



XVI Coloquio de Geografía Urbana

Málaga - Melilla

Libro de trabajos aportados al XVI Coloquio de Geografía Urbana

Málaga-Melilla

27 al 30 de junio de 2022



COSTA DEL SOL
MÁLAGA



CÁTEDRA
Andalucía
TURISMO DIGITAL Y LITORAL
— Málaga —



Melilla



Andalucía
travel, s.a.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE CIENCIA, INNOVACIÓN
Y UNIVERSIDADES

UNED

MELILLA

GGU

Urbana
Geografía





Libro de trabajos aportados al XVI Coloquio de Geografía Urbana Málaga-Melilla
Asociación Española de Geografía (AGE) y Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga
Editor: Antonio Gallegos Reina
© Los autores
© de esta edición: Universidad de Málaga
<https://http://xvicoluquiogeografiaurbana.com/>
ISBN Asociación Española de Geografía (AGE): 978-84-124962-3-9
ISBN Dpto. Geografía, Universidad de Málaga: 978-84-930012-9-2
Depósito Legal M-20018-2022







Presentación

Ha sido todo un reto llevar a cabo el XVI Coloquio de Geografía Urbana del Grupo de Geografía Urbana de la Asociación Española de Geografía. En primer lugar, por las consabidas dificultades que conlleva la organización y, aunque la conflictividad en las zonas de frontera suele ser habitual, la pandemia y las diversas posiciones políticas respecto a la independencia del Sahara, han devenido en varios años con las fronteras entre España y Marruecos cerradas. Hoy, resuelta en parte la tensión entre ambos países, podemos decir que se va normalizando poco a poco el flujo fronterizo.

También ha sido un reto el momento. Si tuviéramos que definir con una palabra la situación de los últimos años, esta sería incertidumbre. Sin duda, la incertidumbre describe la situación más habitual en la sociedad, la ciencia y el análisis académico desde que en marzo 2019 la movilidad se frenara en todo el planeta. La pandemia generada por la Covid-19 ha acelerado las tendencias que desde hace años se investigan en el espacio urbano. La incorporación de las tecnologías, la expansión del turismo y los inicios de políticas que quieren avanzar en algunos elementos de sostenibilidad, están generando procesos de reorganización de los territorios que estructuran los cambios del futuro y que afectarán a los modelos de ciudad, a la planificación urbana y, por ende, a la ciudadanía.

El reto de frenar la crisis climática es ambicioso y nos lleva también a un escenario de incertidumbre; los instrumentos para la política en las ciudades, como la Agenda Urbana Europea 2030, no abordan estas dificultades en toda su complejidad, dado el aumento de la población urbana en el mundo y los efectos climáticos particulares en las urbes, donde las olas de calor suelen ser más intensas. Del mismo modo, la tecnología está acelerando el proceso de reorganización de los territorios a nivel mundial, la deslocalización de las actividades urbanas y una relocalización por el mundo digital que va relativizando el espacio urbano y redefiniendo la movilidad física y la ubicación de la vivienda. Un efecto que esto provoca es el impulso de suburbanización, la desurbanización e incluso el urbicidio.

Desde la década de 2010 se han consolidado fenómenos y procesos a escala planetaria que se presentan en los espacios urbanos del mundo, ya sea en Europa, Latinoamérica o en otros países en vías de desarrollo. La euforia del sector turístico, batiendo récords en cifras, se concentra en las ciudades y en los espacios litorales, con la explosión de las viviendas de uso turístico, generando conflictos en los centros urbanos de diversas ciudades. Junto a ello, se ha generado una reactivación inmobiliaria tras la crisis de 2008, y, en algunos países como España, se han diagnosticado dificultades en el acceso a la vivienda debido al cambio en los hábitos de consumo del alojamiento por parte de los turistas, asociado a la economía de plataformas. Al mismo tiempo se incrementan nuevos agentes que desarrollan proyectos urbanos con la internacionalización del mercado inmobiliario y empresas de capital riesgo. A ello se unen otras estrategias urbanas gentrificadoras, el aumento de las desigualdades, los problemas ambientales relacionados con la justicia espacial, las políticas de inversión pública para la rehabilitación y reestructuración de las ciudades o los conflictos sociales convertidos, a veces, en estallidos sociales que manifiestan la inconformidad de los ciudadanos y que podríamos definir como la “ciudad de la protesta”.

Estos procesos urbanos se hacen más complejos en las ciudades ubicadas entre dos continentes. Las fronteras han evolucionado desde un límite geopolítico rígido, a un sistema de relaciones afines donde los agentes locales están condicionados por una geoestrategia nacional y global. A ello se unen las condiciones de disparidad de ingresos que implica una serie de conflictos urbanos (sociales, económicos, perceptuales...) y político / administrativos. Esta relación dinámica entre las ciudades fronterizas, entre convergencia y divergencia, se ha identificado como una oportunidad para desarrollar un sistema muy particular, de enorme interés para el siglo XXI.



En este contexto, el XVI Coloquio del Grupo de Geografía Urbana de la Asociación Española de Geografía se centra, en los espacios urbanos-turísticos del litoral y en las transformaciones de los centros urbanos. El primer eje temático versa sobre las transformaciones, los retos y la globalización en unos de los ámbitos geográficos más dinámicos e interesantes del siglo XXI, los espacios urbano-turísticos en el litoral. Se presentan investigaciones que versan desde las expectativas de crecimiento turístico post-pandemia, hasta las nuevas funciones para los espacios litorales; desde la reconversión con planes de recualificación, desregulación o moratorias, hasta las inversiones transnacionales en la financiarización de la economía en que vivimos. En los espacios litorales no es nueva la existencia de fronteras líquidas entre lo residencial y lo turístico, pero ahora se intensifica el fenómeno derivando en nuevos perfiles de habitantes con diferentes preferencias de consumo y ocio. Estos cambios conllevan ciertos conflictos sociales ya que la percepción de la población local sobre el turismo está mutando; las nuevas formas de vivienda turística han incrementado el conflicto y las tecnologías de información y comunicación están acelerando estos procesos con las economías de plataforma. Cómo se abordan dichos conflictos es fundamental, bien sea desde el posicionamiento de la turismofobia o bien desde la urbanofilia. Sin embargo, los retos futuros son muchos; la crisis climática y su impacto territorial y socioeconómico en el litoral empiezan a generar hoy escenarios inciertos porque no se está abordando el reto con la transición planificada que requiere.

El segundo eje del presente Coloquio trata sobre las causas, los procesos y las contradicciones de las transformaciones en los centros urbanos. Un elemento clave es el parque inmobiliario donde conviven nuevos y viejos modelos, donde la vivienda se trata más como inversión especulativa que como un derecho; aquí los nuevos agentes en los proyectos urbanos, como los fondos de inversión, han internacionalizado el mercado inmobiliario con efectos económicos destacados, que generan un importante impacto social. Efectivamente la gentrificación y la segregación social ha incrementado las desigualdades generando conflictos sociales que la nueva política urbana, como la Agenda Urbana 2030, empieza a abordar. Mirando al futuro los retos son variados, pero se pueden destacar dos: los procesos de reorganización y relocalización con efectos antes nombrados (desurbanización, urbicidio...), aquí las TIC tendrán un papel destacado; y un segundo reto en las cuestiones ambientales, donde destaca la crisis climática y cómo afecta ya a la ciudad, en particular, y al espacio urbano, en general.

Por último, solo nombrar que el Coloquio tiene una clara vocación global, con experiencias localizadas tanto en Latinoamérica, en África como en Europa, presentando investigaciones rigurosas que disfrutaremos durante cuatro días de junio, paseando entre dos continentes, entre el sur español y el norte marroquí.

Enrique Navarro Jurado

IP Cátedra de Turismo Digital y Litoral

Profesor Titular de Análisis Geográfico Regional

Dpt. de Geografía. Universidad de Málaga

5





Índice de Trabajos

Eje Temático 1

Espacios Urbanos-Turísticos en el litoral: transformaciones, retos y globalización en escenarios inciertos

FRANCISCO LOPEZ PALOMEQUE	EL TURISMO POST-PANDEMIA: DE LA CRISIS A LA ETAPA DE TRANSICION TURISTICA	12
ÁLVARO NAVAS GONZÁLEZ, NOELIA RUIZ MOYA AND LUIS MIGUEL SÁNCHEZ ESCOLANO	EN LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS MODELOS TERRITORIALES SOSTENIBLES POST-PANDÉMICOS: URBANISMO Y DESARROLLO LOCAL EN ROQUETAS DE MAR (PONIENTE DE ALMERÍA)	20
HUGO CASTRO NOBLEJAS AND ANA DE LA FUENTE ROSELLÓ	ANÁLISIS DE LAS RELACIONES ENTRE TIPOLOGÍAS CONSTRUCTIVAS Y LA EXPANSIÓN URBANA EN ESPACIOS TURÍSTICOS LITORALES. APLICACIÓN A LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (MÁLAGA, ESPAÑA)	30
LAURA CALVO DELGADO AND MARIA MACHUCA CASARES	LAS INFRAESTRUCTURAS VERDES COMO INSTRUMENTO HACIA EL TURISMO REGENERATIVO EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA	47
CARLOTA ESCUDERO AND P. MOYA	DEL ATRACTIVO NATURAL DEL LITORAL DE LA COSTA DEL SOL AL CONGLOMERADO ARTIFICIAL. CONTRADICCIONES DEL OCIO TURISTICO	59
JOAN VICENTE RUFÍ, MITA CASTAÑER VIVAS, JAUME FELIU TORRENT, JAVIER MARTÍN UCEDA, SERGI NUSS GIRONA AND ORIOL PORCEL MONTANÉ	MOVILIZACIÓN SOCIAL Y PRESERVACIÓN DEL PAISAJE; DE LAS COMARCAS DE GIRONA AL LITORAL MEDITERRÁNEO PENINSULAR	72
MARCUS HÜBSCHER	ONE CITY – TWO MEGAPROJECTS. LEARNING PROCESSES BETWEEN LARGE-SCALE URBAN DEVELOPMENT PROJECTS ON TENERIFE, SPAIN.	86
DIEGO GARCÍA MEJUTO	¿LOS LÍMITES DE LA 'URBAN GROWTH MACHINE' ESPAÑOLA? EL CASO DE MURCIA	96

7

Eje Temático 2

Transformaciones en los centros urbanos en espacios de mutación: causas, procesos y contradicciones

JOSE PRADA-TRIGO	TRANSFORMACIONES FÍSICAS RELACIONADAS CON LA LLEGADA DE ESTUDIANTES: DE LA COMPARTIMENTACIÓN A LA RENOVACIÓN Y VERTICALIZACIÓN BARRIAL	106
MARIANA PAULA ZÚÑIGA SILVA AND VÍCTOR JIMÉNEZ BARRADO	LAS SOMBRAS URBANAS DE LA PROSTITUCIÓN CALLEJERA EN LA COMUNA DE SANTIAGO (CHILE)	115
NOELIA RUIZ MOYA AND LUIS MIGUEL SÁNCHEZ ESCOLANO	LA CONSOLIDACIÓN DE LA EDIFICACIÓN IRREGULAR DISPERSA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE JAÉN. DESLEALTAD URBANÍSTICA Y ATENTADOS CONTRA LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN LOS PUENTES	126



MARINA HARO ARAGÚ AND JOSEFA GARCÍA-MESTANZA	IMPACTO DEL COVID SOBRE EL TURISMO Y LAS CIUDADES TURÍSTICAS	134
MARÍA DEL CARMEN CAÑIZARES RUIZ AND MARÍA ÁNGELES RODRÍGUEZ-DOMENECH	SOSTENIBILIDAD Y ESPACIO URBANO: EL CASO DE CIUDAD REAL (CASTILLA-LA MANCHA)	150
MARÍA DOLORES LÓPEZ PADILLA	EL CENTRO HISTÓRICO DE MÁLAGA: PROCESOS DE CAMBIOS EN EL PAISAJE URBANO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS	161
AMOR ARIZA-ÁLVAREZ, JULIO A. SORIA-LARA AND FRANCISCO AGUILERA BENAVENTE	USING SCENARIO-BUILDING VISIONS FOR ADAPTIVE POLICYMAKING IN HIGHLY UNCERTAIN CONTEXTS	172
JESÚS M. GONZÁLEZ-PÉREZ, JUAN MANUEL PARREÑO-CASTELLANO AND DOLORES SÁNCHEZ-AGUILERA	FRAGMENTACIÓN URBANA EN LA CIUDAD ESPAÑOLA. LAS VIEJAS PERIFERIAS URBANAS DEL DESARROLLISMO	181
FRANCISCO ANTONIO NAVARRO-VALVERDE, MARÍA BARRERO-RESCALVO, IBÁN DÍAZ-PARRA, ALBERTO CAPOTE LAMA AND JESÚS CARRACEDO PANDELET	OVERTOURISM IN GRANADA. DISTRIBUTION AND PERCEPTION OF THE TOURISM ACTIVITY	194
VÍCTOR ALBERT BLANCO	(RE)PENSAR EL LUGAR DE LA RELIGIÓN EN LOS PROCESOS DE GENTRIFICACIÓN	205
MONTserrat CRESPI VALLBONA AND CRISTINA LÓPEZ VILLANUEVA	LA RESISTENCIA CIUDADANA EN LOS BARRIOS TURISTIFICADOS. UN ANÁLISIS POST-PANDÉMICO	214
GONZALO ANDRÉS LÓPEZ, CARMEN BELLET SANFELIY AND FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN	PROCESOS DE URBANIZACIÓN Y TRANSFORMACIONES RECIENTES EN LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS: PROPUESTA METODOLÓGICA DE DELIMITACIÓN DE ÁREAS URBANAS	224
CARLOS HUGO SORIA CACERES AND GONZALO ANDRÉS LÓPEZ	DINÁMICAS DE URBANIZACIÓN, URBANISMO Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS EN CIUDADES MEDIAS: EL CASO DEL ÁREA URBANA DE PALENCIA	239
IBÁN DÍAZ PARRA AND MARÍA BARRERO RESCALVO	NEOLIBERALISMO, ECONOMÍA COLABORATIVA Y REGULACIÓN DE LOS ALQUILERES TEMPORALES	253
ADRIAN HERNANDEZ AND IBÁN DÍAZ	LA GENTRIFICACIÓN: UN CONCEPTO TRASATLÁNTICO. DIÁLOGOS ENTRE ESPAÑA Y MÉXICO	262
JOSÉ MARÍA MARTINEZ-NAVARRO, LUIS ALFONSO ESCUDERO-GÓMEZ AND JUAN ANTONIO GARCÍA-GONZÁLEZ	SHRINKING CITIES EN ESPAÑA: LAS CIUDADES MEDIAS EN DECRECIMIENTO EN EL SIGLO XXI, DESPOBLACIÓN Y EMPLEO	270
TANIA CEARRETA-INNOCENTI	VIVIR EN LOS MÁRGENES: PRÁCTICAS Y LUCHAS COTIDIANAS EN UN PAISAJE DE SUPERVIVENCIA (BARCELONA, ESPAÑA)	280
IRENE SÁNCHEZ ONDOÑO AND FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN	EL USO DE LA INFORMACIÓN CATASTRAL PARA EL ESTUDIO DE DINÁMICAS URBANAS. ANÁLISIS DE CIUDADES INTERMEDIAS Y ÁREAS URBANAS (ÁVILA, SEGOVIA, GUADALAJARA Y TOLEDO)	289
ALDO ARRANZ LÓPEZ AND JULIO ALBERTO SORIA LARA	ANALIZANDO PATRONES DE FRAGMENTACIÓN ESPACIAL EN EL ESPACIO URBANO POSTPANDEMIA	302
IBAI DE JUAN-AYUSO, ANTONIO PALACIOS-GARCÍA AND CARMEN HIDALGO-GIRALT	HACIA LA RENOVACIÓN DEL URBANISMO. EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO COMO HILO CONDUCTOR DE LAS DINÁMICAS CONTRADICTORIAS EN LAS CIUDADES	313
FÉLIX ROJO AND VOLTAIRE ALVARADO	EXPECTATIVAS RESIDENCIALES EN PERSPECTIVA NEOLIBERAL: CLASES SOCIALES Y EL DERECHO A LA VIVIENDA EN CIUDADES MEDIAS CHILENAS	324
FERNANDO GIL ALONSO, CRISTINA LÓPEZ VILLANUEVA AND JENNIFFER THIERS QUINTANA	RECONFIGURACIÓN ESPACIAL METROPOLITANA Y SOSTENIBILIDAD: ANÁLISIS DE LAS TENDENCIAS DEMOGRÁFICAS Y DE MOVILIDAD EN BARCELONA Y MADRID	332
MARGARITA NOVO MALVÁREZ AND MARÍA ELVIRA LEZCANO GONZÁLEZ	CAMBIOS DE FUNCIÓN EN EL PATRIMONIO DEL CENTRO HISTÓRICO DE PALMA: LA MUTACIÓN DE EDIFICIOS HISTÓRICOS EN HOTELES BOUTIQUE	341
ELENA FERREIRO CALZADA AND SOFÍA MENDOZA DE MIGUEL	PLANIFICACIÓN URBANA EN TIEMPOS DE CAMBIO, ¿RESILIENCIA O INMOVILIDAD? EL CASO DE MADRID.	352
IRENE NAVARRO FRANCO AND CONCEPCIÓN FORONDA ROBLES	HACIA UN URBANISMO RESILIENTE: RETOS POST-PANDÉMICOS EN PARÍS Y BARCELONA	360



LLUÍS FRAGO	LA EMERGENCIA COMERCIAL Y LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS: UTOPÍAS Y REALIDADES DEL PROYECTO SUPERILLA BARCELONA	370
CARLES DONAT AND FEDERICA BECCA	LA EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA VIVIENDA DE ALQUILER EN LOS BARRIOS DE BARCELONA. 2013-2021: ALGUNOS FACTORES EXPLICATIVOS	380
MARÍA JOSÉ PIÑEIRA	LA VIVIENDA, UN PROBLEMA PERPETUADO EN EL TIEMPO. LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA VIVIENDA PÚBLICA EN MADRID	393
DAVID LÓPEZ AND VÍCTOR FERNÁNDEZ SALINAS	VIVIENDAS TURÍSTICAS Y CENTRO HISTÓRICO: NOTICIAS DESDE CÁDIZ	403
MIGUEL PAZOS-OTON, LUCREZIA LOPEZ AND MARÍA DE LOS ÁNGELES PIÑEIRO-ANTELO	BARRIOS EN TRANSICIÓN: VIEJAS Y NUEVAS DINÁMICAS SOCIO-ESPACIALES EN EL BARRIO DE SAN PEDRO (SANTIAGO DE COMPOSTELA)	413
VOLTAIRE ALVARADO AND FELIX ROJO	DIFERENCIA, ESCALA Y PRÁCTICAS DE CLASE EN CIUDADES MEDIAS DE CHILE. APLICACIÓN DE MODELO HEDÓNICO DE PRECIOS DE VIVIENDAS EN IQUIQUE Y TEMUCO (2000 Y 2019)	427
JUAN JOSÉ PONS IZQUIERDO	SEGREGACIÓN RESIDENCIAL DE LOS MAYORES EN LAS ÁREAS URBANAS ESPAÑOLAS (2012-2021)	435
ANTONIO PALACIOS GARCÍA, CARMEN HIDALGO GIRALT, ANTONIO HERRADA HIDALGO AND CARLOS NARVÁEZ FLORES	GEOGRAFÍA COMERCIAL DE LAVAPIÉS (MADRID). HACIA UN COMERCIO MULTICULTURAL BASADO EN LA CONVIVENCIA PACÍFICA	448
M. DOLORES SÁNCHEZ AGUILERA; J. MARTÍNEZ RUIZ; A. MARTÍNEZ RIVAS	LA CONQUISTA DEL ASFALTO EN BARCELONA. DEL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS A LA PROLIFERACIÓN DE TERRAZAS.	463
FÁTIMA SANTOS IZQUIERDO-BUENO, MARIO BLANCO VÍLCHEZ, YOLANDA ROMERO PADILLA AND ENRIQUE NAVARRO JURADO	LOS CENTROS HISTÓRICOS EN TIEMPOS DE COVID-19. TURISMO Y CAMBIOS EN EL TEJIDO COMERCIAL DEL CENTRO DE MÁLAGA	479
APOLLONIA MONSERRAT FEBRER, MIGUEL ÁNGEL COLL RAMIS, FERNANDO ALMEIDA GARCÍA Y RAFAEL CORTÉS MACÍAS	LAS VIVIENDAS DE USOS TURÍSTICOS Y LA TURISTIFICACIÓN DE ESPACIOS RURALES: EL CASO DEL INTERIOR DE MALLORCA	498
VÍCTOR FERNÁNDEZ-SALINAS, ANTONIO GARCÍA-GARCÍA, RAFAEL LLÁCER-PANTIÓN, MARÍA PRIETO-PEINADO AND AMALIA VAHÍ-SERRANO	ARTE PARA / ARTE POR PARTE DE: PERSPECTIVAS Y DERIVAS DE TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD. EL CASO DE MÁLAGA	512





Eje temático 1

**Espacios Urbanos-Turísticos en el litoral:
transformaciones, retos y globalización en
escenarios inciertos**



EL TURISMO POSTPANDEMIA: DE LA CRISIS A LA ETAPA DE TRANSICIÓN TURÍSTICA

Francisco López Palomeque
Departamento de Geografía. Universidad de Barcelona

Resumen:

El texto aborda la evolución del turismo en los últimos años y la determinación del escenario futuro, del turismo pospandemia. Sobre la nueva realidad se han planteado diversas hipótesis, en ocasiones extremas: desde la llegada del fin del turismo hasta el hecho de que la nueva realidad turística será la simple recuperación de la normalidad prepandemia, del modelo ya conocido. Los resultados comprenden argumentos sobre los factores determinantes el turismo pos-COVID-19, que son de naturaleza diversa (factores del cambio global y factores específicos, asociados al propio sector). Estos argumentos se interpretan a partir del carácter dinámico y cambiante del turismo, que evidencia la propia historia del turismo, es decir, la sucesión de periodos de crisis y de expansión. Se concluye que, dada la particularidad de la crisis, el final de la pandemia COVID-19 dará paso a corto plazo a una nueva etapa del turismo, que podemos denominar "etapa de transición turística". Será una etapa de transformación progresiva del modelo ya conocido (recuperado en buena parte), en el contexto de otras "transiciones" (transición ecológica, transición energética, transición económica, ...), que actúan y actuarán como factores determinantes hasta que se conforme a medio plazo el modelo de una nueva época del turismo.

Palabras clave: Turismo, evolución, crisis, pandemia, futuro, transición.

Abstract:

This manuscript addresses the evolution of tourism in recent years and the determination of the future scenario of post-pandemic tourism. Various, sometimes extreme, hypotheses have been put forward about the new reality: from the arrival of the end of tourism to the fact that the new tourism reality will be the simple recovery of the pre-pandemic normality of the already known model. The results include arguments about the determinants of post-COVID-19 tourism, which are diverse (global change factors and specific factors associated with the sector itself). These arguments are interpreted based on tourism's dynamic and changing nature, as evidenced by the history of tourism itself, i.e., the succession of periods of crisis and expansion. It is concluded that, given the particularity of the crisis, the end of the COVID-19 pandemic will give way to a new stage of tourism, which we can call the "stage of tourism transition". It will be a stage of progressive transformation of the already known model (recovered in large part), from the already known context of other "transitions"



(ecological transition, energy transition, economic transition, ...), that act and will act as determining factors until it conforms, in the medium term, to the model of a new era of tourism.

Keywords: Tourism, evolution, crisis, pandemic, future, transition.

1. INTRODUCCIÓN

Los debates en torno al turismo son recurrentes y suelen intensificarse en situaciones de crisis, por lo que resulta lógico que la situación actual, de crisis sanitaria, crisis económica y crisis del turismo, provocada a partir de febrero de 2020 por la COVID-19 haya suscitado diferentes interpretaciones sobre el futuro de las actividades turísticas. En este marco se sitúa esta aportación. Su abordaje no está exento de dificultades, puesto que a la propia complejidad del fenómeno turístico se suma la complejidad (a distintas escalas) del contexto actual, inducida por la irrupción de la pandemia y sus consecuencias. Estos condicionantes conducen a que el análisis y reflexión sobre la situación del turismo y sobre el contexto general y global se realice desde una aproximación holística del fenómeno y desde el enfoque del pensamiento complejo.

Al principio, la gravedad de la situación y el desconocimiento del origen y alcance de la pandemia fueron interpretados en términos catastróficos, que conduciría al fin del mundo (tal como lo conocíamos hasta ahora). Con el paso del tiempo los discursos se fueron moderando y modelando gracias a la mejora de la crisis sanitaria y a la progresiva recuperación y normalización de la situación económica (como indican las magnitudes macro de 2021 y primeros meses de 2022). Las mejoras se han producido -según algunos analistas- antes de lo pronosticado, aunque de manera desigual, y con consecuencias negativas en el tejido productivo de determinados sectores y disfunciones del modelo para el próximo futuro.

En relación con el turismo, cabe decir que ha sido uno de los sectores más afectados, sino el más afectado de todos (Méndez, 2021). Prácticamente se produjo un bloqueo de la actividad, si bien con diferencias según lugares-destinos y componentes del sistema. Hay que considerar la desigualdad, las casuísticas diferenciadas en el mapa mundial del turismo, de la crisis sanitaria y su gestión y, en definitiva, de la situación del turismo en los distintos destinos (regiones, países, ...). A destacar el comportamiento desigual en la evolución del turismo internacional en relación con el turismo nacional o doméstico (recuperado antes y con más intensidad), caracterizado por desplazamientos medios y cortos (movilidad de proximidad).

Cualquier aproximación al tema ha de contemplar, como enfoque analítico, la perspectiva temporal, la evolución del fenómeno turístico (Mantecón Terán, 2020). ¿Cuántas crisis se han dado en la historia del turismo? ¿Esta crisis es igual o diferente a otras crisis? ¿Cómo se superará la crisis? ¿Cuál será el futuro del turismo? Se puede afirmar que la excepcionalidad de esta crisis por varias razones. En primer lugar, por su origen, ya que ha sido generada por una causa extraeconómica, la pandemia COVID-19. En segundo lugar, por su carácter general (ha afectado a todos los ámbitos productivos); y, en tercer lugar, por su carácter global (ha afectado a todas las regiones del mundo).

La perspectiva evolutiva comporta la consideración de la variable tiempo, tiempo histórico, periodización, fases, etapas, escenarios del pasado del presente y del futuro, tendencias, diseño y simulación de escenarios futuros, proyección de escenarios futuros, ... previsiones. La perspectiva temporal conduce a considerar tres etapas de referencia: la etapa pre-COVID-19; la etapa COVID-19 (en la que estamos instalados) y la etapa pos-COVID-19. Por el propósito de esta aportación, la atención se focaliza en el comportamiento futuro del turismo, pero ello exige considerar previamente la situación prepandemia (turistificación globalizada) y la situación durante la pandemia (turistificación confinada) (Cañada y Murray, 2019, 2021), cuyas valoraciones facilitarían comprender el comportamiento del turismo futuro. La identificación los factores estructurales de desarrollo del turismo y de los factores de cambio y la interpretación de los mismos ayudarán a fundamentar la simulación futura del turismo, del turismo pos-COVID-19.

En esta comunicación se pretende, como objetivo general, indagar y reflexionar sobre cómo será la situación del turismo en la etapa pospandemia, después de dos años de crisis sanitaria y económica, aun no superadas



totalmente, que han limitado la actividad turística y que condicionará el modelo turístico futuro. Este objetivo general se concreta en dos objetivos específicos: a) revisar y valorar los planteamientos sobre el tema, en el marco general de la evolución del turismo, y b) aportar argumentos que avalan un escenario futuro del turismo distinto a las visiones extremas que preveían un futuro sin turismo o bien, en sentido contrario, un escenario de continuidad sin cambios del modelo actual. Bajo este planteamiento y en contraste con la situación actual, se formula la siguiente hipótesis: si en el próximo futuro se mantienen vigentes los factores estructurales del turismo como fenómeno social, la actividad turística continuará formando parte del modo de vida de la sociedad y del sistema económico. Las contradicciones del modelo imperante evidencian un proceso de cambio global, de transición hacia un nuevo escenario que en esta situación de final de la pandemia COVID-19 dará paso a una nueva etapa del turismo, una “etapa de transición turística” de corto y medio plazo, de transformación progresiva del modelo conocido (recuperado en buena parte), en un contexto de coexistencia de otras “transiciones” (transición ecológica, transición energética, transición económica, ...), que actúan y actuarán como factores determinantes del turismo futuro. Un proceso de transición para conformar la nueva época del turismo en el marco de un nuevo sistema económico y paradigma social, inducido por el cambio global. La etapa de transición turística como paso necesario al nuevo modelo turístico, a la nueva época del turismo.

2. METODOLOGÍA

El estudio de la evolución del turismo en los últimos años, de los discursos interpretativos sobre su comportamiento y de las previsiones de los escenarios futuros se realiza, fundamentalmente, a partir del análisis y de la valoración de la bibliografía reciente sobre el tema; de las fuentes estadísticas, informes y diagnósticos elaborados por las instituciones y, finalmente, de la documentación disponible en los *mass media* que aporta información coyuntural, pero más actualizada y sobre destinos y casos que en las fuentes de información estructurales no aparecen.

Ante la necesidad de dar respuesta a la situación del turismo en el escenario de crisis sanitaria y económica, la comunidad científica ha reaccionado de forma rápida, comprometida y generalizada, tal como lo demuestra la producción científica sobre el tema en estos dos últimos años. Desde que apareció la pandemia COVID-19, los investigadores en turismo se han volcado en el análisis y conocimiento de la nueva situación, con abundantes aportaciones en congresos, libros, artículos científicos, foros, blocs y en las redes sociales en general (Bauzá y Melgosa -coords-, 2020; Simancas, Hernández y Padrón -coords.-, 2020; Marchena, 2020; Knafou, 2021; Cañada y Murray, 2021; entre otros). El contenido de este texto, que pretende de forma sintetizada aportar un análisis, valoración y reflexión sobre la evolución reciente del turismo y su situación futura, es deudora del conjunto del conocimiento referido (formal e informal) y, en particular, de la obra López Palomeque, Vera Rebollo, Torres Delgado y Ivars Baidal (2022): *El turismo, ¿final de época? Desafíos de España como destino turístico en un nuevo escenario*, Editorial PUV- Universidad de Valencia.

De acuerdo con los objetivos señalados en la Introducción el análisis se realiza con un enfoque holístico, sobre procesos generales que se proyectan a escala mundial y, obviamente, pueden observarse a escala regional y local. En consecuencia, las fuentes de información indicadas corresponden a la de las instituciones que en cada caso son responsables de la generación de estadísticas y de conocimiento turístico (Organización Mundial de Turismo -OMT-, Instituto Nacional de Estadística, Tourspain, Exceltur, etc.), que se identifican en cada referencia informativa.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Lo sucedido en los dos últimos años ha sido ampliamente estudiado, en particular la evolución del turismo hasta estos momentos, cuando se anuncia el final de la crisis sanitaria, el control de la pandemia (Corbella, 2022). La salida de la crisis está provocando nuevos comportamientos y estrategias en el turismo, que conducen a consolidar su reactivación. Una vez revisados los estudios sobre el turismo en la etapa de pandemia y después de analizar los hechos más recientes se recogen a continuación una selección de argumentos que fundamentan la premisa inicial: la constatación de una evolución pospandemia que puede ser caracterizada como etapa de



transición turística, entendida como lapsus de corto-medio plazo y orientada a la conformación de una nueva etapa del turismo en el marco de un nuevo escenario general.

3.1 El turismo se reactiva

La progresiva recuperación del turismo a partir de 2021 puede ilustrarse con evidencias de diversa naturaleza y orientadas hacia un doble objetivo: sobrevivir y renovarse, complementarios en la mayoría de los casos (La Vanguardia, 2020). Se ha constatado que el movimiento turístico nacional o doméstico fue el primero en reactivarse dadas las ganas de viajar y el menor grado de limitaciones (turismo de proximidad, inexistencia de fronteras), si bien con ritmo muy diferente según países y regiones. A esta escala la casuística ha sido muy diversa. En cuanto al turismo internacional, en un primer momento, las previsiones de las instituciones y consultoras especializadas señalaban una recuperación a un año vista. Sin embargo, la realidad ha sido distinta y la crisis ha sido más profunda y está siendo más duradera de lo esperado y deseado. El avance de la campaña de vacunación se vio afectada por la aparición de nuevas variantes del virus, y el propio proceso de vacunación ha sido muy desigual según las regiones del mundo. A principios de 2022 aún son obligatorios los certificados de vacunación para viajar entre la mayoría de los países del mundo.

La recuperación del turismo está siendo compleja, por ser el sector más afectado (movilidad de personas), por la aparición de nuevas variantes del virus y por el carácter estacional del fenómeno. Estas circunstancias han hecho que la curva evolutiva del turismo internacional comprenda una sucesión de oscilaciones, asociadas a las “olas” identificadas en la evolución de los contagios a causa de la aparición de nuevas variantes del virus. Como cifras más significativas del descenso del movimiento turístico internacional (OMT, 2022) cabe señalar que, tomando valor 1 enero de 2020, en mayo se situó en -97%. Luego subió a -76% en agosto de 2020, para descender a -87% en febrero de 2021. Después se inició una recuperación hasta alcanzar -59% en octubre de 2021, tendencia que no se mantuvo puesto que volvió a descender a -85% en diciembre de 2021. La OMT contempla una evolución lenta con valores de -30% en el verano-otoño de 2022 y alcanzar la “normalidad” en 2023 o 2024. En el caso de España, considerando tanto el turismo interior como el receptivo, el país ha tenido una evolución similar al comportamiento general descrito. Las perspectivas a corto plazo contemplan una recuperación progresiva expuesta aún a vaivenes por las crisis (sanitaria y económica) (Exceltur, 2022) y será desigual según los destinos específicos, tal como ha sucedido en los dos últimos años (Méndez, 2022).

3.2. Recuperación de la movilidad y persistencia de fronteras

Se puede afirmar que en la etapa prepandemia existía una movilidad espacial generalizada, que algunos han definido como hipermovilidad, observable a todas las escalas. La irrupción de la COVID-19 supuso prácticamente un confinamiento generalizado de las personas y la limitación de los movimientos a causas esenciales, y una afectación a los intercambios económicos, lo cual condujo a la inactividad turística. Durante la pandemia, el progresivo y diferenciado control de los contagios provocó un escenario diferenciado, con movimientos turísticos internacionales y nacionales según las regiones y países del mundo, según la escala y modalidad de los movimientos (a corta y media distancia, la movilidad urbana y regional; a media y larga distancia, la movilidad territorial, regional, internacional, intercontinental) y según el medio de transporte (terrestre, aéreo, marítimo). Esta ha sido la situación durante los dos años de pandemia, de “semaforización” del mundo, es decir con control (a través cuarentenas, certificados de vacunas, PCR, etc..) de acceso y salida entre países y destinos o regiones de un mismo país.

No obstante, la movilidad se fue recuperando poco a poco, con el control de la pandemia, y ello está dando paso a la etapa pospandemia en la que los condicionantes de la movilidad no serán de naturaleza sanitaria, sino de carácter económico. La posibilidad de moverse, de viajar, dependerá del factor económico, en particular del coste del transporte (escasez de energía, coste de la energía, capacidad de gasto de la población, ...), culturales y geopolíticos (conflictos bélicos), es decir, de la existencia de otros obstáculos, de otras “fronteras” más allá de la sanitaria. Esta previsible limitación de la movilidad y de los viajes dependerá en gran medida del ritmo en que



se desarrollen las “transiciones” implícitas en los factores de cambio. Por ejemplo, la transición energética con el paso a un nuevo modelo energético, y la posible afectación de carácter estructural que pueda tener en el viaje turístico. En cualquier caso, en esta etapa de transición existirá el viaje turístico, pero en el caso de la vigencia de condicionantes, de restricciones, los desplazamientos turísticos constituirán, sobre todo, una posibilidad y opción de determinados grupos sociales

3.3. El turismo tiene futuro

Las dudas sobre el futuro del turismo se dispararon en el mismo año 2020, cuando se avanzó en el control de la pandemia y posteriormente se crearon y aplicaron las vacunas. Pero las dudas sobre cómo será el turismo futuro persisten, dada la incertidumbre sobre el nuevo escenario, el nuevo modelo económico y turístico, que ha de conformarse como resultado de la dinámica de los factores de cambio surgidos antes de la pandemia como respuesta a la insostenibilidad del modelo existente. Se ha afirmado y justificado que no se producirá el final del turismo y que la duda se centra ahora en saber cómo será el turismo futuro.

Una revisión de la evolución del turismo, en el contexto de la historia económica y social, y de la situación actual permite identificar diversas circunstancias que fundamentan el futuro del turismo. En estas reflexiones, a dos años del inicio de la pandemia (el 11 de marzo de 2020 la OMS declaró que la COVID-19 era pandemia global) y en las puertas de su desaparición, cabe explicitar dos argumentaciones estructurales sobre el futuro turismo: 1) la vigencia en el futuro de los fundamentos del turismo como fenómeno social contemporáneo; 2) El rol del turismo en el sistema (paradigma) socioeconómico.

3.3.1. Vigencia de los fundamentos del origen y desarrollo del turismo

La vigencia en el futuro de los fundamentos del turismo como fenómeno social contemporáneo ha sido abordada recientemente en otra ocasión (López Palomeque, Vera Rebollo, Torres Delgado y Ivars Baidal, 2022), argumentándose que dichos fundamentos son vigentes hoy y lo serán en el escenario futuro. A saber, los cuatro factores estructurales del origen y desarrollo geohistórico del turismo son: a) la variable tiempo, que el ciudadano disponga de tiempo para dedicar al viaje turístico; b) la variable económica, que la ciudadanía (que las personas) disponga de renta (capacidad de gasto) para dedicar al viaje turístico; c) la variable comportamental- motivacional, que viajar por motivo de ocio forme parte de las necesidades básicas de la ciudadanía (de las personas, de la sociedad). Necesidad básica en el modo de vida (motivación, actitud, comportamiento, ... ganas de viajar, “volver” a viajar, ...); y, finalmente, d) la variable espacio, que pueda existir una movilidad espacial de la población sin limitaciones y viable en términos técnicos y ambientales.

3.3.2. El rol del turismo en el sistema (paradigma) socioeconómico

El fenómeno turístico es de naturaleza diversa y una de sus dimensiones es la económica, que con el paso del tiempo se ha convertido en la principal. En el contexto de este epígrafe se puede afirmar hoy día: a) que el turismo es un componente estructural del sistema; y b) que se ha observado un proceso de mercantilización del tiempo libre ante el agotamiento de recursos y fuentes tradicionales.

a) El turismo es un componente estructural del sistema, integrado y parte del sistema. El turismo ha sido una pieza clave de la economía mundial durante más de un siglo, y en las últimas décadas ha sido de forma particular un componente central de un proceso mundial de neoliberalización. Es una de las industrias más grandes del mundo, y su desarrollo ha sido uno de los componentes clave de los programas de ajuste estructural incorporados en la planificación del desarrollo internacional, jugando así un papel relevante en la consolidación de una sola economía integrada a nivel mundial. En dicho proceso, el desarrollo turístico ha desempeñado un papel crucial para ayudar a estabilizar una economía capitalista neoliberal plagada de contradicciones fundamentales y sometida a crisis periódicas. La continuidad del sistema supone la continuidad del turismo y de su rol en el modelo económico.



b) Proceso de mercantilización del tiempo libre ante el agotamiento de recursos y fuentes tradicionales. El fortalecimiento de la integración del turismo como componente estructural del futuro modelo económico, del modelo productivo, se caracterizará -entre otros rasgos- por la progresiva “mercantilización” del tiempo libre de las personas, “tiempo” que en términos analógicos se convertirá en una de las materias clave de la nueva fase del capitalismo. El capitalismo en su fase actual, de agotamiento de recursos y materias primas, ha incorporado el tiempo libre de las personas (tiempo de no trabajo) como “materia prima” base para el sistema de producción- consumo. La creciente disponibilidad de tiempo libre de las personas, la necesidad que tienen las personas de hacer algo en ese tiempo libre, de ocuparse en el tiempo de no trabajo, provocan que el sistema conciba ese “tiempo” como base para crear productos, para ampliar la actividad productiva, para ensanchar el sector de los viajes. Este proceso, bajo el razonamiento sobre el tema, permite considerar -por analogía- que el tiempo libre de las personas constituye hoy y, sobre todo, en el futuro un nicho importantísimo de “materia prima”, y ello supone, en definitiva, la mercantilización del tiempo libre. El hombre productor y el hombre consumidor

3.4. Actores de la reinención del turismo

El ritmo de la transformación del turismo en el próximo futuro, en la etapa de transición turística, dependerá de la dinámica el contexto global y de los factores de cambio. ¿Cuál será el grado de transformación, de cambio del turismo, de reinención del turismo en la etapa pos- COVID-19, en la etapa que puede clasificarse como etapa de transición? Se han identificado que el protagonismo de los cambios y de su ritmo recaerán, sobre todo, en el comportamiento del turista y, por otra parte, en las decisiones de la empresa turística.

La “reinención” dependerá del turista, que tiene la posibilidad de cambiar su comportamiento, su forma de consumir -como ya lo está haciendo durante la pandemia (Valls, 2020)-, y con ello incidir en la producción consiguiendo que sea más sostenible. El comportamiento del turista está determinado por diversos factores. En este marco es una realidad la creciente sensibilidad medioambiental de la sociedad pero existen algunas dudas: a) esta sensibilidad aún no se ha trasladado a un comportamiento generalizado que haya tenido incidencia favorable y apreciable en el mercado turístico; b) hoy sigue siendo una incógnita el saber si el turista pospandemia será más responsable y su conducta orientada a la sostenibilidad, dadas las contradicciones actuales y las dudas sobre el patrón de comportamiento social y de consumo turístico en la etapa pos-COVID-19; y c) pese a los cambios educativos-culturales, el modo de vida y el comportamiento se modelan- modulan en buena parte por la influencia del mercado (creación de necesidades, pautas de comportamiento social, idealización de valores, ...).

La “reinención” dependerá de la empresa turística, que tiene que cambiar su proceso de producción y adaptarlo a los fundamentos y parámetros de sostenibilidad. La posibilidad de estos cambios radica en que las medidas derivadas de las exigencias de los factores de cambio se puedan adoptar y trasladar a los procesos de producción – consumo bajo la óptica de convertirse en cada caso en “factor de beneficio” y “factor de competitividad”. La importancia de la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente son dos factores que deben ser incorporados al negocio turístico; los clientes potenciales deben verlo así y saber qué es lo que la empresa hace para cuidar el planeta.

3.6. ¿Se producirán cambios en el turismo futuro? La disyuntiva recuperación- reinención.

El escenario pos-COVID-19 será diferente al actual y al existente en la etapa prepandemia. Del conocimiento acumulado sobre la situación preexistente y sus tendencias y la situación actual y su dinámica se puede formular como premisa respecto al escenario de medio y largo plazo que tendrá lugar un cambio de modelo productivo (no de sistema económico) ante la insostenibilidad del modelo actual y las exigencias de los distintos factores de cambio global. Esta premisa es aplicable al turismo, fenómeno que se ha convertido en componente estructural del sistema económico actual y también lo será del futuro. A corto plazo es necesaria una recuperación, pero a medio y largo plazo se impondrá la reinención.

Los cambios vendrán inducidos por las propias exigencias del sector turístico (evolución como conjunto de actividades de producción-consumo), y la búsqueda de la optimización del modelo. Y también vendrán



determinados por la evolución de los factores estructurales que fundamentan el turismo en un contexto de cambio del paradigma social y económico (contexto: mundo del trabajo, modos de vida, deterioro de la clase media, transición energética, ...). Será ineludible un cambio de comportamiento de la demanda (consumo) y de la oferta (producción) en el tránsito hacia un modelo turístico sostenible -incluso se contempla la opción del poscrecimiento (Palomo Ortega et al., 2020)-, que puede ser entendido como resultado de una ruptura (dada la intensidad del cambio) con el modelo tradicional (insostenible) en un escenario a medio plazo de cambio global. El grado de transformación y el alcance del cambio permiten hablar de reinención del turismo.

4. CONCLUSIONES

En apartado anterior se han explicado, como respuesta a la hipótesis inicial, los argumentos que avalan la vigencia y la continuidad en el futuro de los factores estructurales del turismo como fenómeno o social. Se ha valorado el comportamiento del turismo antes de la pandemia, durante la pandemia (crisis del turismo) y su posible evolución a corto y medio plazo. Estos argumentos se han interpretado a partir del carácter dinámico y cambiante del turismo, que evidencia la propia historia del turismo, es decir, la sucesión de periodos de crisis y de expansión. Y en el ejercicio de prospectiva se han considerado los factores determinantes el turismo pos-COVID-19, que son de naturaleza diversa (factores del cambio global y factores específicos, asociados al propio sector).

La reactivación del turismo, con mayor intensidad el doméstico que el internacional, muestra unos rasgos nuevos específicos del sector, unos cambios que en mayor o menor medida se proyectaran sobre el futuro, que no excluye la reformulación de un nuevo modelo turístico. Dada la particularidad de la crisis, el final de la pandemia COVID-19 dará paso a corto plazo a una nueva etapa del turismo, que denominamos “etapa de transición turística”, de transformación progresiva del modelo conocido y recuperado en buena parte. Esto sucede en coexistencia e interrelación con otras “transiciones” (transición ecológica, transición energética, transición económica, ...), cuya interrelación a modo de factores determinantes conformaran a medio plazo un nuevo modelo turístico, la aparición de una nueva época del turismo, en el marco de un sistema económico y paradigma social inducidos por el cambio global. El proceso se vislumbra turbulento y el escenario final incierto tras manifestarse de nuevo -una vez controlada la crisis sanitaria- las tensiones y contradicciones del sistema que existían antes de la pandemia y cuyas tendencias dibujaban un escenario insostenible.

Apéndice amargo. A los dos años de la irrupción de la pandemia COVID-19 y cuando en su dimensión estructural está controlada (pero no desaparecida), lo cual ha permitido la recuperación de la economía y en buena parte la activación del turismo, el 24 de febrero de 2022 Rusia inició la invasión de Ucrania. Una nueva guerra en Europa de alcance y resultado imprevisible, con notable impacto en el mundo económico y, específicamente, en el mundo del turismo ya sea por afectaciones directas o indirectas. Se puede afirmar que en las primeras semanas se constata un cambio trascendental en las relaciones político-militares y económicas en el viejo continente y en el mundo entero. Se vive una economía de guerra en Europa, los cambios se han acelerado. Algunos titulares de medios de comunicación afirman que comienza un nuevo mundo. En definitiva, ha aparecido otro factor, el conflicto bélico internacional -que afecta asimismo a la economía-, qué sin duda, además de los impactos sobre la realidad, proyectará sus consecuencias sobre el escenario futuro. La guerra condena a Europa a la inestabilidad y a una economía con turbulencias e incertidumbres que se proyecta más allá del viejo continente. Una prolongación de esta situación afectará a los flujos turísticos internacionales, además de los efectos que una economía en crisis causa, de manera específica, al sector turístico.

AGRADECIMIENTOS

Esta comunicación se inscribe en las tareas de investigación y metodologías de trabajo del proyecto PGC2018-097707-B-I00, titulado “Turismo y ciudad: análisis y evaluación de las sinergias, conflictos y retos generados por el desarrollo turístico en las ciudades españolas”, financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades; y en el marco del Grup de Recerca Consolidat Anàlisi Territorial i Desenvolupament Regional (ANTERRIT), Ref. 2017SGR, Generalitat de Catalunya.



REFERENCIAS

- Bauzá, F.J. & Melgosa, F.J. (Coords.) (2020). *Turismo post COVID-19. El turismo después de la pandemia global. Análisis, perspectivas y vías de recuperación*. Madrid: AECIT. Recuperado en <https://eusal.es/index.php/eusal/catalog/view/978-84-1311-461-3/5558/6275-1>.
- Cañada, E. & Murray, I. (Eds.) (2019). *Turistificación global. Perspectivas críticas del turismo*. Barcelona: Icaria.
- Cañada, E. & Murray, I. (Coords.) (2021). *#TourisPostCOVID19. Turistificación confinada*. Barcelona: Alba Sud. Recuperado en <http://www.albasud.org/publ/docs/98.pdf>
- Corbella, J. (2022, 10 marzo). En España la pandemia ha terminado. *La Vanguardia*. Recuperado en: <https://www.lavanguardia.com/ciencia/20220310/8112677/espana-pandemia-terminado.html>
- Knafou, R. (2021). *Réinventer le tourisme. Pour sauver nos vacances sans détruire le monde*. Paris: Editions du Faubourg.
- La Vanguardia (2020, 28 de octubre). El turismo, entre sobrevivir y renovarse. Recuperado en <https://www.lavanguardia.com/economia/20201028/4955231378/turismo-sobrevivir-renovarse.html>
- López Palomeque, F., Vera Rebollo, J.F., Torres Delgado, A., & Ivars Baidal, J. A. (2022). *El turismo, ¿fin de época? Desafíos de España como destino turístico en un nuevo escenario*. València: Publicacions de la Universitat de València.
- Mantecón Terán, A. (2020). La crisis sistémica del turismo: una perspectiva global en tiempos de pandemia. In M. Simancas; Hernández Martín, R. & Padrón Fumero, N. (Coords.), *Turismo pos-COVID-19. Reflexiones, retos y oportunidades* (pp. 19-30). La Laguna: Cátedra de Turismo CajaCanarias-Asohotel, Universidad de La Laguna.
- Marchena Gómez, M. (Dir.) (2020). *¡Distopías reversibles! Los turismos del mañana*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Méndez, R. (2021). *Sitiados por la pandemia. Del colapso a la reconstrucción: una geografía*. Recuperado en <http://revives.es/publicaciones/>
- Méndez, R. (2022). Crisis pandémica y vulnerabilidad desigual de los destinos turísticos en España. In R. Martínez Cárdenas et al. (Coords.) (2022), *Leyendo el territorio. Homenaje a Miguel Ángel Troitiño* (pp. 550-559). Madrid: Universidad de Guadalajara (México)- Universidad Complutense de Madrid.
- Exceltur (2021). Valoración turística empresarial de 2021 y perspectivas para 2022. *Perspectivas Turísticas*, (79). Recuperado en <https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2022/01/Informe-Perspectivas-N79-Balance-del-an%CC%83o-2021-y-previsiones-para-el-2022.pdf>
- Organización Mundial del Turismo (2022). *Barómetro del turismo mundial*, vol. 20, nº1, 2022. Recuperado en: <https://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobarometeresp.2022.20.1.1>
- Palomo Ortega, G., Navarro Jurado, E., Cerezo Medina, A., & Torres Bernier, E. (2020). Turismo poscoronavirus: ¿una oportunidad para el poscrecimiento?. In M. Simancas; Hernández Martín, R. & Padrón Fumero, N. (Coords.), *Turismo pos-COVID-19. Reflexiones, retos y oportunidades* (pp. 161-174). La Laguna: Cátedra de Turismo CajaCanarias-Asohotel, Universidad de La Laguna.
- Simancas, M., Hernández Martín, R., & Padrón, N. (Coords.) (2020). *Turismo pos-COVID-19. Reflexiones, retos y oportunidades*. La Laguna: Cátedra de Turismo CajaCanarias-Asohotel- Univ. de La Laguna. Recuperado en <https://riull.ull.es/xmlui/handle/915/20451>
- Valls, J.F. (2020, 31 de mayo). El turismo post-covid-19". *El Periódico*. Recuperado en <https://www.elperiodico.com/es/opinion/20200531/el-turismo-post-covid-19-7982035>



EN LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS MODELOS TERRITORIALES SOSTENIBLES POST-PANDÉMICOS: URBANISMO Y DESARROLLO LOCAL EN ROQUETAS DE MAR (PONIENTE DE ALMERÍA)

A. Navas González¹, N. Ruiz Moya², L.M. Sánchez Escolano³

¹Universidad de Granada

² Departamento de Geografía Humana, Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Granada

³ Departamento de Geografía Humana, Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Granada

Resumen:

El eslabón urbano intermedio se ha convertido en las últimas décadas en el escenario en que concurren complejos procesos urbanísticos, reflejo de las nuevas lógicas de ocupación del espacio debidas a las mejoras tecnológicas, infraestructurales y de movilidad. Espacios de gran dinamismo demográfico, económico y social, son también escenario de importantes desequilibrios territoriales. Estos se proyectan, por ejemplo, en los desorbitantes crecimientos propuestos por los planes urbanísticos vigentes. Así sucede en el caso de Roquetas de Mar (Almería), uno de los núcleos urbanos intermedios más dinámicos del litoral mediterráneo andaluz.

La presente comunicación reconoce, analiza y reflexiona geográficamente sobre las posibilidades de un desarrollo urbanístico y territorial equilibrado en un contexto de fuertes presiones expansionistas que son ordenadas por instrumentos de planificación desfasados y excesivamente burocratizados. No parece posible considerar al urbanismo el brazo ejecutor a escala local de la ordenación del territorio, así como un instrumento para el desarrollo endógeno y local, si con su despliegue acaba convertido en impulsor de cambios territoriales que condicionan, contraviniendo de facto, políticas y prácticas sostenibles situadas en escalas administrativas superiores.

Palabras clave: Planificación territorial, Desequilibrios espaciales, Urbanismo, Viviendas turísticas, Roquetas de Mar.

20

Abstract:

In recent decades, the intermediate urban link has become the scene of complex and recent urban development processes, reflecting the new logics of spatial occupation due to technological, infrastructural and mobility improvements. Areas of great demographic, economic and social dynamism are also the scenario of relevant territorial imbalances which have their projection in the exorbitant growth proposed by the urban development plans. This is the case of Roquetas de Mar (Almería), one of the most dynamic intermediate urban centres on the Andalusian Mediterranean coast.

This paper recognises, analyses and reflects geographically on the possibilities of a balanced urban and territorial development in a context of strong expansionist pressures that are ordered by outdated and excessively bureaucratised planning instruments. It does not seem possible to consider urban planning as the executing arm



of spatial planning at the local scale, as well as an instrument for endogenous development, if through its deployment it ends up becoming a driver of territorial changes that condition, contravening sustainable policies and practices located at higher administrative scales.

Keywords: Territorial Planning, Spatial Imbalances, Urban Planning, Tourist Housing, Roquetas de Mar.

1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades medias se han convertido en las últimas décadas en los escenarios predilectos en los que abordar y tratar los principales cambios territoriales derivados de los recientes procesos socioeconómicos y sus nuevas lógicas de ocupación espacial. Destacan en este marco los vinculados a las mejoras infraestructurales, la expansión del vehículo privado y las mejoras tecnológicas. A esto se une, en el escenario litoral, los problemas ambientales y territoriales originados aquellos puntos en donde prima la competencia de las principales actividades productivas, fundamentalmente por los recursos situados en la primera franja costera (Ruiz y Sánchez, 2022).

En el litoral andaluz, convertido desde hace décadas en uno de los espacios más dinámicos de la región junto con las áreas metropolitanas (Parlamento de Andalucía, 2006), estos problemas se acentúan, especialmente en las provincias orientales -Granada y Almería-, donde la franja costera es muy estrecha, y se encuentra además sometida a la acción de sectores económicos muy intensivos en el uso de los escasos recursos disponibles. Roquetas de Mar es uno de esos casos de ciudad media litoral que ejemplifica las numerosas tensiones que estos espacios soportan (Rodríguez y Sánchez, 2010; Zoido, 2010).

La ciudad, que ha experimentado un fortísimo crecimiento en las últimas dos décadas (pasando, según Nomenclátor de población, de 44.370 habitantes en el año 2000 a los 98 433 de 2020), ha duplicado sus efectivos demográficos replicando las tendencias experimentadas en el sistema de asentamientos de las grandes urbes del litoral andaluz. Así, los núcleos secundarios presentan crecimientos muy superiores a la propia cabecera, ya sea por su exitosa especialización en la actividad turística (Aguadulce, la Urbanización o el Campillo del Moro, que triplican sus efectivos en esta etapa), o por su dedicación productiva a la actividad agrícola -intensivo bajo plástico-, en los conocidos invernaderos (El Parador de las Hortichuelas, Cortijos de Marín) (Tabla 1).

Tabla 1. Evolución demográfica de los asentamientos urbanos de Roquetas de Mar (2000-2020)

Núcleos urbanos	Hab. 2000	Hab. 2020	Tasa de crecimiento 2000-2020 (%)
Roquetas de Mar (cabecera)	21 616	47 309	118,86
Campillo del Moro	4444	12 828	188,66
Cortijos de Marín	1486	2529	70,19
Las Marinas	1451	4520	211,51
El Parador de las Hortichuelas	3578	9841	175,04
El Solanillo	626	517	-17,41
Aguadulce	8994	16 772	86,48
La Urbanización de Roquetas	2175	4117	89,29
ROQUETAS DE MAR (Municipio)	44 370	98 433	121,85

Fuente: INE Nomenclátor de población. Elaboración propia

Además, ante la ausencia de una eficaz política pública de vivienda, el parque inmobiliario refleja la bonanza socioeconómica de la ciudad, experimentando crecimientos vertiginosos, principalmente durante la “época dorada del urbanismo español” (2000-2008) (Jurado Almonte, 2010), cuando se llega a triplicar el número de viviendas en la urbe entre 2001 y 2011, lo que supone una ratio de crecimiento del 104,69% siempre según las cifras del Censo de Población y Vivienda del 2011 (Tabla 2).



Atendiendo a las tipologías del parque inmobiliario de Roquetas, se observa un crecimiento exponencial y generalizado en todas ellas, aunque resulta especialmente significativa la progresión experimentada por las viviendas secundarias y las vacías -que triplican su número- entre el 2001 y el 2011, reflejando la importancia de la actividad turística en el municipio, fundamentalmente en la franja que linda con el litoral que es la que participa de los atractivos que sustentan este sector (Tabla 2).

Tabla 2. Evolución del parque inmobiliario según tipología en Roquetas de Mar (1991-2011)

Parque inmobiliario	Año 1991	Año 2001	Año 2011
Viviendas principales	7865	15 674	31 485
Viviendas secundarias	8374	6577	11 737
Viviendas vacías	2834	5744	14 064
Total de viviendas	19 073	27 995	57 286

Fuente: INE. Censos de Población y Vivienda. Elaboración propia.

Por otra parte, merece la pena detenerse en la situación y gestión de uno de los recursos fundamentales en que se basa el presente y futuro de la ciudad: el recurso agua. Éste también es una fuente importante y preocupante de conflicto, ya que el conjunto del municipio presenta dificultades para abastecer, a la vez y de forma sostenida en el tiempo, a los invernaderos y al turismo residencial. Es importante recordar que Roquetas de Mar se sitúa en un entorno con un marcado clima árido y con una prolongada sequía estival que ocupa la mayor parte de los meses centrales del año, momento en que precisamente más agua necesita el municipio (final de cosecha más temporada alta turística). Dicha insuficiencia, crónica y estructural, congestiona las fuentes de agua existentes, ya sean las procedentes del trasvase de Benínar, o el acuífero del Campo de Dalías -que se encuentra sobreexplotado- y hace que proyectos históricos nunca concretados sean ya, a estas alturas y con este modelo productivo, insuficientes (Rodríguez, 2001).

El conjunto de estos elementos y procesos da muestras de la dimensión del proceso urbanizador que ha experimentado el municipio, vinculado a la consolidación de su especialización en la actividad turística residencial (con la presencia de variante como el golf, congresos o deporte), como sucede por otra parte en muchos de los núcleos urbanos del litoral oriental de Andalucía. Aquí, además, se une el mantenimiento del sector de la agricultura intensiva bajo plástico, rentable, intensivo pero estabilizado por la falta de espacio para seguir creciendo en el municipio, pero que igualmente ha llevado a la colmatación técnica del suelo apto para crecer urbanísticamente en la urbe. Esto último es especialmente significativo en la franja costera (los primeros 500 m. desde la línea de costa), generando evidentes tensiones entre ambas actividades -turismo residencial e invernaderos- (Sánchez, 2013).

2. METODOLOGÍA

Para realización de este trabajo se ha realizado una exploración inicial del conocimiento científico publicado sobre el tema, con un análisis de fuentes documentales -artículos relacionados con el ámbito y noticas de periódico- que ha servido para contextualizar la problemática en estudio con especial atención a la escala municipal. Junto con ello, se ha buscado información de bases de datos y fuentes de tipo secundario que han permitido identificar y valorar la evolución trazada por el municipio en las últimas tres décadas en algunas variables clave (población, vivienda, extensión superficial de procesos significativos, etc.). Concretamente se ha utilizado el Nomenclátor (Población del Padrón Continuo por Unidad Poblacional) en el caso de la población y los Censos de Población y Vivienda en el caso del parque de viviendas.

Asimismo, se han revisado los documentos de la planificación territorial vigente en el municipio, con especial protagonismo del Plan general de Ordenación Urbana (PGOU) de 2009 y el Plan Subregional de Ordenación del Territorio (PSOT) del Poniente Almeriense de 2002.



A continuación, y con el objetivo de sintetizar la información expuesta reflejando los principales procesos detectados, se han elaborado dos cartografías usando la herramienta de software Arcgis 10.6 a partir de los datos extraídos del DERA (Datos Espaciales de Referencia de Andalucía) y del REDIAM (Red de Información Ambiental de Andalucía).

De la síntesis elaborada y reflejada en la cartografía, así como de las tendencias y procesos analizados, se han extraído unas breves conclusiones en las que se reconoce la importancia de la labor realizada y su trascendencia en el marco científico actual en la materia.

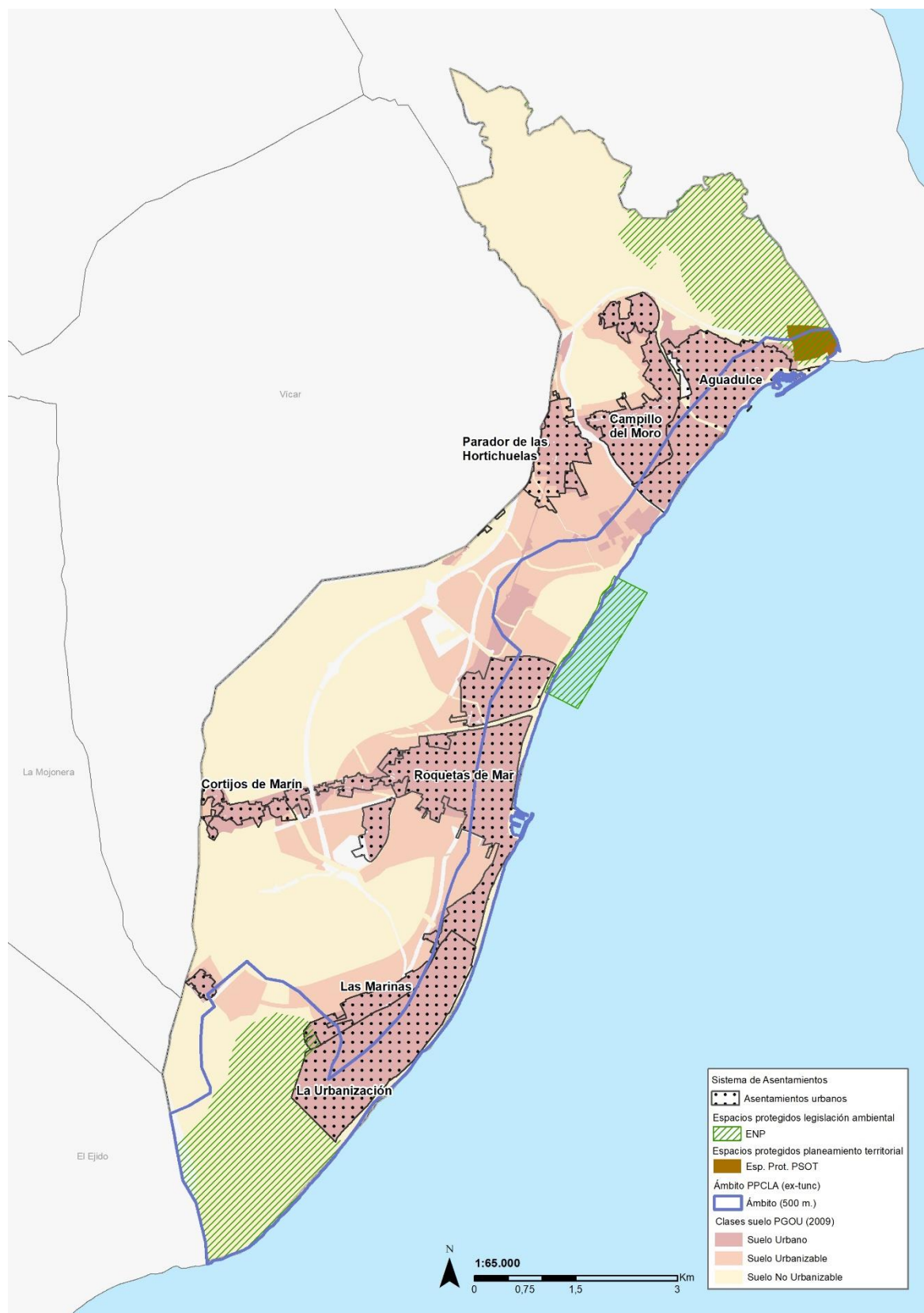
3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN. EL DESORDEN URBANÍSTICO DEL LITORAL ALMERIENSE: ROQUETAS DE MAR.

La presión territorial a la que está sometido el litoral mediterráneo andaluz es una evidencia constatada desde finales de la década de los 90, cuando la saturación turística de muchos enclaves regionales comenzaba a preocupar a los gestores públicos y los agentes económicos implicados -costa del Sol occidental, o sectores del litoral gaditano u onubense-. Mientras, se apostaba por la llegada progresiva pero imparable de esta actividad a lugares “salvajes” o poco explotados hasta entonces del litoral oriental -costa almeriense, con Cabo de Gata y el Levante a la cabeza, o el extremo occidental del litoral granadino-. Sitios donde el urbanismo tenía que competir por el uso del suelo y otros recursos -agua, paisaje- con la actividad agrícola. Ésta, focalizada en los cultivos hortícolas bajo plástico, había dado lugar al llamado “milagro agrícola almeriense”, por la enorme rentabilidad de sus cosechas destinadas mayoritariamente a la exportación (Martín García, 2010; Górgolas, 2020).

El desarrollo socioeconómico de la región mediterránea oriental, así como de la comarca del Poniente Almeriense y sus municipios costeros -incluido Roquetas-, se vio envuelto en un escenario de marcada dualidad productiva, en la que ambas actividades eran exigentes demandantes de los mismos recursos para expandir sus beneficios económicos (Sánchez y Espinosa, 2012; Rodríguez y Sánchez, 2016).



Figura 1. Principales afecciones territoriales y urbanísticas de Roquetas de Mar.



Fuente: Elaboración propia.



En el término municipal de Roquetas de Mar, esta dualidad productiva es llevada a su máximo exponente en la franja litoral -primeros 500 metros desde la línea de costa-, que alberga con un total desconcierto urbanístico a ambas actividades, las cuales pugnan por convertirse en la actividad hegemónica captando los recursos de la otra. Los cultivos bajo plástico se extienden principalmente por el norte del municipio -siendo continuación de la actividad en los municipios colindantes de Vícar, La Mojonera o El Ejido-, ocupando la superficie más llana -cotas inferiores a los 200 m. por donde discurre el Canal de Benínar- sobre suelos no urbanizables, según el planeamiento urbanístico vigente de la urbe (PGOU de 2009) (Junta de Andalucía 2002; CTOTU, 2009; Figura 1).

Frente a ellos, los usos turísticos – plenamente vinculados a los núcleos residenciales- ocupan el frente litoral de la ciudad, tanto en su extremo oriental con Aguadulce y el Campillo del Moro, como en el occidental -colindante con El Ejido-, con las Marinas y la Urbanización de Roquetas. En ambos casos se extienden sobre suelos calificados de urbanizables según el PGOU vigente en la ciudad, vinculando su modelo productivo a un turismo residencial que apuesta por el desarrollo masivo de la segunda vivienda estacional en la urbe (González, 2004).

De este modo, la presión urbanística y de ocupación del suelo que ejercen ambas actividades sobre el municipio, y en especial sobre el frente litoral, es intensa y constante, generando continuas tensiones por la ocupación del espacio y el uso de los recursos básicos asociados (suelo, agua, paisaje...) que el planeamiento municipal, hasta ahora, no ha sabido o no ha podido solventar (Sánchez y Espinosa, 2012).

Además, en el municipio confluyen varias afecciones territoriales devenidas de la legislación sectorial -fundamentalmente la ambiental- y la planificación subregional, que enfatizan aún más la situación de desorden ordenativo y territorial.

Por un lado, aparecen dos grandes espacios naturales protegidos por la legislación ambiental: en primer lugar, la Reserva Natural de Punta Entinas-Sabinar, situada en el extremo occidental del litoral de Roquetas, que soporta la presión de los invernaderos desde el norte, y la proveniente de la actividad residencial-turística desde el suroeste en la zona de Las Marinas y La Urbanización; en segundo lugar, aparecen los Acontilados de Aguadulce en la zona nororiental, que además está considerado un paisaje sobresaliente por sus excepcionales valores ambientales, lo que ha merecido su protección por el Plan Subregional de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense (PSOT). Junto a lo anterior, destacan varios espacios singulares protegidos por el planeamiento municipal a instancias de la Administración Regional por sus valores ambientales. Éstos son el humedal Ribera de la Algaida y el Monumento Natural Arrecife Barrera de Posidonia, que se encuentran seriamente amenazados por la actividad turística en la franja costera central (Blanco, 2014; Figura 2).

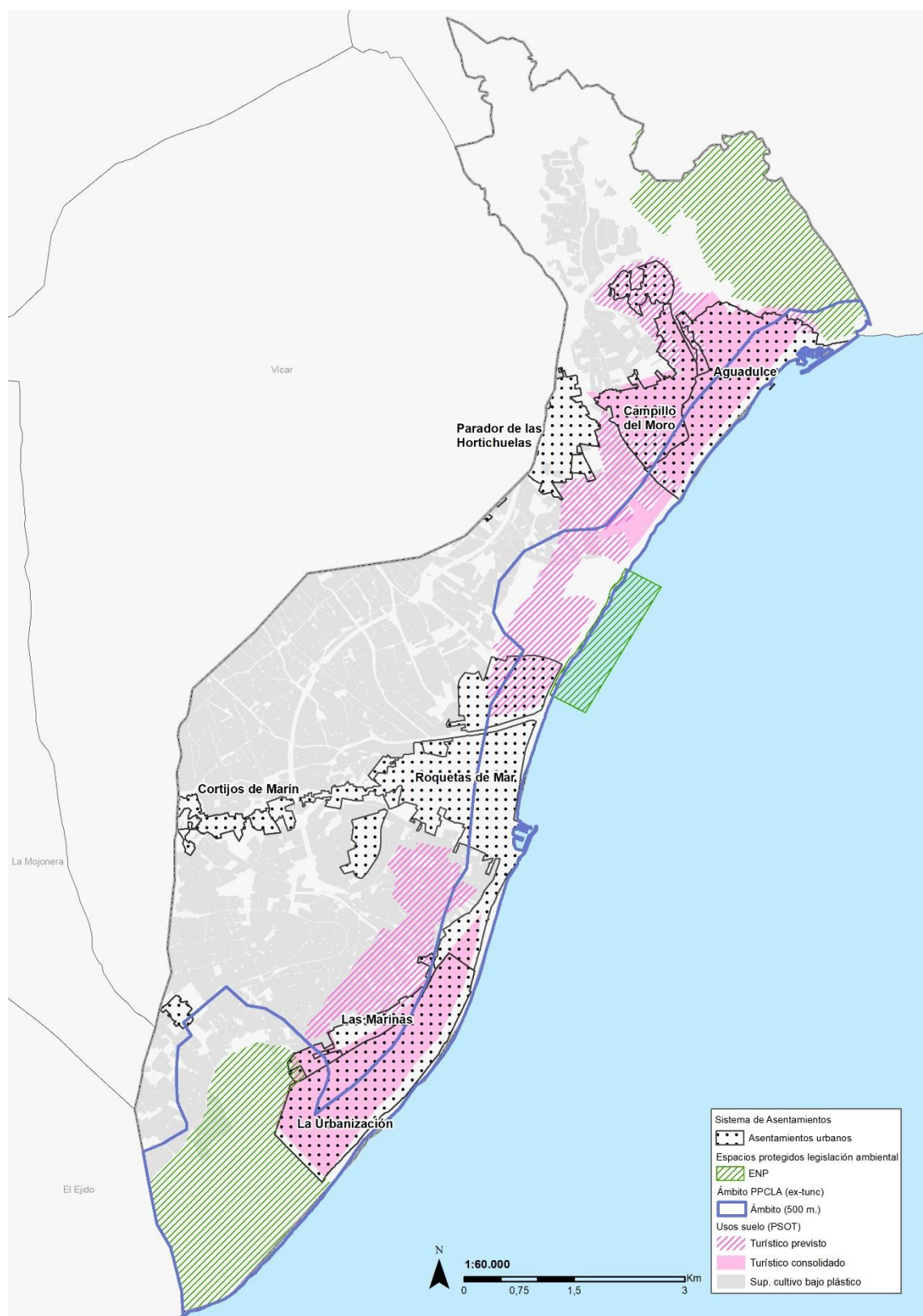
La competencia por la utilización del escaso suelo disponible en la ciudad es evidente, de ahí la enorme presión que ambas actividades ejercen sobre estos espacios naturales cercanos, que además ocupan suelos no urbanizados (y donde está prohibida la edificación) en pleno frente costero, generando continuas tensiones por la expansión incontrolada e ilegal sobre los bordes de los mismos, fundamentalmente problemas ambientales (ocupación, erosión, degradación, contaminación, incendios...) que ocurren de forma recurrente y que son de muy difícil solución. El último de ellos, por añadir un ejemplo cercano en el tiempo, ha sido el incendio de un cañaveral asociado a los cultivos bajo plástico que ocupan las inmediaciones de la Reserva Natural de Punta Entinas -en febrero de 2022-, y que ha afectado seriamente a la reserva ambiental en su flanco septentrional, provocando la pérdida de biodiversidad (especies vegetales y animales) y una enorme degradación paisajística (Viciana, 2007; Luque, 2022).

Por tanto, la planificación local o subregional no ha sabido ofrecer una solución de gestión a la gran presión urbanística a la que está sometida el municipio, pues ambas actividades necesitan estos recursos para seguir creciendo y mantener su dinámica y rentabilidad. Una compleja situación que es sustentada en el PGOU de Roquetas de Mar, aprobado en 2009, pero elaborado y tramitado en plena burbuja inmobiliaria, lo que ha favorecido el sobredimensionamiento de las bolsas de suelo previstas para el crecimiento residencial-urbanístico en sus propuestas. Especialmente en el sector del frente litoral en donde ha encontrado su foco expansivo el turismo residencial, a partir de los núcleos turísticos plenamente consolidados como Aguadulce o la Urbanización. Con la progresiva saturación de este sector, los crecimientos más importantes se han trasladado



a los pequeños núcleos situados en la “segunda línea litoral”, como el Campillo del Moro o Las Marinas, llevando la expansión urbanística asociada a esta actividad terciaria a núcleos con una antigua vocación agraria. Estos, en los últimos años, y pese a tener un poblamiento histórico vinculado a la actividad hortícola, se han reconvertido y se expanden por la colmatación urbanística del frente litoral (Figura 2).

Figura 2. La pugna de los invernaderos y la actividad turística por el suelo en la franja litoral de Roquetas de Mar.



Fuente: Elaboración propia.



De hecho, actualmente el uso turístico junto al residencial ocupa las mayores superficies en el municipio, representando el primero (existente y previsto) el 22% de la superficie, y el residencial casi el 25% (Tabla 3).

Siguiendo la dualidad productiva manifestada en Roquetas, extensible a amplios sectores litorales en el Poniente Almeriense, la actividad hortícola bajo plástico es la más consumista en espacio, ocupando el 36% de la superficie del término municipal. Esta expansión, limitada en un principio a las cotas inferiores a 200 m. por la disponibilidad de agua procedente del canal de Benínar, permitía evitar desmontes y movimientos de tierras en las laderas de la Sierra de Gádor, imprescindibles cuando hay pendiente para la construcción de todas las infraestructuras necesarias para el aprovechamiento agrícola en los invernaderos. Esto fue favorecido por la entrada en vigor del propio PSOT, que desde inicios de siglo ha constreñido aún más la dirección de expansión de los invernaderos, que presionan desde entonces hacia el sur -encontrando inevitablemente a la primera línea litoral-, lo que generó numerosas tensiones por la ocupación del escaso suelo disponible con los usos residenciales y turísticos (Junta de Andalucía, 2002; Barragán, 2011).

Tabla 3. Superficie ocupada por los principales usos del suelo en Roquetas de Mar (2009)

Distribución de los principales usos del suelo (Sup.)	Km2	% (del TM)
Uso Turístico	6,33	10,6
Uso Turístico Previsto	6,85	11,5
Invernaderos	21,40	35,9
Uso Residencial	14,78	24,8
Espacios Protegidos (Red Natura)	9,04	15,2
Término Municipal	59,59	100,0

Fuente: PGOU y PSOT. Elaboración propia

En este marco, parece lógico que actualmente ambas actividades presionen sobre los escasos espacios “libres de urbanización” que quedan en el municipio, y que ejerzan, asimismo, una enorme presión sobre ellos, tratando de ocupar sus bordes incluso cuando no son suelos aptos para ello (son Suelos No Urbanizables), y además están protegidos por legislación específica (la ambiental) o por planeamiento territorial (PGOU o PSOT). Una situación que el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (PPCLA), tras el estallido de la burbuja inmobiliaria en 2009, pretendía solventar, desclasificando bolsas de suelo en la franja de medio kilómetro más inmediata al litoral, y en el caso de Roquetas de Mar, también en los bordes de estos espacios naturales. Aunque finalmente, con la anulación del instrumento por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, estos suelos se han edificado rápidamente siguiendo el plan inicial, sin tener en cuenta la motivación por la que se protegieron o se intentaron salvaguardar (Górgolas, 2018, Ruiz y Sánchez, 2022).

4. CONCLUSIONES

La dualidad económica que presenta el Poniente Almeriense, de la que participa de forma protagonista Roquetas de Mar, tiene origen en un evidente desorden urbanístico en la ciudad, acentuado por la colmatación por fuertes presiones expansionistas de su franja litoral. Ante ello, las dos actividades productivas principales -turismo y agricultura-, exigentes demandantes de unos recursos escasos (espacio, suelo, agua, paisaje...), se disputan desde hace décadas el poco suelo disponible.

Una situación que el planeamiento municipal debería poder resolver -en primera instancia-, o al menos reconducir, al ser formalmente el encargado de establecer el modelo territorial imperante en la ciudad y su término municipal. Lejos de ello, este ha contribuido a potenciar, al fomentar una visión localista, sesgada y reduccionista de las posibilidades que para el desarrollo local ofrece el binomio agricultura-turismo para Roquetas de Mar, los conflictos asociados a una depredación masiva de recursos en la zona. De hecho, no es



que no hubiera otras miradas al desafío que se planteaba: el PGOU menospreció la visión integrada, aunque limitada, que otorgaba del espacio el PSOT, centrándose en las lógicas desarrollistas y extremadamente consumidoras de suelo propias de la etapa de la burbuja inmobiliaria, dibujándose finalmente como una herramienta incapaz para afrontar dichos problemas. Porque el PGOU de Roquetas de Mar es, visto desde el presente, una herramienta desfasada, obsoleta y que trabaja con una lógica expansionista en el consumo de suelo, que ha sido incapaz de plantear una solución a las numerosas tensiones que se producen por la ocupación del espacio en Roquetas, y que está poniendo en peligro la supervivencia de sus pocos espacios “libres de artificialización” y que son de gran valor ambiental.

Por tanto, a simple vista parecería que la solución más sensata para tratar de solventar dicho desorden espacial pasaría por la elaboración de un nuevo planeamiento municipal, en las lógicas de la sostenibilidad y la mesura, la integración funcional y la concepción de un territorio en red, policéntrico y en el que Roquetas está llamada a ser uno de los grandes núcleos articuladores del Poniente almeriense, además de puerta de entrada al área metropolitana de la capital de la provincia.

Si bien, esta visión que se menciona, que describe a la ordenación del territorio como garante del raciocinio espacial en toda la comunidad andaluza, ha quedado totalmente desarticulada -teórica y jurídicamente- en la nueva legislación en materia de urbanismo y ordenación del territorio elaborada por la administración regional. La Ley de Impulso para la Sostenibilidad Territorial de Andalucía (LISTA) aprobada hace unos meses, relega a la ordenación del territorio a ser “el marco territorial de referencia en el que se inserten las propuestas urbanísticas”. Con esto, poco puede hacerse por garantizar un verdadero desarrollo sostenible a escala local en municipios como Roquetas, quedando en manos del urbanismo local el paliar las enormes tensiones que sufre el territorio por el desorden y falta de perspectiva al que se ve sometido en su gestión.

Y esto es especialmente así en la franja litoral, ámbito de conflictos por excelencia entre las distintas actividades productivas, donde su planificación quedará en manos de las herramientas urbanísticas -reduccionistas y localistas- si no cuentan con un PSOT que lo ordene expresamente -algo imposible en los planes subregionales de primera generación como el del Poniente almeriense (2002)-. Una visión muy distinta de la pretendida por el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, que pretendía integrar el modelo territorial de todo el litoral andaluz, proponiendo reservar ciertos suelos por su importancia ambiental, paisajística y territorial, hoy nuevamente sucumbidos a la voracidad urbanística.

AGRADECIMIENTOS

Esta comunicación es resultado directo del Trabajo de Fin de Grado (TFG) titulado “Planificación y gestión territorial en una ciudad media mediterránea. El caso de Roquetas de Mar (Almería)”, realizado en el marco del Grado en Geografía y Gestión del Territorio de la Universidad de Granada por el primer autor; también ha sido realizada al amparo de un contrato predoctoral del programa de Formación del Profesorado Universitario (FPU) financiado por el Ministerio de Universidades en el caso de la segunda autora.

REFERENCIAS

- Barragán Muñoz, J.M. y otros (2011). “La gestión integrada de las Áreas Litorales en España. Propuestas para un cambio de rumbo” en J.M. Barragán Muñoz (Coordinador): *Manejo Costero Integrado y Política Pública en Iberoamérica: Propuestas para la acción*, Editorial Red IBERMAR (CYTED).
- Blanco, M.A. (2014, 19 de octubre). La ley de costas, al servicio del interés privado, *La Voz de Almería*. Recuperado en <https://www.lavozdealmeria.com/noticia/9/opinion/69865/la-ley-de-costas-al-servicio-del-interes-privado>
- Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo -CTOTU- (2009). *Plan General de Ordenación Urbanística de Roquetas de Mar*.
- González Sicilia, A. (2004): El turismo residencial en la LOUA, *Revista de Derecho urbanístico y medio ambiente*, 212, 132.



- Górgolas Martín, P. (2018). Planeamiento urbanístico y suburbanización irregular en el litoral andaluz: directrices y recomendaciones para impulsar la integración urbano-territorial de asentamientos. *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, XL (195), 33-52.
- Górgolas Martín, P. (2020). *El urbanismo en el litoral andaluz tras la última burbuja inmobiliaria. Cambio de ciclo o reincidencia*. Valencia: Tirant Humanidades.
- Junta de Andalucía (2002). *Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense*.
- Jurado Almonte, J.M. (2010). El «vilipendiado» urbanismo: una visión desde la experiencia en la gestión pública. *Cuadernos Geográficos*, 47, 275-295.
- Luque, F.G. (2022, 9 de febrero). Aparatoso incendio en la Reserva Natural de Punta Entinas-Sabinar de Roquetas, *La Voz de Almería*. Recuperado en <https://www.lavozdealmeria.com/noticia/3/provincia/231211/aparatoso-incendio-en-la-reserva-natural-de-punta-entinas-sabinar-de-roquetas>
- Martín García, J. (2010): *La explosión urbana del litoral. Transformación de los usos del suelo en los municipios de Garrucha, Mojácar y Vera*. Valencia. Universidad de Valencia.
- Parlamento de Andalucía (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía*.
- Parlamento de Andalucía (2021). *Ley de Impulso para la Sostenibilidad Territorial de Andalucía. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, 233, 1-135.
- Rodríguez Martínez, F. & Sánchez Escolano, L.M. (2016). Ciudades medias y nuevas perspectivas de desarrollo regional en el litoral mediterráneo andaluz. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, 151, 181-214.
- Rodríguez Martínez, F., Sánchez Escolano, L.M. (2010). La planificación territorial y el sistema urbano de Andalucía. Notas para una reflexión desde la geografía. *Cuadernos Geográficos*, 47 (2), 223-245.
- Rodríguez Vaquero, J.E. (2001). Agua y ordenación del territorio. Conflictos en los usos de un bien limitado. El caso del Bajo Andarax y los Campos de Níjar (Almería). *Nimbus*, 7-8, 161-185.
- Ruiz Moya, N. & Sánchez Escolano, L.M. (2022). Las ciudades medias en la planificación. Escalas, tendencias y conflictos entre urbanismo y ordenación del territorio en Andalucía. *Revista de Estudios Regionales* (Aceptado, pendiente de publicación).
- Sánchez Escolano, L.M. & Espinosa Arias, J.A. (2012). El binomio agricultura-turismo y su incidencia en el modelo territorial de la costa de Granada. *Papeles de geografía*, 55-56, 189-203.
- Sánchez Escolano, L.M. (2013). Modelo territorial innovador y articulación urbana en el poniente almeriense. *Investigaciones Geográficas*, 59, 57-74.
- Viciano Martínez-Lage, A. (2007). La costa de Almería: desarrollo socioeconómico y degradación físico-ambiental (1957-2007). *Paralelo 37*, 19, 149-183.
- Zoido Naranjo, F. (2010). Ordenación del territorio en Andalucía: reflexión personal. *Cuadernos geográficos*, 47 (2), 189-221.



ANÁLISIS DE LAS RELACIONES ENTRE TIPOLOGÍAS CONSTRUCTIVAS Y LA EXPANSIÓN URBANA EN ESPACIOS TURÍSTICOS LITORALES. APLICACIÓN A LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (MÁLAGA, ESPAÑA)

Hugo Castro Noblejas

Ana de la Fuente Roselló

Departamento de Geografía. Universidad de Málaga.

Resumen:

En el presente estudio se caracterizan las tipologías urbanísticas predominantes en cada una de las etapas del proceso de urbanización en dos municipios de la Costa del Sol Occidental con dinámicas territoriales diferentes: Marbella y Manilva.

Para ello se ha elaborado una metodología a escala de parcela que relaciona los registros del año de finalización de la construcción con las principales características morfológicas de las edificaciones. En la base de datos se aplican técnicas de fotointerpretación y teledetección para realizar un análisis SIG. Los resultados permiten observar patrones particulares de consumo de suelo y morfología urbana en sus distintas fases de expansión.

Como principales resultados, en Marbella se identifican una serie de coronas de expansión en torno a los núcleos principales del municipio, con un crecimiento periférico que colmató en primer lugar la primera línea litoral en la que predomina un modelo urbanístico orientado al segmento del lujo de densidad decreciente. En Manilva se observa un proceso de expansión centrado en los núcleos costeros espacialmente discontinuos y algo desconectados del núcleo cabecera, con un modelo constructivo algo más denso que Marbella

Esta caracterización territorial se puede aplicar a la ordenación y gestión urbana diseñando intervenciones que se ajusten mejor a las circunstancias específicas de cada entidad o que sirvan para la integración y conexión de las distintas piezas urbanas.

Palabras clave: Expansión urbana, análisis multi-temporal, espacios turísticos, áreas mediterráneas, Málaga.

Abstract:

The predominant urban typologies are characterized in each of the stages of the urbanisation process in two municipalities of the Western Costa del Sol with different territorial dynamics: Marbella and Manilva.



For this purpose, a plot-scale methodology has been developed that relates the records of the year of completion of construction to the main morphological characteristics of the buildings. Photo-interpretation and remote sensing techniques are applied to the database for GIS analysis. The results allow us to observe particular patterns of land consumption and urban morphology in its different phases of expansion.

As main results, in Marbella, a series of expansion areas can be identified around the main centres of the municipality, with a peripheral growth that firstly clogged the first coastline where an urban development model oriented to the luxury segment of decreasing density predominates. In Manilva there is a spatially discontinuous process of expansion centred on the coastal centre, somewhat disconnected from the main nucleus, with a somewhat denser construction model than Marbella.

This territorial characterisation can be applied to urban planning and management by designing interventions that are better adjusted to the specific circumstances of each entity or that serve to integrate and connect the different urban areas.

Keywords: Urban sprawl, multi-temporal analysis, tourist spaces, Mediterranean areas, Málaga.

1. INTRODUCCIÓN

Una de las líneas de investigación de la estructura de los sistemas urbanos ha sido la metodología aplicada para la clasificación, ordenación y jerarquización de las tipologías urbanas dentro del sistema. Empleando técnicas cuantitativas, los primeros estudios se desarrollaron entre 1920 y 1950. Fueron los denominados métodos ecológicos descriptivos, que establecían relaciones entre distancia social y distancia espacial medidas normalmente con técnicas simples de correlación y técnicas cartográficas básicas. En virtud de las similitudes sociales se diseñan agrupamientos espaciales característicos de sub-áreas urbanas. Estos métodos descriptivos propiciaron la generación de modelos sobre la estructura y crecimiento de las ciudades, como el modelo de círculos concéntricos de Burgess (1925) o el de núcleos múltiples de Harris y Ullman (1945).

Los métodos multivariantes consideran aspectos concretos de las relaciones entre las unidades a través de técnicas factoriales y de clusterización. En este sentido Bertaud y Renaud (1997) examinan la dinámica espacial de una ciudad socialista analizando la evolución de ciudades rusas y concluyendo que existe un aumento significativo de densidad en las zonas urbanas y una mala distribución e ineficacia de los usos del suelo. Por su parte, Lucy y Phillips (2001) analizan en 1990 el crecimiento y descenso de población que habita en áreas suburbanas de Estados Unidos diferenciando tipologías de suburbios.

Es a partir de la década de 1990 cuando se facilita el estudio y la planificación territorial con el desarrollo y uso de los Sistemas de Información Geográfica (SIG) y la teledetección, de especial utilidad en estudios de usos de suelo, planes de ordenación urbana o estudios de planificación e impacto territorial y ambiental. Estas técnicas, junto con la aparición de la nueva generación de imágenes de satélite de alta resolución espacial, abren oportunidades para la cartografía detallada y el análisis del uso del suelo urbano. Con estas herramientas Herold et al. (2003) analizan y modelizan el crecimiento urbano a partir de fotografías aéreas e imágenes satelitales, mientras que Kasanko et al. (2006) utilizan indicadores para la clasificación de las zonas urbanas y observan el ritmo de crecimiento anual de dichas demarcaciones. Debido a la dificultad de medición de la expansión urbana y la variabilidad de



parámetros de medición (Bhatta et al., 2010), Pons y Rullán (2014) aplican índices cuantitativos para caracterizar la morfología urbana. Al margen de la producción científica específica al respecto, el proyecto europeo Urban Atlas (2020) aporta información detallada de las ciudades, ofreciendo datos urbanísticos fiables e intercomparables.

También se han empleado técnicas cualitativas para identificar las tipologías urbanas desde una perspectiva geográfica (Conzen, 1960) o arquitectónica (Las tipologías procesales, Caniggia y Maffei, 2001). Otra vía de estudio es la delimitación de las unidades urbanas desde la perspectiva de la psicología ambiental, especialmente desde las percepciones sensoriales de visión y sonido (Stojanovski y Axelsson, 2019). En los últimos años también se han integrado el uso de SIG y software de análisis cualitativo que permiten georreferenciar y automatizar dichos estudios (Verd y Porcel, 2012; Baravikova, 2019).

La diversidad metodológica se traduce, por un lado, en la necesaria orientación de la métrica seleccionada según las condiciones particulares urbanas y la escala espacial del ámbito de análisis y, por otro, el objetivo del análisis (Reis et al., 2016). En el caso del presente estudio resulta de especial interés captar las singularidades de las distintas etapas de expansión urbana, por lo que se prioriza una metodología que emplee tanto variables primarias como sintéticas que hayan requerido previamente un trabajo de análisis y procesado de expertos. En la actualidad existen alternativas metodológicas más rápidas para este tipo de estudios, pero menos precisas, que se basan igualmente en datos generados mediante teledetección y fotointerpretación, aunque de una forma más automatizada y de una escala menos detallada. Es el caso de la información georreferenciada de cubierta y usos del suelo ofrecida por el antes mencionado Urban Atlas del proyecto “Copernicus” codirigido por Unión Europea y la Agencia Espacial Europea.

El presente estudio tiene por objetivo principal identificar los principales modelos urbanísticos de cada etapa de expansión urbanística. Un objetivo secundario es la integración de aspectos morfológicos y del entorno de los edificios en la caracterización de las tipologías urbanas.

2. METODOLOGÍA

2.1. Métodos y fuentes

La categorización de las tipologías urbanas ha requerido los siguientes pasos metodológicos:

1. Compartimentalización de la base territorial a nivel de parcelas catastrales en periodos históricos. Para la delimitación de los períodos históricos se elabora un método híbrido que considera, por un lado, los cambios de paradigma urbanísticos y los principales hitos de la política local; y, por otro, el comportamiento estadístico de la base de datos considerando métodos como el de clasificación de saltos naturales de Jenks, disponible en ArcGIS. La finalidad última es generar un número de intervalos que permita su representación cartográfica y que tenga un tamaño relativamente similar, a la vez que exprese distintas etapas del urbanismo local.
2. Cálculo de la altura y densidad media de las parcelas catastrales. En este paso se trabaja con la capa “CONSTRU” del catastro, cuya geometría representa los volúmenes construidos dentro de una parcela. De esta se extrae la información del número máximo de alturas de cada parcela. A partir de esta información también se puede calcular la densidad constructiva considerando la altura y la superficie horizontal. A continuación, se traslada dicha información a la escala de parcela catastral.



3. Elaboración de la capa de información de tipologías constructivas. Mediante la combinación del trabajo de campo y la fotointerpretación se genera una capa de información georreferenciada en formato shapefile, tomando como base geométrica la delimitación de las parcelas catastrales. La siguiente tabla muestra la definición de las tipologías constructivas:

Tabla 1. Patrones de tipologías constructivas definidas

Tipología constructiva	Descripción
Unifamiliar aislado	Edificio de una o dos alturas, habitualmente con un espacio abierto privado dentro de la parcela. No comparte muro con ningún otro edificio.
Unifamiliar adosado	Edificio de una o dos alturas que puede tener un espacio abierto privado o compartir espacios comunitarios con otras viviendas. Puede ser vivienda pareada, que está en contacto con otra vivienda, o adosada en un sentido estricto, compartiendo muros con una vivienda a cada uno de los laterales.
Mosaico de unifamiliares aislados y adosados	Ámbito urbano donde se intercalan los modelos constructivos de viviendas unifamiliares y adosados.
Plurifamiliar aislado	Edificio de múltiples alturas, multifamiliar, donde varias viviendas se ubican en el mismo inmueble de forma vertical y no comparten muro con otro edificio en ninguna de sus fachadas. En el caso de estudio se consideran edificios de entre tres y veinte plantas.
Plurifamiliar adosado	Edificio de múltiples alturas, multifamiliar, donde varias viviendas se ubican en el mismo inmueble de forma vertical y que comparten muro con otro edificio en alguna de sus fachadas. En el caso de estudio se consideran edificios de entre tres y veinte plantas.
Mosaico de plurifamiliares aislados y adosados	Ámbito urbano donde se intercalan los modelos constructivos de edificios plurifamiliares aislados y adosados.
Mosaico de unifamiliares y plurifamiliares adosados	Ámbito urbano donde se intercalan los modelos constructivos de edificios plurifamiliares y unifamiliares de forma continua en el espacio.

Fuente: Elaboración propia.

4. Adición de información espacial para caracterizar los resultados. Se agrega información de la cubierta vegetal, desagregada en vegetación de porte alto (arbóreo y arbustivo de gran altura) y de vegetación de porte bajo (matorral bajo y herbáceas). Esta información se genera previamente mediante trabajo de teledetección ajustado posteriormente mediante fotointerpretación. También incluye la información de densidad constructiva y altura media máxima que procede, al igual que la información de antigüedad de la capa "CONSTRU" por lo que requiere un agrupamiento a nivel de referencia catastral.
5. Se procede al análisis integrado de los datos de los edificios a escala de parcela, pero agrupados por los períodos históricos que han marcado la realidad territorial de ambos municipios. Se han considerado para facilitar su estudio la superficie total, su densidad media constructiva, la altura máxima, la cubierta vegetal de porte alto o arbórea y de porte bajo o herbácea y arbustiva y las unidades arquitectónicas, con el apoyo de la representación gráfica y cartográfica. Se ha calculado la media en el análisis de las diferentes características asociadas a la parcela con el fin de facilitar la caracterización de cada periodo y de su comparativa. Asimismo, parte de este análisis se ha ajustado a los intervalos temporales definidos para Marbella y Manilva (Figura 2) con el fin de conocer la evolución espaciotemporal de las características mencionadas en la zona de estudio

En el análisis de esta investigación se ha trabajado con los softwares ArcMap, ArcGIS Pro y Excel. Las fuentes consultadas y la información extraída se muestran en la Tabla 2.



Tabla 2. Resumen del origen de la información procesada y su función en la metodología.

Fuente	Información	Función
Sede Electrónica del Catastro	Información alfanumérica en formato CAT	Información de antigüedad de las edificaciones
	Parcelario catastral en formato vectorial	Unidades espaciales a las que georreferenciar las coordenadas de la oferta de alojamiento turístico
Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA)	Datos vectoriales georreferenciados (núcleos urbanos, mar)	Base cartográfica para los mapas-resultado
Instituto Geográfico Nacional (Plan Nacional de Ortofotografía Aérea)	Ortofotografía	Base del análisis de teledetección para identificar la cubierta vegetal
		Base para la fotointerpretación de las tipologías constructivas
		Base cartográfica para los mapas-resultado
Registro de Turismo de Andalucía	Oferta turística registrada	Localización de la oferta turística, datos de número de plazas y habitaciones

Fuente: Elaboración propia.

2.2. Área de estudio

Los municipios de Marbella y Manilva forman parte de la región mediterránea litoral de la Costa del Sol, en la zona occidental de la provincia de Málaga (Figura 1). Se trata de una unidad territorial marcada por una intensa transformación de su modelo productivo en los últimos setenta años, pasando de un sistema económico agrario tradicional a un modelo diametralmente opuesto, fundamentado en una fuerte vinculación del proceso de urbanización y de los servicios derivados de la atención al turismo. El que es uno de sus principales recursos turísticos, el paisaje, se ha visto profundamente alterado y, en muchos casos, degradado (Galacho, 2000). La especialización en turismo de este ámbito territorial no ha hecho más que incrementarse, pues ha creado un tejido social atractivo de inversiones de capital para el desarrollo urbanístico y muy reticente a medidas y normativas de perfil conservacionista (Gómez, 2011).

Marbella ha pasado de ser una pequeña localidad de 9.921 habs. en 1950, cuando comenzó su desarrollo turístico, a contar con 147.958 habs. Posee una marca propia vinculada al segmento turístico de lujo. En el mismo intervalo de tiempo, Manilva ha pasado de 3.062 habs. a 16.849 habs., pues se trata de un municipio que ha experimentado un crecimiento urbano mucho más reciente, entre los años 90 del siglo pasado y la actualidad, conservando actividades vinculadas al sector agrario. El principal factor explicativo de este desarrollo más lento y tardío puede deberse a su situación en el borde occidental de la comarca, alejado del aeropuerto de Málaga y de los principales focos de la expansión turística.



Figura 1. Localización de las zonas de estudio.



Fuente: Elaboración propia.

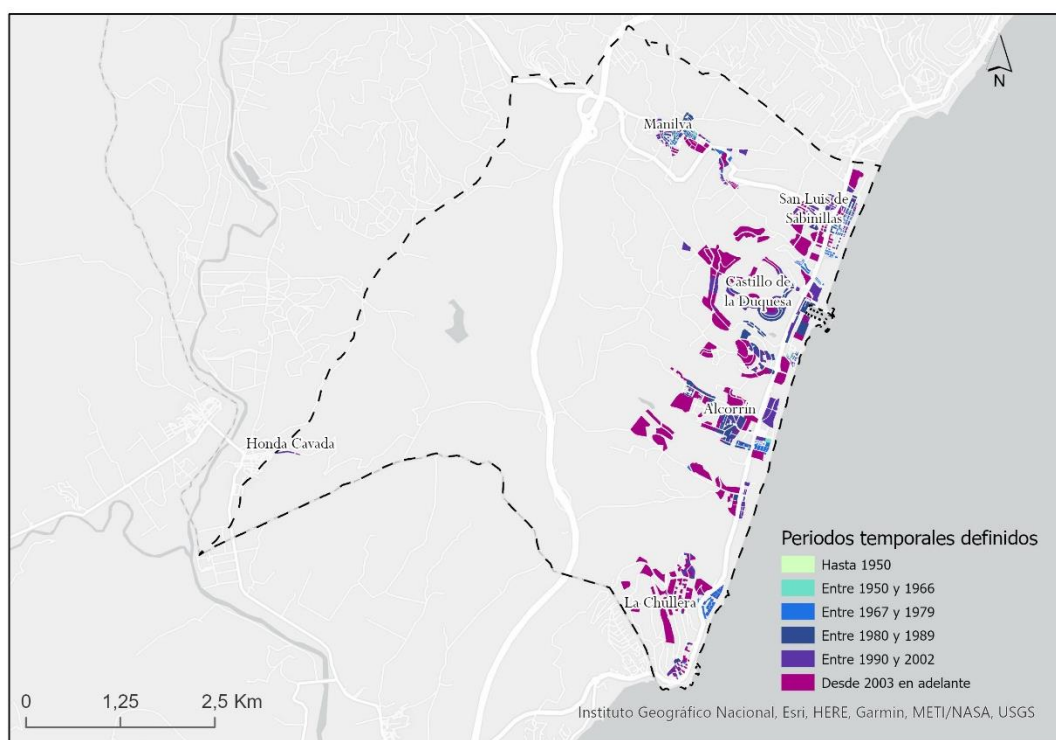
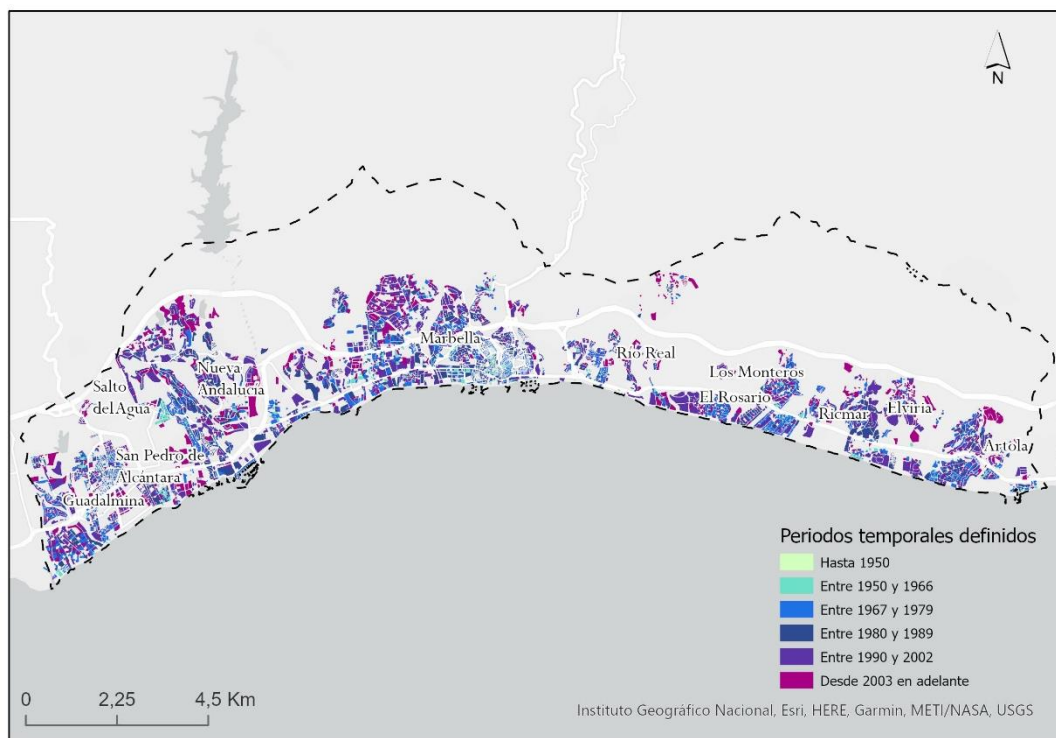
3. RESULTADOS

En primer lugar, presentamos la distribución espacial de los edificios considerando su antigüedad, para luego analizar desagradamente sus características tipológicas.

En la Figura 2 se puede apreciar la evolución de la urbanización de ambas zonas urbanas: en el caso de Marbella su desarrollo es más precoz e intenso; se puede observar cómo las edificaciones más antiguas se localizan sobre la cabecera municipal y se van extendiendo a lo largo de la línea de costa para finalizar en las áreas montañosas del norte municipal. En Manilva la evolución ha sido algo diferente y menos acentuada al situarse el núcleo principal alejado de la costa. La expansión parte del núcleo urbano de Manilva y del núcleo litoral de Sabinillas. El movimiento en los periodos más recientes, al igual que en el caso de Marbella, penetra hacia el interior al colmatarse el terreno urbano en la línea de costa.



Figura 2. Periodos constructivos de Marbella (arriba) y Manilva (abajo)



Fuente: Elaboración propia.



Tabla 3. Resultados promedio de cada periodo de análisis para los municipios de Marbella y Manilva.

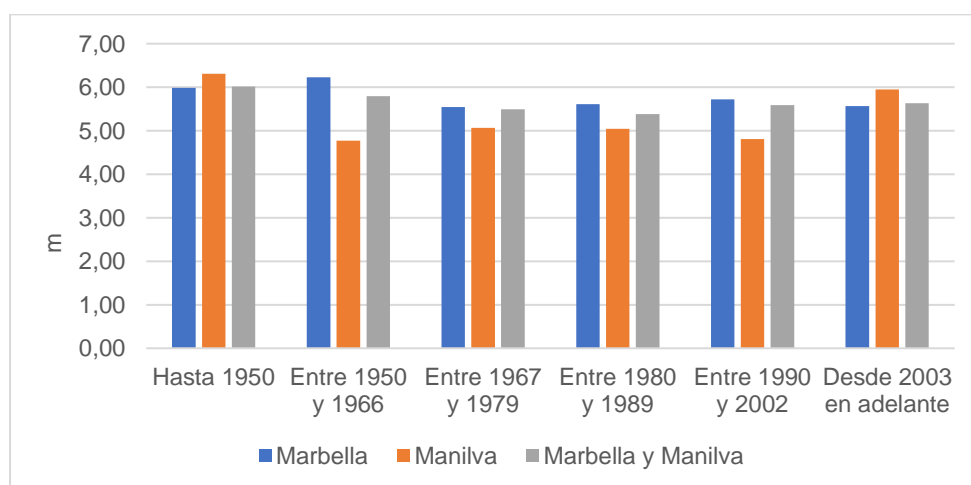
Periodo	Altura máxima (m)		Densidad media (m ² /m ²)		Superficie vegetación arbórea (m ²)		Superficie vegetación herbácea (m ²)		Tipología predominante	
	Marbella	Manilva	Marbella	Manilva	Marbella	Manilva	Marbella	Manilva	Marbella	Manilva
Hasta 1950	6,00	6,3	5,4	6,8	8,4	3,0	5,3	2,8	Mos.Unif/Plu rif. Adosado	Unifamiliar adosado
Entre 1950 y 1966	6,2	4,8	4,8	5,1	14,9	7,7	10,4	8,6	Unifamiliar Aislado	Unifamiliar Adosado
Entre 1967 y 1979	5,6	5,1	3,9	4,8	17,0	12,7	14,3	15,7	Unifamiliar Aislado	Unifamiliar Adosado
Entre 1980 y 1989	5,6	5,0	3,9	4,3	15,0	16,2	14,0	17,1	Unifamiliar Aislado	Unifamiliar Adosado
Entre 1990 y 2002	5,7	4,8	3,0	4,3	14,2	17,8	14,5	20,3	Unifamiliar Aislado	Unifamiliar Adosado
2003+	5,6	6,0	2,4	4,4	14,2	15,1	13,8	20,6	Plurifamiliar adosado	Plurifamiliar adosado

Fuente: Elaboración propia.

3.1 Altura máxima

La altura máxima por parcela tiene valores medios muy estables en todos los periodos de análisis, como se puede observar en la Figura 3. En Marbella estos valores oscilan entre 5,6 m de los edificios de entre 1967 y 1979 y los 6,2 m del período 1950 – 1966. Los valores de altura media de Manilva, al igual que en Marbella, no parecen seguir ninguna tendencia a lo largo del tiempo, siendo la diferencia entre máximo y mínimo algo más acusada que en Marbella, ya que oscila entre 4,8 m del periodo entre 1990 y 2002 y 6,3 m en los edificios anteriores a 1950. El análisis evolutivo en ambos municipios muestra que la altura oscila entre los 5,4 m y los 6,0 m, indicativo de ausencia de tendencia. En su conjunto, se trata de un ámbito urbano con una altura urbana baja, en comparación a la altura máxima media que probablemente tienen ciudades de mayor jerarquía urbana, como Madrid o Barcelona o, de forma más cercana, Málaga.

Figura 3. Altura media (metros)

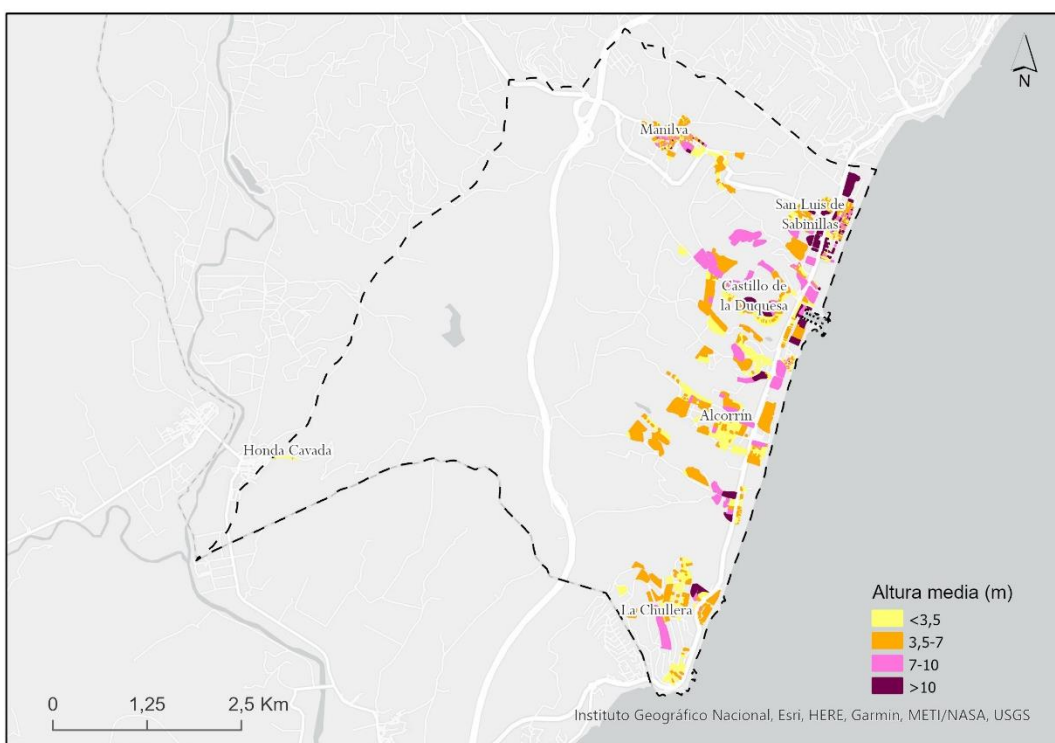
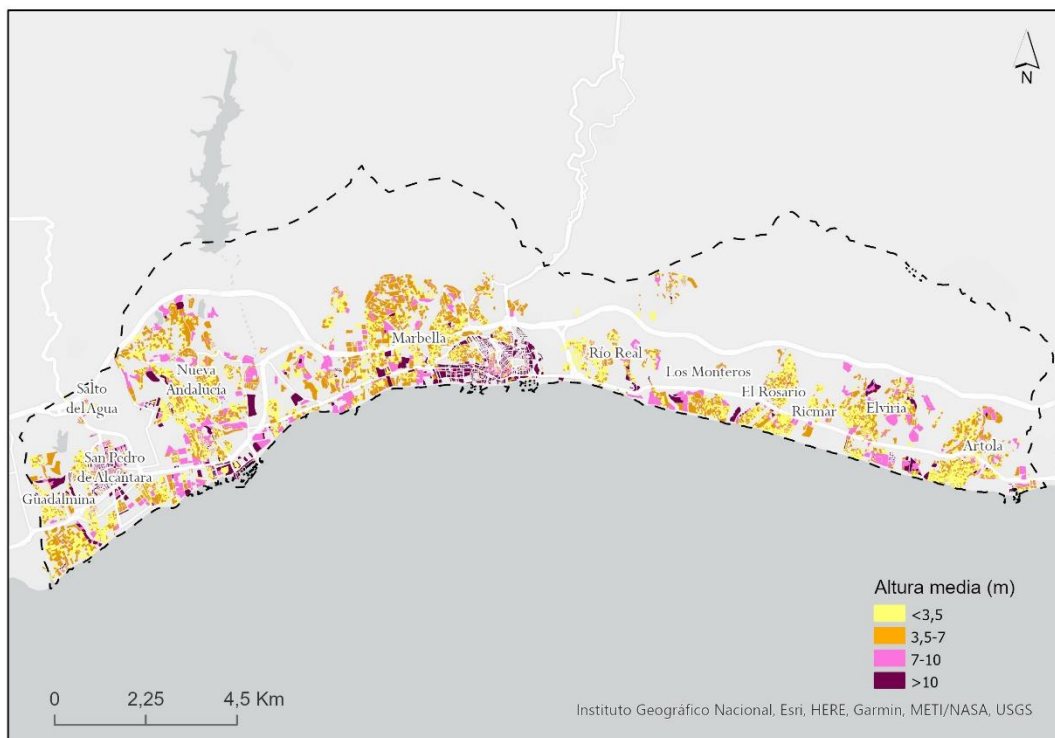


Fuente: Elaboración propia.



La representación cartográfica general de esta variable en los municipios de Marbella y Manilva se muestra en la Figura 4. Se pueden destacar dos patrones de distribución de los edificios más altos: en las inmediaciones de los núcleos principales de ambos municipios y en las zonas urbanizadas en torno a los puertos deportivos.

Figura 4. Cartografía de altura media general de Marbella (arriba) y Manilva (abajo)





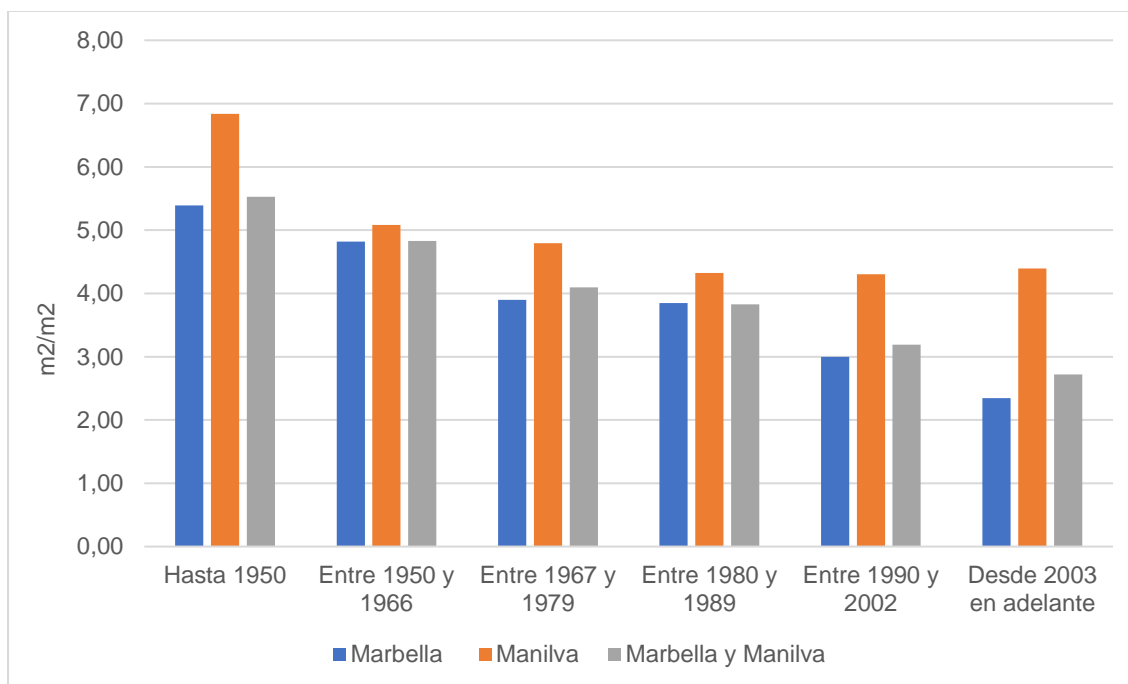
3.2 Densidad constructiva

Como se observa en la Tabla 3, la densidad constructiva, calculada mediante la volumetría y la superficie de cada parcela, disminuye conforme avanzan las diferentes etapas evolutivas contempladas en el análisis.

La densidad en Marbella antes de 1950 pasa de 5,4 m² construidos sobre m² de parcela de las zonas residenciales hasta 2,4 m²/m² en el último intervalo de estudio. En Manilva la densidad media constructiva en todos los periodos de estudio es mayor que el valor de Marbella y, aunque sigue una pauta general descendente similar a la de Marbella, en el último intervalo (desde 2003 en adelante) registra un sensible aumento respecto al anterior.

Si se analizan ambos municipios conjuntamente, el valor de la densidad media construida sigue un patrón descendente conforme asciende el intervalo del periodo constructivo, con valores que van desde 5,5 m²/m² por parcela en el periodo más antiguo, hasta un mínimo de 2,7 m²/m² en el más reciente. Este valor, analizado de manera independiente es sensiblemente mayor que el de Marbella, aunque considerablemente menor que el de Manilva, cuyo mínimo es de 4,3 m²/m². Esta dinámica y las diferencias entre territorios se observa en la Figura 5. Para tener una visión general se han representado los valores totales de densidad constructiva sin discriminación temporal de Marbella y Manilva en la Figura 6. En líneas generales se aprecia una disminución de la densidad constructiva en dirección hacia la periferia de los núcleos urbanos principales. Pese a que comparte un esquema similar al mapa de alturas (Figura 4), se puede observar cómo la densidad de los edificios ha disminuido, pero no tanto la altura de los edificios, pues se ha apostado en muchos casos por viviendas unifamiliares de hasta tres alturas o por plurifamiliares de tres-cuatro alturas, aunque con amplios espacios privados que reducen los valores de densidad constructiva.

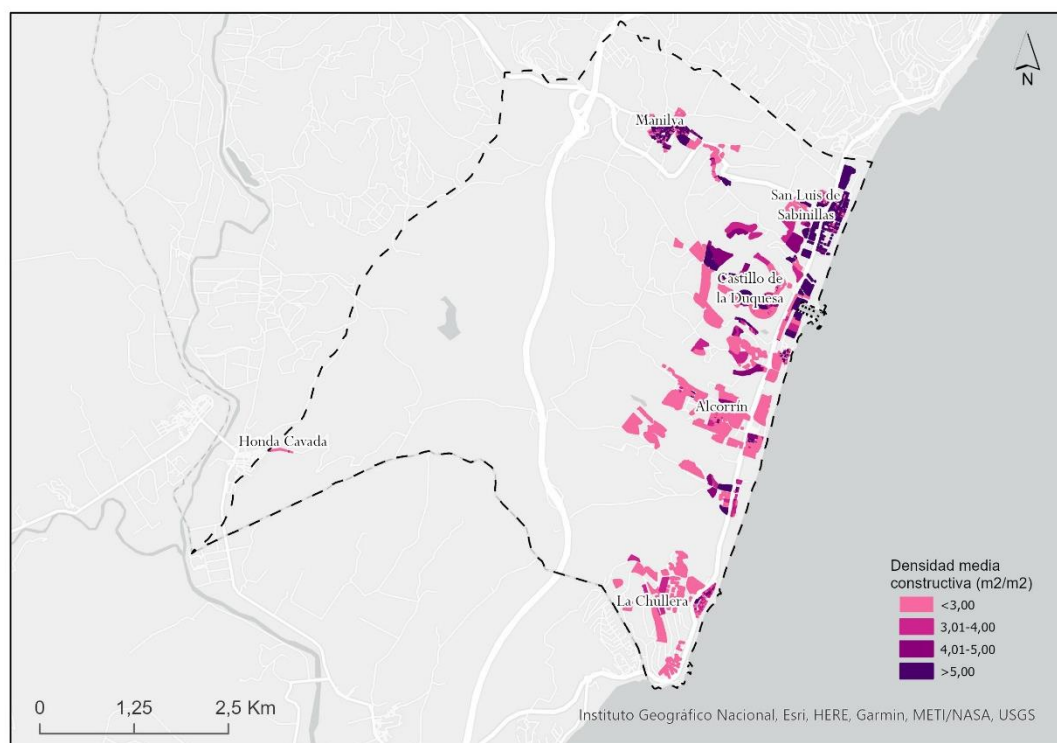
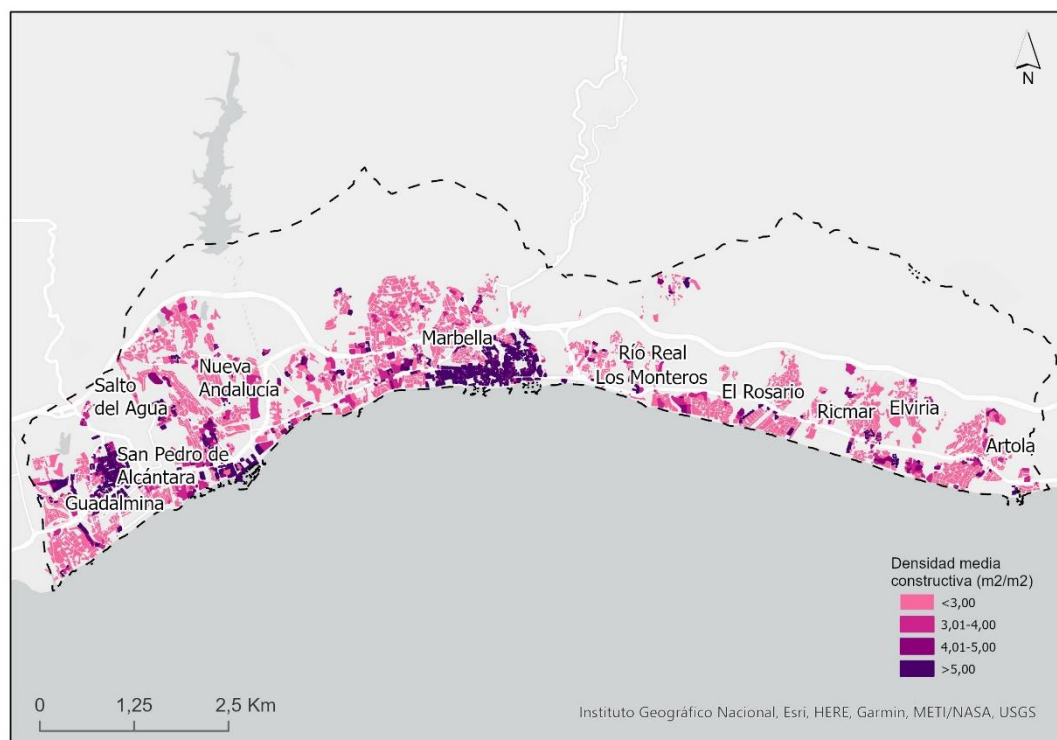
Figura 5. Densidad constructiva por periodos



Fuente: Elaboración propia.



Figura 6. Cartografía de densidad constructiva total de Marbella



Fuente: Elaboración propia.

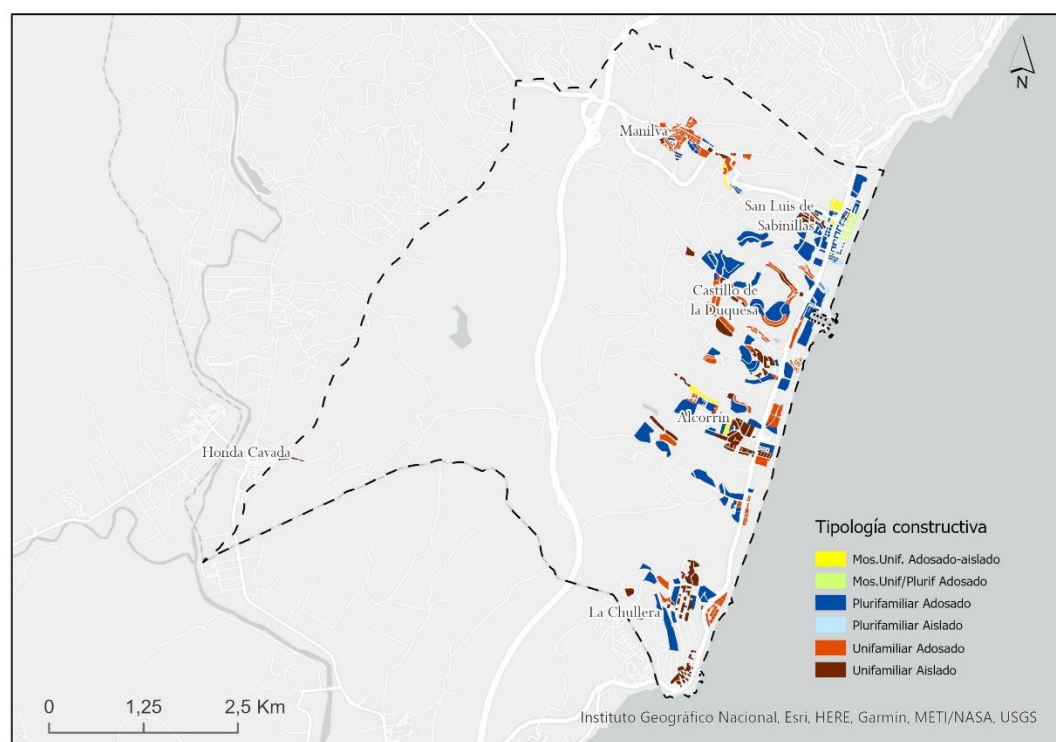
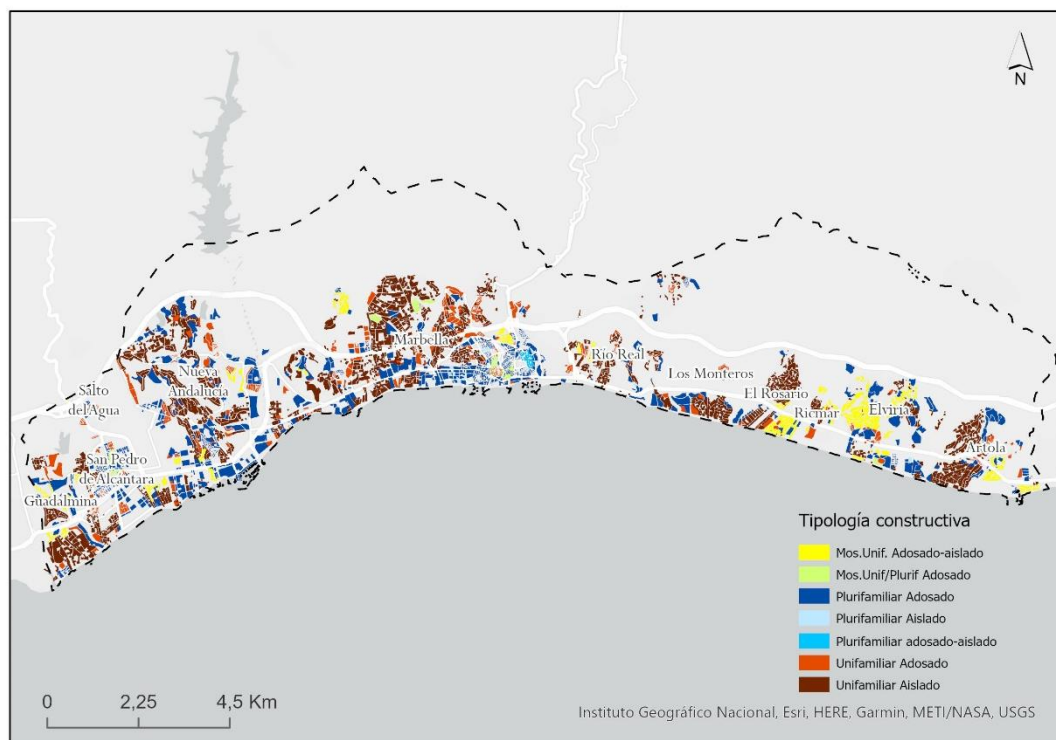
3.3 Tipologías constructivas

La tipología edificatoria dominante, analizada espacial y temporalmente, ha sido determinada en base a la superficie del total de las parcelas. A grandes rasgos, y sin diferenciar periodos temporales, se aprecia una predominancia de los tipos constructivos *unifamiliar aislado* y *plurifamiliar adosado* para la totalidad de espacios y periodos. Los tipos predominantes por municipios son *unifamiliar aislado* en



Marbella y *plurifamiliar adosado* en Manilva. Las tipologías edificatorias de ambos municipios se representan en la Figura 7, en la que se observa de una manera gráfica el predominio del tipo *unifamiliar aislado* junto con el *plurifamiliar adosado* en gran parte del entramado urbano de Marbella; el resto de las tipologías del municipio aparecen en menor medida junto a las anteriormente mencionadas. Los tipos *plurifamiliar aislado* y *plurifamiliar adosado-aislado* se encuentran casi exclusivamente en el casco urbano de Marbella. El *plurifamiliar aislado* tiene una presencia poco significativa, siendo las tipologías dominantes a lo largo de la superficie urbana la *plurifamiliar adosada* y predominando en la cabecera municipal el tipo *unifamiliar adosado*.

Figura 7. Tipologías constructivas predominantes en Marbella (arriba) y Manilva (abajo)





Fuente: Elaboración propia.

Aparte de este análisis general, se ha realizado el análisis por periodos evolutivos como se ha venido haciendo en la totalidad del estudio (ver tabla 3).

En la etapa que llega hasta 1950 el *mosaico unifamiliar/plurifamiliar adosado* es el predominante en Marbella. Manilva, sin embargo, se caracteriza por contar con más de un 95% de su superficie urbanizada en la tipología *unifamiliar adosado*.

En la siguiente clasificación temporal, desde 1950 hasta 1966, el tipo dominante en Marbella es el *unifamiliar aislado*, con más del 50% de la superficie urbana; el tipo que prevalece en Manilva es el *unifamiliar adosado* (62%).

La preponderancia de las tipologías *unifamiliar aislado* y *unifamiliar adosado* en Marbella y Manilva respectivamente continúa suponiendo en el periodo posterior, de 1967 a 1979, más de la mitad de la superficie urbana en ambos casos.

En la siguiente etapa (1980-1989), pese a una predominancia de ambos tipos, estos pierden relevancia, ya que se aprecia un mayor reparto con otras tipologías constructivas, como el *plurifamiliar adosado*, *unifamiliar adosado* (en Marbella) y *unifamiliar aislado* (en Manilva).

Son estas tres tipologías (*unifamiliar aislado*, *unifamiliar adosado* y *plurifamiliar adosado*) las principales en el siguiente periodo, entre 1990 y 2002, predominando ligeramente el tipo *unifamiliar aislado* en Marbella y *unifamiliar adosado* en Manilva.

Por último, el *plurifamiliar adosado* predomina como tipología constructiva en el periodo más reciente, de 2003 en adelante, con un 73% y un 42% de superficie urbana municipal respectivamente. Como ha venido siendo habitual en los periodos precedentes, las tipologías *unifamiliar adosado* y *unifamiliar aislado* tienen gran representatividad, sobre todo esta última en Marbella con algo más del 40%.

Los tipos menos representativos son el *mosaico unifamiliar adosado-aislado*, que se manifiesta mayoritariamente en Marbella, aunque con el tiempo pierde relevancia; el *plurifamiliar aislado*, con muy escasa representación, limitada al periodo 1967-1979 y el *plurifamiliar adosado-aislado*, que sobresale particularmente en Marbella en el periodo 1950-1966.

3.4 Cubierta vegetal

La cubierta vegetal, desagregada según sus dimensiones como vegetación de porte alto o arbórea y de porte bajo o arbustiva-herbácea, ha sido analizada en función del porcentaje de vegetación de ambos tipos con respecto a la superficie total de la parcela catastral por cada periodo definido (Tabla 3).

La comparación general permite observar cómo desde el inicio del proceso urbanizador vinculado a la explosión turística en los años 50, el modelo urbano fue apostando por un modelo extensivo, horizontal, con creciente espacios verdes privados, hasta la década de 1980. En las últimas décadas este modelo de mayor tamaño ha pasado a un segundo nivel, sobre todo en Marbella, lo que explica un ligero descenso en los valores totales, optando por un modelo de urbanizaciones de manzana cerrada o semicerrada, con una cubierta vegetal algo menor con respecto al total de la parcela.

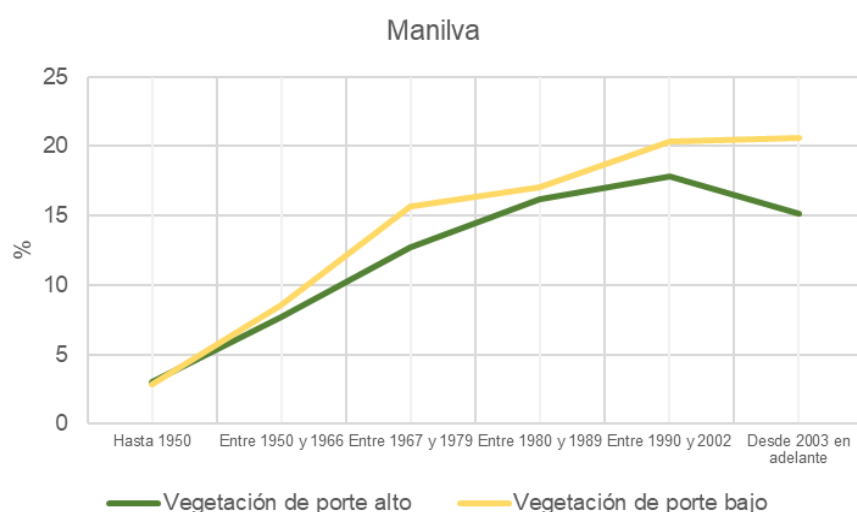
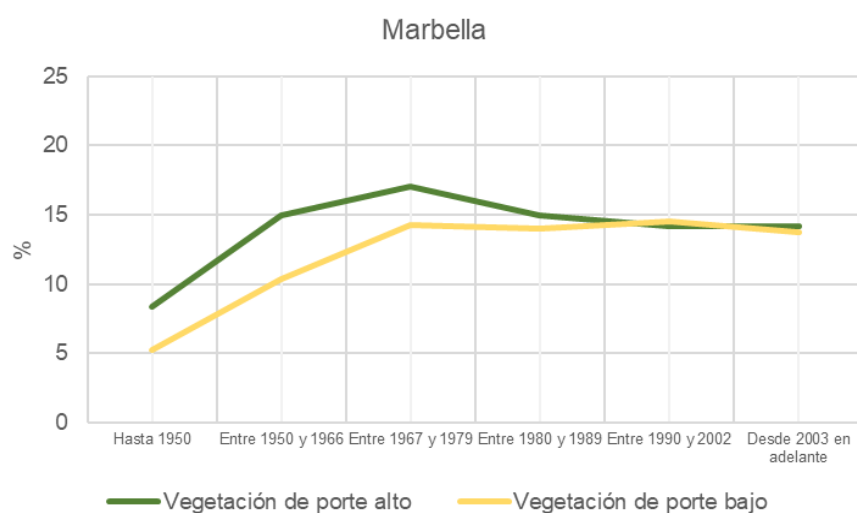
Las diferencias entre ambos municipios son llamativas en varios aspectos. En el caso de Marbella (Figura 7) la vegetación de porte alto es superior a la de porte bajo en todos los periodos analizados, a

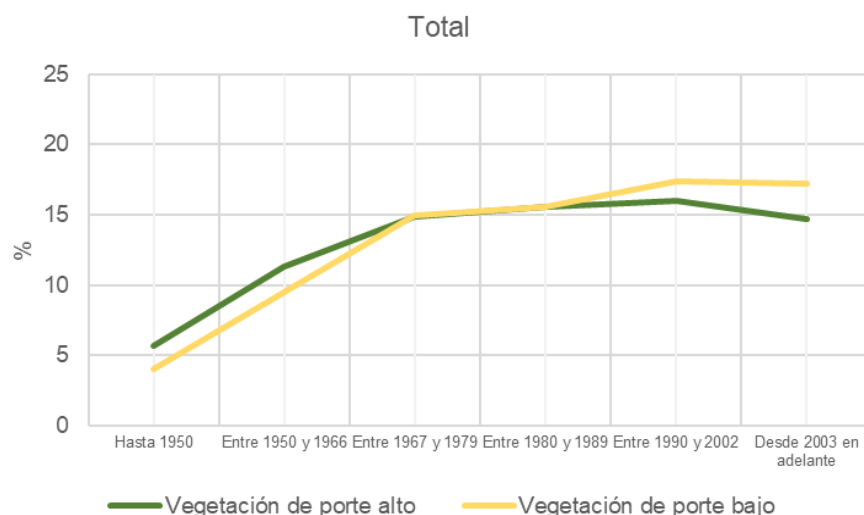


excepción del comprendido entre 1990-2002, en el que el porcentaje de vegetación arbórea disminuye levemente con respecto al de vegetación herbácea. La diferencia entre ambos tipos de vegetación tiende a igualarse en los últimos intervalos temporales definidos. En Manilva, partiendo de un escenario bastante similar, la importancia de los elementos de porte bajo es superior a la de porte alto o arbórea en todos los periodos, siendo llamativa esta diferencia en las construcciones correspondientes a dos periodos: entre 1967 y 1979 y desde 2003 en adelante.

La comparación de tendencias muestra cómo el parque residencial de Manilva, que parte con una menor presencia de vegetación de ambos tipos de porte, manifiesta una evolución de incremento mucho mayor, ofreciendo desde los años ochenta un modelo constructivo con una mayor incorporación de cubierta vegetal que Marbella. La diferencia resulta mucho más significativa en vegetación de porte bajo, notablemente superior que en Marbella. Presenta un aumento progresivo desde la década de los cincuenta, cuyo máximo se encuentra en el último periodo, donde la vegetación arbustiva y herbácea supone un 20,6%, en comparación con el 13,8% en Marbella. Una posible explicación puede ser que la oferta residencial de Manilva es de un segmento residencial más popular, con un predominio de espacios diáfanos ajardinados, pero con menor preocupación por aspectos de paisajismo y de búsqueda de privacidad, algo más asociado al modelo residencial de chalés predominante en Marbella.

Figura 8. Evolución en la presencia de cubierta vegetal con respecto al total de la parcela en Marbella (arriba) y Manilva (abajo)





Fuente: Elaboración propia.

4. CONCLUSIONES

El modelo urbanístico de la Costa del Sol en general, y de los municipios analizados en el presente estudio en particular, se ha desarrollado por etapas, primero de forma discontinua en la primera línea de costa y, una vez colmatada, ha avanzado hacia el interior montañoso. El estudio permite caracterizar la evolución en la creación de los espacios residencial urbanos en dos municipios costeros turísticos de la Costa del Sol. Adicionalmente, permite observar cómo la evolución del modelo urbanístico refleja el contexto socioeconómico de la región y los cambios de paradigma urbanos.

En el caso particular de Manilva habría que resaltar la localización de la cabecera municipal, alejada del litoral turístico, por lo que explica un desarrollo más tardío y menos notable. Otro punto de diferenciación radica en la legislación urbanística municipal de ambos territorios que, aunque muy laxa en sus primeras aprobaciones en ambos municipios, se aprueba y desarrolla en momentos muy distantes, coincidiendo el planeamiento de Marbella con una fase de expansión turística en los años sesenta y que propicia el desarrollo de urbanizaciones ligadas a esta actividad económica. Por tanto, la programación urbanística se ha basado principalmente en el desarrollo turístico de estos territorios, muy impetuoso en el caso de Marbella y algo más débil en Manilva, donde se ha compaginado el modelo turístico con otro tipo de actividades económicas tradicionales.

Los resultados de esta investigación pueden ser muy útiles si se integran con información sectorial de equipamientos públicos, infraestructuras de transporte, energía o de cualquier fenómeno de los que se disponga información espacial, de forma que se puedan vincular las dinámicas intraurbanas con las tipologías y se puedan diagnosticar problemas derivados de las formas en que se construye y habita la ciudad. La integración de aspectos morfológicos de los edificios con técnicas de observación en la caracterización de las tipologías urbanas mejora la precisión de los resultados. Se trata de un enriquecimiento metodológico, pues estos estudios habitualmente se realizan desde un plano plenamente perceptivo o cuantitativo.

En el futuro, este tipo de estudio se puede desarrollar mediante una mayor desagregación de las tipologías constructivas para estudios de corte paisajístico, inmobiliario o sociológico, así como servir de base para extender el área de estudio y trabajar con otros modelos de crecimiento turístico. Este tipo de estudios puede resultar eficaz para diagnosticar secciones del ámbito urbano donde el consumo de agua para el regadío sea intensivo, con la intención de reconfigurar los espacios verdes con especies autóctonas que no exijan riego.



AGRADECIMIENTOS

El trabajo ha sido desarrollado con el apoyo del proyecto de investigación *Paisaje y valor inmobiliario en diversos modelos territoriales de entornos litorales y sublitorales mediterráneos (PAISVALOR)* (PGC2018-097652-B-I00).

REFERENCIAS

- Baravikova, A. (2019). Combining GIS with Qualitative Methods in Urban Research. *Perekrestki*, (1), 12-31.
- Bhatta, B., Saraswati, S., & Bandyopadhyay, D. (2010). Urban sprawl measurement from remote sensing data. *Applied Geography*, 30(4), 731–740. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2010.02.002>
- Bertaud, A., & Renaud, B. (1997). Socialist Cities without Land Markets. *Journal of Urban Economics*, 41(1), 137–151. <https://doi.org/https://doi.org/10.1006/juec.1996.1097>
- Burgess, E.W. (1925). "The Growth of the City" in R.E. Park, E.W. Burgess and R. McKenzie, *The City*. Chicago: University Press.
- Caniggia, G. & Maffei, G. L. (2001). [1979]. *Architectural Composition and Building Typology: Interpreting Basic Building*. Firenze: Alinea.
- Comisión Europea (2020). *Urban Atlas 2018*. Recuperado en <https://land.copernicus.eu/local/urban-atlas/urban-atlas-2018?tab=download>
- Conzen, M.R.G. (1960). *Alnwick, Northumberland: A study in town-plan analysis*. *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*, iii-122.
- Galacho Jiménez, F.B.; Luque Gil, A. (2000). La dinámica del paisaje de la Costa del Sol desde la aparición del turismo. *Baética Estud. Arte Geogr. Hist.*, 22, 25–58 <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2000.v0i22.456>
- Gómez Moreno, M.L. (2011). Los procesos interactivos del tejido social como causa del urbanismo expansivo en la Costa del Sol. En *Urbanismo expansivo: de la utopía a la realidad* (pp. 307-318). *Actas del XII Congreso de Geógrafos Españoles*. Alicante, 27-29 de octubre. Recuperado en https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/48067/1/Congreso-AGE-2011-Libro-2_24.pdf
- Harris, C. D., & Ullman, E. (1945). The nature of cities. *Annals, American*.
- Herold, M., Goldstein, N. C., & Clarke, K. C. (2003). The spatiotemporal form of urban growth: measurement, analysis and modeling. *Remote Sensing of Environment*, 86(3), 286–302. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0034-4257\(03\)00075-0](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0034-4257(03)00075-0)
- Kasanko, M., Barredo, J. I., Lavalle, C., McCormick, N., Demicheli, L., Sagris, V., & Brezger, A. (2006). Are European cities becoming dispersed?: A comparative analysis of 15 European urban areas. *Landscape and Urban Planning*, 77(1), 111–130. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2005.02.003>
- Lucy, W. H., & Phillips, D. L. *Suburbs and the Census. Patterns of Growth and Decline*. Brookings Institution: Washington DC, U.S.A, 2001. Available online: <https://www.brookings.edu/research/suburbs-and-the-census-patterns-of-growth-and-decline/>
- Pons, A., & Rullan, O. (2014). The expansion of urbanisation in the Balearic Islands (1956–2006). *Journal of Marine and Island Cultures*, 3(2), 78–88. <https://doi.org/10.1016/j.imic.2014.11.004>
- Reis, J. P., Silva, E. A., & Pinho, P. (2016). Spatial metrics to study urban patterns in growing and shrinking cities. *Urban Geography*, 37(2), 246–271. <https://doi.org/10.1080/02723638.2015.1096118>



- Stojanovski, T.; Axelsson, O. (2019) Typo-Morphology and Environmental Perception of Urban Space. In Proceedings of the XXV International Conference: Urban Form and Social Context: From Traditions to Newest Demands—ISUF, Krasnoyarsk, Russia; pp. 822–834.
- Verd, J. M., & Porcel, S. (2012). An application of qualitative Geographic Information Systems (GIS) in the field of urban sociology using ATLAS. ti: Uses and reflections. In Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research (Vol. 13, No. 2). <https://doi.org/10.17169/fqs-13.2.1847>



LAS INFRAESTRUCTURAS VERDES COMO INSTRUMENTO HACIA EL TURISMO REGENERATIVO EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA

Laura Calvo Delgado

y

Maria Machuca Casares

Turismo y Planificación Costa del Sol Málaga¹

Resumen: En el marco la estrategia nacional de infraestructura verdes y de la conectividad y restauración ecológica, la empresa Turismo y Planificación Costa del Sol, viene desarrollando diversos proyectos para la detección de itinerarios verdes y zonas contiguas en la provincia de Málaga. Para ello resulta imprescindible recopilar toda la información georreferenciada disponible sobre elementos del patrimonio natural y cultural del ámbito territorial, para realizar una identificación preliminar con cotejo en campo, que permita delimitar una propuesta de infraestructura verde. Las principales incidencias detectadas y que dificultan la continuidad de estas infraestructuras, se debe principalmente a la invasión de terrenos públicos. La detección estos elementos potenciará el capital natural territorial, incrementando la conectividad, la restauración ecológica, la recuperación de terrenos, articulándose finalmente como recurso turístico a nivel provincial.

Palabras clave: Infraestructuras Verdes, Territorio, Conectividad, Turismo Regenerativo

Abstract: Within the framework of the national strategy of green infrastructure and connectivity and ecological restoration, the company Turismo y Planificación Costa del Sol, has been developing various projects for the detection of green routes and adjacent areas in the province of Malaga. For this it is essential to collect all available geo-referenced information on elements of natural and cultural heritage of the territory, to make a preliminary identification with field collation, to define a proposal for green infrastructure. The main incidences detected that hinder the continuity of these infrastructures are mainly due to the invasion of public lands. The detection of these elements will enhance the natural territorial capital, increasing connectivity, ecological restoration, land recovery, and finally articulating as a tourist resource at the provincial level.



Keywords: Green infrastructure, Territory, Connectivity, Regenerative Tourism

1. INTRODUCCIÓN

En el año 2021 se aprueba en España la Estrategia Nacional de infraestructura verde y de la conectividad y restauración ecológica, basada en el principio de que la protección y valorización de la naturaleza y los procesos naturales y los numerosos beneficios que la sociedad humana obtiene de la naturaleza, se integran de manera consciente en la planificación espacial y en el desarrollo territorial de un territorio. En el marco de esta estrategia, la empresa Turismo y Planificación Costa del Sol, viene desarrollando diversos proyectos que completan la Red de Itinerarios Verdes no motorizados, que forman parte de las infraestructuras Verdes en el ámbito de la provincia de Málaga: “Senda Litoral” (Turismo y Planificación Costa del Sol, 2015), en la franja costera malagueña; “Corredor Verde del Guadalhorce” (Turismo y Planificación Costa del Sol, 2022a) en la aglomeración urbana de Málaga; “Sendero de la Pasa y el Vino S.I.P.A.M (Sistema Importante del Patrimonio Agrícola Mundial) de la Axarquía” (Turismo y Planificación Costa del Sol, 2021) y “Sendero Embalse de la Viñuela” (Turismo y Planificación Costa del Sol, 2022b) en la franja oriental de la provincia de Málaga, en la comarca de la Axarquía, actuaciones orientadas hacia el turismo regenerativo en el litoral y en el interior de la provincia.

Uno de los principales objetivos de “Senda litoral” es hacer transitable a través de un sendero la Costa del Sol malagueña de este a oeste, aportando la continuidad y la conectividad necesaria en algunos tramos, poniendo en valor su patrimonio natural y geológico, ecosistema de dunas, biodiversidad, así como el patrimonio arqueológico. Por otro lado, el “Corredor verde del Guadalhorce” tiene como objeto la unión de los parajes naturales de la Desembocadura del Guadalhorce y el Desfiladero de los Gaitanes mediante un sendero paralelo al cauce fluvial, conectando poblaciones que componen la aglomeración urbana de Málaga, potenciando beneficios ecológicos y socioeconómicos. Por su parte el “Sendero de la Pasa y el Vino S.I.P.A.M Axarquía” quiere poner en valor técnicas agrícolas ancestrales, así como el patrimonio etnográfico asociado y su paisaje, a través de un sendero que conecta diversas poblaciones de la Axarquía occidental malagueña. En último lugar el “Sendero del Embalse de la Viñuela” conecta perimetralmente el paraje, poniendo su valor el patrimonio arqueológico, forestal recreativo, paisajístico y natural.

En este sentido, la Comisión Europea presentó la comunicación “Infraestructura Verde: mejora del capital natural de Europa” en el año 2013, señalando la importancia de las Infraestructura Verdes como una herramienta eficaz que aportar beneficios ecológicos, económicos y sociales, mediante soluciones naturales en espacios naturales, rurales y urbanos (ver tabla 1). Ayudando por un lado a comprender el valor de los beneficios que la naturaleza proporciona a la sociedad humana y a movilizar inversiones para sostenerlos y reforzarlos y por otro, contribuyendo a evitar la dependencia de infraestructuras artificiales cuya construcción es costosa cuando a menudo la naturaleza puede aportar soluciones más económicas y durables, muchas de las cuales crean oportunidades de empleo local (Comisión Europea, 2013).

Tabla 1. Beneficios potenciales de las infraestructuras verdes.

GRUPO DE BENEFICIOS	BENEFICIO ESPECÍFICO
1. Aumento de la eficiencia en el suministro de servicios ecosistémicos	Mantenimiento de la fertilidad de los suelos
	Control biológico
	Polinización
	Almacenamiento de recursos hídricos
2. Mitigación y adaptación al cambio	Secuestro y almacenamiento de carbono



climático	Control de temperaturas
	Control de los daños por eventos extremos
3. Prevención de desastres	Control de la erosión
	Reducción del riesgo de incendios forestales
	Reducción del peligro de inundaciones
4. Gestión del agua	Regulación de los flujos hídricos
	Purificación del agua
	Provisión del recurso agua
5. Gestión del suelo	Reducción de la erosión del suelo
	Mantenimiento / incremento de la materia orgánica del suelo
	Incremento de la fertilidad y la productividad del suelo
6. Gestión del territorio	Mejora de la calidad del territorio haciéndolo más atractivo
	Incremento del valor de las propiedades
7. Beneficios para la conservación	Valor de existencia de hábitats, especies y diversidad
	Valor altruista de hábitats, especies y la diversidad genética para las generaciones futuras
8. Agricultura y silvicultura	Resiliencia multifuncional
	Aumento de la polinización
	Aumento del control de plagas
9. Transporte y energía con bajas emisiones de carbono	Soluciones para el transporte más integradas
	Soluciones innovadoras en materia energética
10. Inversión y empleo	Mejor imagen
	Incremento de la inversión
	Más empleo
	Mayor productividad
	Diversificación de la economía local
11. Salud y bienestar social	Calidad del aire
	Regulación de los niveles de ruido
	Facilitar el ejercicio y el esparcimiento
	Mejores condiciones para la salud
12. Turismo y recreación	Destinos más atractivos
	Regulación de los niveles de ruido
13. Educación	Recurso educativo y laboratorio natural
14. Resiliencia	Resiliencia de los servicios de los ecosistemas

Fuente: Elaboración propia en base al documento “Bases científico-técnicas para la Estrategia Estatal de infraestructuras verdes y de la conectividad y restauración ecológicas. Ministerio de agricultura, pesca, alimentación y medio Ambiente, 2017.

Los valores ecológicos, la calidad ambiental y los activos culturales son cruciales para el bienestar y las perspectivas económicas de un territorio. La sobreexplotación de esos recursos naturales se considera una amenaza al desarrollo territorial. Trabajar de la mano de la naturaleza y en armonía con el paisaje local para proporcionar bienes y servicios esenciales mediante proyectos de infraestructuras verde aplicando un enfoque



de base local, es rentable y preserva las características físicas y la identidad de los lugares (Agenda Territorial de la Unión Europea 2020).

Y aunque el concepto de infraestructura verde ha cobrado especial interés en los últimos años a nivel científico y político en la Unión Europea, la idea no es reciente, pudiendo remontarnos a la década de los 70 y 80 para encontrar los primeros enfoques. El geógrafo ruso Boris Rodoman (B.B. Rodoman 1973), planteó la teoría del paisaje polarizado, en el cual el paisaje debía zonificarse de tal forma que los usos intensivos se compensaran con zonas naturales, todos ellos funcionando como una red coherente que se auto regula. Este planteamiento, tenía como principales objetivos;

- o La promoción de refugios para la fauna
- o Facilitar los desplazamientos de los animales
- o La amortiguación de los impactos no deseados
- o La eficiencia en la ordenación de los asentamientos humanos
- o La promoción de oportunidades recreativas
- o La reducción de la contaminación
- o Uso eficiente de la energía y las materias primas

La Infraestructura Verde es el sistema territorial básico definido y caracterizado por la planificación urbanística y territorial con carácter previo a la ordenación de usos y actividades en el territorio, entre ellos el turístico. Una de sus principales funciones es preservar los elementos y procesos del patrimonio natural y cultural, y de sus bienes y servicios ambientales y culturales, articulando el territorio con itinerarios que potencien el disfrute de la cultura del territorio, la calidad de vida al potenciar la visibilidad y el conocimiento de los espacios de gran valor ambiental, paisajístico y cultural, tanto sean hitos públicos rurales o urbanos (Ortí Lucas M.A 2018).

En relación con la resiliencia, adaptación y mitigación al cambio climático, las Infraestructuras Verdes se consideran además un mecanismo efectivo para su implementación. Una de las ventajas potenciales de la recuperación del capital natural es la recuperación ecológica de espacios verdes, como las masas forestales en ámbitos serranos, los bosques de ribera, los humedales, los ríos y arroyos, áreas verdes urbanas, las vías pecuarias y/o vías verdes.

La recuperación, revegetación y conservación de estos espacios ayuda a mitigar los efectos del cambio climático al almacenar CO² y proporcionar biomateriales que pueden actuar como reservas temporales de carbono. En el caso de los bosques de ribera, además de mitigar los efectos del cambio climático al almacenar CO², puede aportar diversos beneficios adicionales como filtrar el agua, preservar la capa freática y prevenir la erosión, actuando como válvulas de seguridad, almacenando agua y reduciendo el riesgo de inundaciones en asentamientos humanos.

El carácter multiescalar, multisectorial y multifuncional de las infraestructuras verdes la convierten en un instrumento a partir del cual se puede ordenar el territorio (ver figura 1), creando espacios de ocio en la naturaleza, aumentando la conectividad entre poblaciones, mitigando sus desconexiones, conservando y mejorando la biodiversidad y el patrimonio natural, potenciando la adaptación de los entornos urbanos a los efectos del cambio climático y el fomento de la descarbonización, favoreciendo la descongestión de espacios turísticos saturados y la distribución de flujos de visitantes, capaz de dinamizar turísticamente un entorno desde un punto de vista regenerativo.

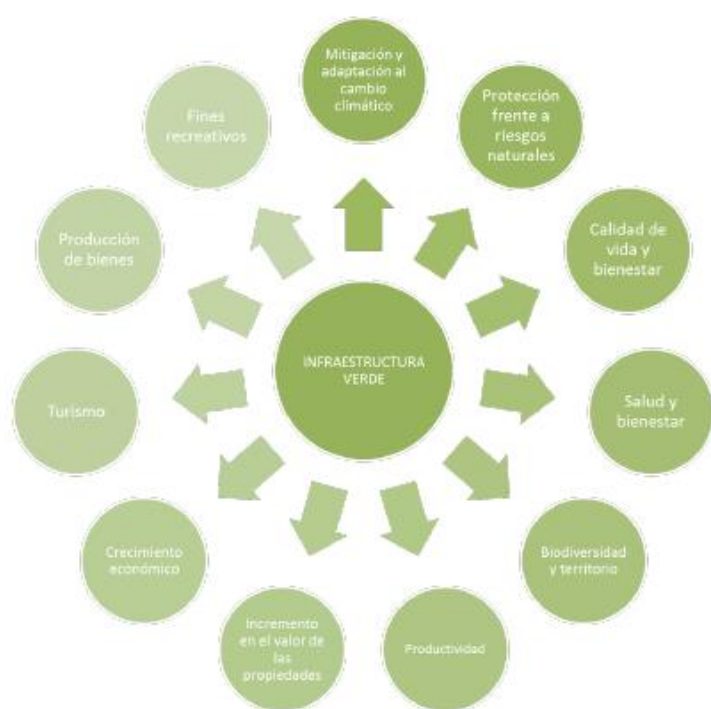
Para ello, son necesarias labores de diagnóstico y planificación a diferentes escalas geográficas y niveles administrativos en los que se ordena el territorio, para identificar los elementos que compondrá esta infraestructura verde. El análisis y delimitación de estas, conlleva el estudio y el análisis de múltiple información de carácter natural, territorial como sectorial; espacios naturales protegidos, Red Natura 2000, terrenos



forestales, llanuras aluviales, dominios públicos, zonas de servidumbre legal, planes territoriales y urbanísticos, vías de comunicación, equipamientos municipales o en la naturaleza, cartografía histórica, entre otros.

El objetivo común y específico de los proyectos “Senda Litoral”, “Corredor Verde del Guadalhorce” , “Sendero de la Pasa y el Vino S.I.P.A.M Axarquía” y “Sendero del Embalse de la Viñuela”, es detectar itinerarios verdes no motorizados, como infraestructuras de comunicación de trazado continuo destinadas al tráfico no motorizado, proyectadas, acondicionadas o construidas para su uso público con fines de promoción de ocio accesible en la naturaleza, al deporte seguro, culturales y de protección del medio ambiente que puedan completar esta Red de Infraestructuras Verdes a nivel provincial. Pero también tiene como objeto la detección de todos aquellos otros elementos que integran la Infraestructuras Verdes provinciales, para su conservación y restauración, ya sea contigua a estos itinerarios o detectados en la zona de influencia inmediata y que puedan ordenarse como equipamientos complementarios a estos itinerarios; miradores, parques fluviales, puntos de interpretación, áreas recreativas en la naturaleza, etc.

Figura 1. Concepto multifuncional de la infraestructura verde



Fuente: Bases científico-técnicas para la Estrategia Estatal de infraestructuras verdes y de la conectividad y restauración ecológicas. Ministerio de agricultura, pesca, alimentación y medio Ambiente, 2017.

2. METODOLOGÍA

Cabe señalar que la estrategia marco a nivel nacional, tiene como objetivo la implementación de un Visor Cartográfico Estatal con elementos básicos que aporten valor de Infraestructuras Verdes al territorio, y que actualmente tan solo cuenta con información actualizada de dos Comunidades Autónomas, País Vasco y Comunidad Valenciana.

Debido a ello ha resultado imprescindible tanto para la detección de los itinerarios verdes como para sus zonas contiguas, elementos que integran las Infraestructuras Verdes a nivel nacional, establecer una metodología de trabajo la cual consta de cuatro fases:

- Fase I. Recopilación de Información
- Fase II. Identificación preliminar
- Fase III. Reconocimiento de Campo



- Fase IV. Delimitación y propuesta

1.1 Fase I. Recopilación de Información

Las fuentes de información empleadas para la recopilación estos elementos básicos que componen las infraestructuras verdes y que han sido necesarias para las citadas actuaciones llevadas a cabo en el ámbito de la Provincia de Málaga, son diversas, tanto en formatos como a nivel de escala. La información disponible puede encontrarse bien como datos espaciales georreferenciados, o como cartografía en imágenes, tanto a nivel local, autonómico o nacional.

Tabla 2. Fuentes de información de referencia

Información	Fuente	Organismo Competente	Tipo de Infraestructura	Planes
Caminos Públicos	Portal de Infraestructura de Datos Espaciales de la Provincia de Málaga	Diputación Provincial de Málaga	Itinerario Verde	
Vías Pecuarias	Red de Información Ambiental de Andalucía	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Itinerario Verde	Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias
Dominio Público Hidráulico	Inventario Nacional de Zonas Inundables, Dominio Público Hidráulico, Presas y Embalses.	Ministerio para la transición ecológica y reto demográfico	Itinerario Verde	Planes Hidrológicos Plan de Gestión Integral de Embalses
Dominio Público Marítimo Terrestre	Visor Dominio Público Marítimo Terrestre	Ministerio para la transición ecológica y reto demográfico	Itinerario Verde	
Senderos Homologados	Federación Andaluza de Montañismo	Federación Andaluza de Montañismo	Itinerario Verde	
Cartografía Catastral	Sede Electrónica de Catastro	Ministerio de Hacienda y Función Pública	Itinerario Verde	
Cartografía Histórica	Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía	Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades.	Itinerario Verde	
Montes Públicos	Red de Información Ambiental de Andalucía	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Itinerario Verde Zonas Contiguas	
Red de Espacios Naturales Protegidos	Red de Información Ambiental de Andalucía	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Itinerario Verde Zonas Contiguas	Plan de Ordenación de Recursos Naturales
Red Natura 2000	Red de Información Ambiental de Andalucía	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Itinerario Verde Zonas Contiguas	Plan de Gestión de Zonas de Especial Conservación
Patrimonio Histórico Andaluz	Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz	Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	Zonas Contiguas	
Planeamiento Urbanístico y Territorial	Situ@Difusión	Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio	Itinerario Verde Zonas Contiguas	Planes Subregionales de Ordenación Territorial Planeamiento Urbanístico



Base Cartográfica	Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía	Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades.	Itinerario Verde Zonas Contiguas	
Ortofoto PNOA 2019	Plan Nacional de Ortofotografía Aérea	Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana	Itinerario Verde Zonas Contiguas	

Fuente: elaboración propia

Es necesario por otro lado, la recopilación de planes que puedan tener incidencia en el territorio, con la finalidad de conocer las compatibilidades e incompatibilidades de determinados usos y actuaciones que se proponen. Los Planes de Ordenación de Recursos Naturales de los Espacios Naturales Protegidos, Planes de Gestión de las Zonas de Especial Conservación, Planes Hidrológicos, Planes de Gestión Integral de Embalses, Planes de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias y Planes Subregionales de Ordenación del Territorio.

1.2 Fase II. Identificación Preliminar

Una vez obtenida toda la documentación anterior se procede al análisis de la información, para una identificación preliminar de los posibles itinerarios verdes y zonas contiguas detectables en el territorio.

Los itinerarios y zonas contiguas que se definan deberán ubicarse sobre terrenos de uso público y deberán ser compatibles, a fin de obtener las autorizaciones favorables por parte de los organismos competentes.

Para la identificación de los itinerarios verdes será necesario contrastar toda la información disponible en los inventarios de caminos de uso público municipal, vías pecuarias, servidumbres a dominios públicos (cauces, embalses, marítimo terrestre), senderos homologados, cartografía histórica y cartografía catastral.

La idoneidad del recorrido vendrá marcada por la proximidad a patrimonio natural y/o cultural, y con la finalidad de conectar poblaciones, por lo que para dar continuidad a la propuesta que se esboza, se toman los tramos que sean necesarios de cada una de las capas de información manejadas. Así un itinerario puede discurrir por parte de un camino de uso público municipal, en un tramo de vía pecuaria, un camino histórico y en la zona de servidumbre de un cauce natural, pasando cerca de un espacio protegido y conectando con un núcleo de población.

En el caso de las vías pecuarias clasificadas hay que prestar especial atención la existencia de deslinde administrativo, ya que en caso afirmativo el paso del itinerario será viable siempre y cuando sea compatible con el uso para el que está previsto. Si la vía pecuaria no está deslindada, habrá que iniciar los trámites necesarios para su desafectación. En cuanto al uso y compatibilidad previsto en las vías pecuarias, se prestará especial consideración a lo marcado en el Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias Andaluzas, el cual establece un uso potencial prioritario para cada vía pecuaria clasificada en la comunidad autónoma.

En cuanto al dominio público hidráulico, se debe disponer de deslindes oficiales o probables de los cauces y/o embalses, para poder establecer una zona de servidumbre en cuya franja se vaya a proyectar un itinerario verde. Al igual ocurre con el dominio público marítimo terrestre, para delimitar itinerarios en la franja de servidumbre de tránsito.

En el caso de los caminos recogidos en el Portal de la Infraestructura de Datos Espaciales de la Provincia de Málaga, así como los senderos homologados y publicados por la Federación Andaluza de Montañismo, tienen como requisito tanto para su inclusión en el inventario municipal, así como para su homologación tener utilidad pública.

Al igual que las vías pecuarias, la Cartografía Histórica nos aporta información de antiguos caminos, sendas, trochas que, aunque en la actualidad estén en desuso o estado de abandono, puedan servir de referencia y apoyo a la hora de establecer conexiones y soluciones en determinados tramos de los itinerarios que se proyectan. Estos caminos o tramos pueden llegar a ser objeto de restauración y recuperación.



La cartografía catastral, apoya esta fase aportando información en los casos donde se tienen dudas sobre la titularidad de determinadas parcelas.

Para la detección de zonas contiguas a estos itinerarios, como espacios para uso recreativo, miradores, observatorios faunísticos, se ha considerado necesario consultar la delimitación de terrenos clasificados como Áreas Libres por el planeamiento urbanístico municipal vigente, los Montes de utilidad pública, la ortofotografía y cartografía histórica, los límites de espacios naturales protegidos y de la Red Natura 2000.

1.3 Fase III. Reconocimiento de Campo

Una vez diseñado los itinerarios y zonas contiguas preliminares, se procede mediante trabajo de campo a la comprobación y validación de la propuesta. Así mismo este trabajo permite obtener otra información que no es posible disponer mediante las capas de información publicadas. Datos como la accesibilidad a estas infraestructuras, el estado de conservación, elementos discordantes, discontinuidades, cerramientos, invasiones, etc. o sobre el estado de conservación patrimonio natural y/o cultural que lo circunda.

1.4 Fase IV. Delimitación y propuesta

Por último, tras el reconocimiento en campo de la propuesta preliminar, así como de la recogida de información relevante, y teniendo en cuenta los planes sectoriales que concurren en el territorio, se procede a la delimitación y propuesta de los itinerarios y zonas contiguas.

Esta delimitación y propuesta configuran anteproyectos de actuaciones que no implica no existan posteriores cambios en su trazado, bien sean introducidos por especificaciones o requerimientos técnicos por parte de los diferentes organismos competentes que deban autorizar la actuación si no también como por incidencias en el terreno, por la ocupación indebida tanto de dominios públicos como de sus zonas de servidumbre.

1.5 Ámbito de Estudio

Enmarcado en la Comunidad Autónoma de Andalucía, el ámbito de estudio se localiza en la franja septentrional de la provincia de Málaga, entre los municipios litorales del eje de la Costa del Sol Oriental y Occidental, municipios de la aglomeración urbana de Málaga y la comarca de la Axarquía (ver figura 2).

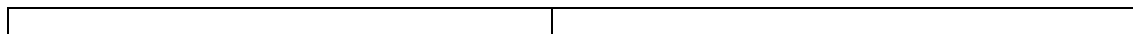
Desde un punto de vista físico, el ámbito territorial disfruta de un clima templado cálido mediterráneo de veranos largos, secos y calurosos e inviernos cortos y suaves. Cuenta con variaciones en cuanto al régimen de precipitaciones siendo en la zona occidental más abundantes por su influencia atlántica y en la zona oriental es más árida.

El ámbito está flanqueado por una serie de sierras litorales penibéticas, Sierra Crestellina, Bermeja, Blanca, Alpujata, Mijas y los Montes de Málaga muy próximas a la costa, aportando un paisaje abrupto a la costa.

Se identifican más de veinte espacios protegidos en el ámbito de estudio, tres parajes naturales, Desembocadura del Guadalhorce, Desfiladero de los Gaitanes y Acantilados de Maro, un monumento natural, Dunas de Artola, un Parque Natural, Montes de Málaga, un total de once Zonas de Especial Conservación entre las que destacan los ríos Guadalmina, río Real, Calahonda y los Acantilados y Fondos Marinos de Punta Chullera, reservas de la biosfera, reservas ecológicas y hábitats de interés comunitario.

Tabla 3. Ámbitos territoriales

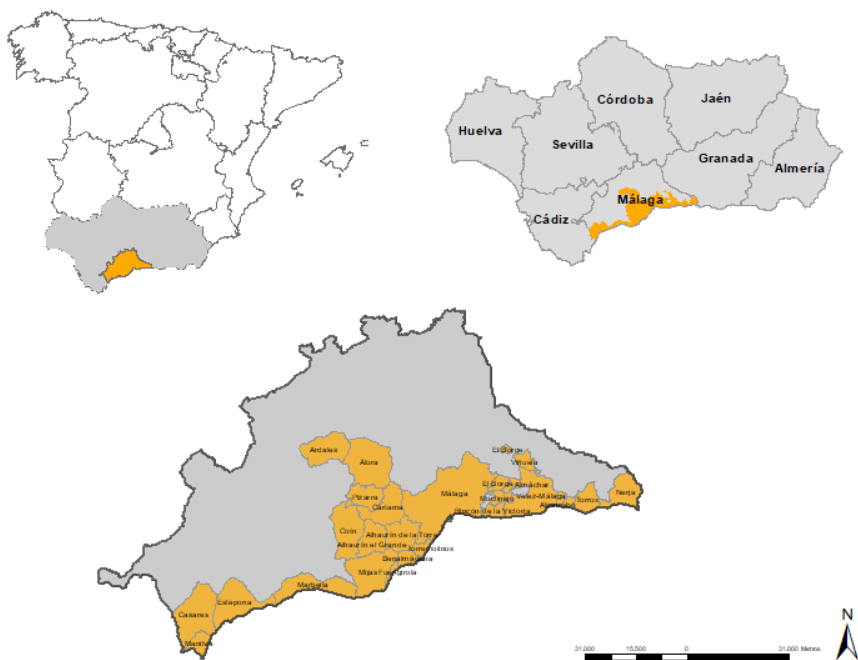
Infraestructuras Verdes	Ambito Territorial
Sendero de la Viñuela	Viñuela y Periana
Corredor Verde Guadalhorce	Ardales, Alora, Pizarra, Cártama, Coín, Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre y Málaga
Sendero Litoral	Manilva, Casares, Estepona, Marbella, Mijas, Fuengirola, Benalmádena, Torremolinos, Málaga, Rincón de la Victoria, Vélez Málaga, Algarrobo y Nerja
Sendero SIPAM	Moclinejo, El Borge, Almáchar, Macharaviaya



Fuente: elaboración propia

De Oeste a Este, la red hidrográfica del litoral está configurada por una serie de cauces entre los que destacan el Guadiaro, Verde, Guadalmanza, Guadalmina, Guadaiza, Guadalmedina, Totalán, Granadilla, Vélez, Seco, Algarrobo, Güi, Torrox y Chillar. El entorno del embalse de la Viñuela está configurado por el río Guaro. La aglomeración urbana de Málaga queda estructurada por los cauces del río Guadalhorce, Fahala y Pereilas, siendo el primero el principal río de la provincia.

Figura 2. Localización geográfica del ámbito de estudio, en la franja sur de la Provincia de Málaga, Comunidad Autónoma de Andalucía, España.



Fuente: elaboración propia

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Como resultado de las tareas de identificación de itinerarios verdes y zonas contiguas, en base a la aplicación de las fases metodológicas anteriores, se han reconocido para cada ámbito de estudio lo siguiente:

En la franja litoral de la provincia, un itinerario verde de 165 Km de longitud, dividido en diferentes tramos de muy diferente naturaleza. Por un lado, discurre por trama urbana que pasa por algunas urbanizaciones, paseos marítimos y núcleos de población como son Manilva, Marbella, Málaga, Rincón de la Victoria y Nerja, por otro lado, recorre algunos espacios naturales protegidos como son la reserva ecológica de las Playas de Manilva, el monumento natural de las Dunas de Artola, o los parajes naturales de la Desembocadura de Guadalhorce y los Acantilados de Maro y Cerro Gordo, así como una decena de zonas de protección pertenecientes a la Red Natura 2000. Además, el itinerario cruza diversos cauces fluviales, que tendrá que salvar mediante diferentes soluciones técnicas y que serán objeto de autorizaciones por el organismo de cuenca. Durante el recorrido se localizan además diferentes elementos que componen el patrimonio cultural andaluz. Tanto para el patrimonio cultural como para el patrimonio natural citado, se recomiendan actuaciones de señalización, que incluye la instalación de paneles informativos, mesas interpretativas y otras señales verticales para su visibilidad y puesta en valor como recurso complementario y como parte, en el caso del patrimonio natural, de las propias infraestructuras verdes.



En el ámbito del río Guadalhorce, entre los parajes naturales de la Desembocadura y el Desfiladero de los Gaitanes se localiza por un lado un itinerario verde de 54 Km, un itinerario circular de 18,65 Km y cuatro parques fluviales. El principal itinerario, recorre paralelo y en la medida de lo posible al cauce del río Guadalhorce. Discurre en su mayoría por caminos de uso público, zonas de servidumbre del río y tramos de vías pecuarias. Pasa por terrenos de naturaleza agrícola y natural pero también atraviesa algunas poblaciones como Estación de Cártama, Pizarra, y diversas poblaciones del municipio de Alora. Respecto al itinerario circular, se planea en el entorno de la junta de los ríos Guadalhorce y Grande, entre los límites de los municipios de Cártama y Pizarra, en la zona de especial conservación del Río Guadalhorce, Fahala y Pereilas. El recorrido atraviesa en varios puntos cursos de agua, teniendo que establecerse soluciones de paso que sean compatibles tanto con la normativa de protección de los espacios protegidos concurrentes, así como autorizadas por la administración competente. En cuanto a los parques fluviales, se identifican un total de 4, los cuales se distribuyen a lo largo tanto del recorrido principal como de la circular, como zonas contiguas de interés natural. Dos de ellos se localizan sobre terrenos de naturaleza forestal, montes públicos y otros dos sobre antiguos meandros del río que podrían recuperarse. Durante el recorrido del itinerario principal, así como del itinerario circular, se localizan diferentes elementos patrimoniales históricos que, junto con los elementos de patrimonio natural, deberán ser objeto de actuaciones de puesta en valor, con su señalización y actuaciones de recuperación que sean necesarias.

En cuanto al ámbito de la Axarquía, por un lado, en la franja más oriental, en el entorno del embalse de la Viñuela, se identifica un itinerario verde de 23 Km, así como cinco miradores, y por otro en el entorno del ámbito declarado como S.I.P.A.M, se detecta un itinerario verde y cuatro miradores.

En el ámbito de la Viñuela el itinerario que se detecta discurre por caminos públicos y terrenos forestales de naturaleza rústica. Para establecer la continuidad perimetral, el itinerario tiene que salvar algunas infraestructuras básicas como la propia presa del embalse o el trazado de la carretera autonómica A-356. En este caso, una posible solución técnica sería establecer el paso a través de una pasarela flotante. El entorno que disfruta este recorrido pasa por diversos restos arqueológicos prehistóricos que podrían ponerse en valor. Así mismo se delimita algún mirador panorámico sobre el propio embalse y sobre el arco calizo malagueño, por otro lado, se detectan algunos restos de edificaciones vinculadas a la actividad agrícola, que podrían recuperarse como miradores o zonas de descanso, anexas al itinerario verde.

El itinerario detectado en el ámbito occidental del reciente declarado S.I.P.A.M., discurre tanto por suelo urbano, núcleo de población de Moclinejo, El Borge, Almáchar y el Valdés en Macharaviaya como por suelo de naturaleza rústica. El recorrido se delimita por caminos de uso público detectados entre las líneas divisorias y las laderas de vinculación agrícola ocupadas por viñedos, cortijos, lagares y paseros. Los cuatro miradores identificados, se localizan en los puntos más elevados del ámbito y mayor visibilidad, donde las panorámicas son más relevantes sobre el paisaje agrícola que caracteriza este sistema, cultivos de vid, paseros, pueblos blancos, franja costera malagueña bañada por el mar mediterráneo.

4. CONCLUSIONES

La importancia en la detección de los itinerarios verdes y zonas anexas resulta fundamental tanto para potenciar el capital natural de un territorio, como para incrementar la conectividad no motorizada, la restauración ecológica de espacios, la recuperación de terrenos, la mejora de su estado natural original y su articulación como recurso turístico a nivel provincial.

Tras la pandemia producida por la COVID-19, cada vez son más las personas que buscan conocer un territorio de una manera alternativa, combinando actividades que mejoren su calidad de vida, que repercutan positivamente en su salud, conociendo nuevos lugares o como complemento a otras actividades turísticas. Las infraestructuras verdes, los itinerarios verdes y sus zonas adyacentes, constituyen una estrategia de planificación territorial y turística con efectos y beneficios positivos sobre el medio ambiente, los seres humanos, el patrimonio cultural y la economía de un territorio, erigiéndose por tanto como el instrumento



necesario hacia el turismo regenerativo o sostenible a nivel provincial, interrelacionando el turismo de interior, el turismo cultural, el turismo de naturaleza y el turismo litoral.

En el proceso de detección de estos elementos que integran las infraestructuras verdes, se presentan algunas dificultades a la hora de asegurar su continuidad, debido principalmente a la invasión de dominios públicos y/o zonas de servidumbre. En nuestro ámbito territorial, algunas urbanizaciones del litoral ocupan indebidamente el dominio público marítimo terrestre y la zona de tránsito, situación que se repite en entornos fluviales, donde algunas edificaciones, así como parcelas de cultivo invaden el dominio público hidráulico y su zona de servidumbre. La ocupación incluso se produce sobre otros dominios públicos, tales como las vías pecuarias y montes de utilidad pública. La ocupación de terrenos públicos supone un grave problema a la hora de asegurar la no fragmentación territorial, tanto para estos itinerarios como para sus zonas contiguas, originando zonas de desconexión y suponiendo en algunos casos la modificación de trazados originales, tradicionales y/o históricos. Por otro lado, el paso de la mayor parte de estos recorridos que se produce sobre espacios de titularidad pública requiere de autorización por parte de los órganos jurídicos con competencias en diferentes materias y a diversas escalas territoriales. Esta tramitación, a menudo se dilata en el tiempo, debido a diferentes trámites administrativos, que suponen un escollo a la hora de ejecutarlos.

El incremento de recursos económicos en la gestión de este patrimonio y/o capital natural, mejoraría notablemente el mantenimiento, incrementándose acciones preventivas, actividades de vigilancia y seguimiento, labores de amojonamiento, de revisión o de delimitación, entre otras, disminuyendo así las incidencias destacadas.

REFERENCIAS

Agenda Territorial de la Unión Europea (2020). Hacia una Europa Integradora, inteligente y sostenible de regiones diversas. Reunión Ministerial informal de los ministros responsable de ordenación del territorio y desarrollo territorial. 19 de mayo de 2011 (Hungría). https://www.navarra.es/NR/rdonlyres/3C278D01-B44B-46B6-8EFE4412454E018F/347021/Agenda_Territorial_Europea_2020.pdf

Rodoman (1973), Territorial Systems, Soviet Geography, 14:2, 100-105, DOI: 10.1080./00385417.1973.10770567

Comisión Europea (2013). Comunicación de la comisión al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones. Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa. Bruselas, 6.5.2013 COM 249 final, 2013. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:d41348f2-01d5-4abe-b817-4c73e6f1b2df.0008.05/DOC_1&format=PDF

Ortí Lucas M.A. (2018). La infraestructura verde como ordenación de los espacios turísticos. En María Amparo Ortí Lucas. Localización: Turismo residencial: Nuevos estilos de vida: de turistas a residentes / coord. por Tomás Manuel Mazón Martínez, 2018, ISBN 978-84-1302-011-2, págs. 441-450

Turismo y Planificación Costa del Sol (2015). Estudio de Definición Senda Litoral. Departamento de Planificación Territorial y Urbana, 2015.

Turismo y Planificación Costa del Sol (2018). Estudios Previos Corredor Verde del Guadalhorce. Departamento de Planificación Turística y Territorial, 2018.

Turismo y Planificación Costa del Sol (2021). Proyecto Técnico PR-A Sendero de la Pasa y el Vino SIPAM Axarquía, municipios de Moclinejo, Almáchar, El Borge y Macharaviaya. Departamento de Planificación Turística y Territorial, 2021.



Turismo y Planificación Costa del Sol (2022a). Plan Estratégico Corredor Verde del Guadalhorce, (en fase de Redacción). Departamento de Planificación Turística y Territorial, 2022.

Turismo y Planificación Costa del Sol (2022b). Proyecto de Ejecución Entorno Embalse de la Viñuela, (en fase de Redacción). Departamento de Planificación Territorial y Urbana de Turismo Costa del Sol, 2022.

Valladares, F., Gil, P. y Forner, A. (coord.) (2017). Bases científico-técnicas para la Estrategia estatal de infraestructura verde y de la conectividad y restauración ecológicas. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Madrid. 357 pp.



DEL ATRACTIVO NATURAL DEL LITORAL DE LA COSTA DEL SOL AL CONGLOMERADO ARTIFICIAL.CONTRADICCIONES DEL OCIO TURÍSTICO

Carlota Ángela Escudero Gallegos

Departamento de Geografía. Universidad de Málaga

Patricia Moya Gómez

Empresa de ocio. Parque Infantil Multiaventura. Rincón de la Victoria. Málaga

Resumen:

En los años cincuenta del siglo pasado, el encanto natural del litoral malagueño, con posterior nombre de marca Costa del Sol, junto con diversos factores como los climáticos, ejerció una atracción en las personas que, por motivos de ocio u otros, acudían a esta franja costera del litoral. La actividad humana vinculada con el ocio turístico empezó a expandirse debido a la llegada de visitantes, estando coligado su crecimiento económico, demográfico y constructivo, a la eclosión del fenómeno turístico en la década de los años sesenta, y al "boom" de la construcción de equipamientos hoteleros, servicios y alojamientos residenciales asociados a dicha actividad. El principal objetivo de esta investigación es analizar las alteraciones en la ocupación del suelo por causa de su sellado, periodo 1956-2008, y las contradicciones que ocasionaron las actividades humanas constructoras. Hemos recopilado información cartográfica georreferenciada sobre dicho proceso a través del índice de alteración del suelo, indicador elaborado por la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía, obteniendo datos relevantes de la evolución, alteración y el impacto de las actividades urbanísticas en el litoral malagueño.

Palabras clave: Índice de alteración de costa, litoral malagueño, urbanismo en la Costa del sol, sellado de suelo, turismo de sol y playa.

Abstract:

In the fifties of the last century, the natural charm of the Malaga coastline, with later brand name Costa del Sol, together with various factors such as climatic ones, exerted an attraction on people who, for leisure or other reasons, went to this coastal area. The human activity linked to tourist leisure began to expand due to the arrival of visitors, its economic, demographic and constructive growth being united to the emergence of the tourist phenomenon in the sixties, and the "boom" in the construction of hotels facilities, services and residential



accommodation associated with this activity. The main objective of this research is to analyze the alterations in land occupation due to its sealing and the contradictions caused by human construction activities. We have compiled georeferenced cartographic information on this process through the soil alteration index, an indicator developed by the Ministry of Agriculture, Livestock, Fisheries and Sustainable Development of the Junta de Andalucía, obtaining relevant data on the evolution, alteration and impact of urban development activities on the coast of Malaga.

Keywords: Coast alteration index, Malaga's coast, Urban planning in the "Costa del sol", soil sealing and "sun and beach" tourism.

1. INTRODUCCIÓN

El estudio sobre la alteración en la línea de la costa andaluza en la provincia de Málaga, abarca los municipios, tanto de la Costa del Sol Oriental como la Occidental, es el tramo que va desde el municipio de Nerja a Manilva, Mapa 1. El eje temporal escogido transcurre, desde la pasada década de los años sesenta hasta la crisis de la construcción del 2008, ya que comprende varias de las décadas de mayor auge turístico e inmobiliario, así como del sector terciario de toda la costa malagueña teniendo repercusiones en el medio natural, las cuales enfocamos desde el punto de vista de la acción antrópica, es decir, de cómo la actividad humana ha ido modelando la costa resistiendo ésta las modificaciones e impactos medioambientales. Por ello, el principal objetivo de esta investigación es conocer y analizar estas alteraciones.

Mapa 1. Municipios de litoral malagueño



Fuente: elaboración propia.

Para medir dicha alteración nos centramos en el concepto denominado sellado de suelos, la página Web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía² nos indica que la transformación que se lleva a cabo en el suelo, puede ser no reversible o de difícil recuperación debido a una serie de factores, principalmente: al crecimiento urbano y residencial, al industrial y comercial, a la construcción

² <http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/> anteriormente la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible en los años del estudio 2019-20, se llamaba Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.



de infraestructuras y a las actividades que se generan por la construcción y expansión de las anteriores, como son los vertederos o las actividades extractivas entre otras. Convirtiéndose, en uno de los problemas ambientales más importantes ya que el suelo se vuelve débil, perdiendo capacidades reguladoras, captando menos dióxido de carbono (CO₂) de la atmósfera, así como óxido nitroso (N₂O), e incrementándose así, los gases de efecto invernadero (GEI)³ que provocan el cambio climático.

Al sellarse el suelo, también pierde casi en su totalidad su permeabilidad por lo que puede derivar en provocar inundaciones, también se reduce su capacidad de inmovilizar los contaminantes, así como su degradación debido a esa falta de infiltración. Dicho sellado se concentra especialmente en la línea costera ya que se trata de un espacio con un alto nivel de ocupación del suelo por la actividad humana, el cual se ha ido incrementando con el paso de los

años debido a la concentración cada vez mayor de la población en esta franja litoral y la expansión urbanística, y, por lo tanto, el mayor grado de impacto y alteración del suelo.

La FAO (Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) define el sellado como el resultado de la acción que provoca “la cobertura permanente de un área de la tierra y su suelo por material artificial impermeable (como asfalto y concreto): por ejemplo, a través de edificios y caminos.” (p.4). La página Web de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio presenta el índice de suelo sellado como “La distribución del nuevo espacio construido entre dos fechas dadas por habitante y año”. Consolidándose dicho índice como uno de los más empleados en toda Europa para saber el impacto que causa las zonas urbanas sobre el medio, “el número de trabajos ha ido aumentando de manera significativa hasta 2017, alcanzando tal relevancia que diferentes organizaciones gubernamentales propusieron acciones para la mitigación de sus efectos” (Illán, Pérez y Romero 2022 p.107)

El crecimiento de la actividad humana ocupando esa franja del litoral está asociada a la eclosión del fenómeno turístico en la década de los años sesenta, y al “boom” de la construcción de equipamientos hoteleros, servicios y alojamientos residenciales asociados a dicha actividad. Fue en los años 50, cuando el turismo empezó a expandirse debido a la llegada de turistas extranjeros procedente principalmente de Inglaterra y países de la Península Escandinava como Suecia. Ya más entrados la década de los sesenta empezaron a llegar turistas de otras partes de Europa, así como norteamericanos, con buenas rentas.

Figura 1. Marbella 1963



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

Junto con los factores climáticos, el aeropuerto de Málaga jugó un papel muy importante para el desarrollo y expansión del turismo de sol y playa. En el 1937 el aeropuerto se convierte en base aérea y en 1946 se abre al tráfico nacional, así como al internacional, pero no se inaugura una estación para pasajeros hasta el 1948. A mediados de la década de los 50 abrió el primer hotel de Marbella (Figura 1), el Marbella Club, significándose como promotor del turismo el príncipe Alfonso de Hohenlohe-Langenburg, que, atraído por el buen clima de la Costa del Sol, propagó la belleza del territorio. Con la llegada cada vez de más turistas en la década de los 60, se

³ Gases pertenecientes a la atmósfera los cuales absorben y emiten radiaciones en diferentes longitudes de ondas de radiación infrarroja, al incrementarse su concentración en la atmósfera ocasiona el calentamiento global.



amplía la pista de vuelo y se crea una nueva terminal, lo que dio lugar a un mayor número de vuelos posicionándose el aeropuerto de Málaga como uno de los mejores del país.

La demanda cada vez mayor de alojamientos en hoteles y apartamentos, hizo que en toda la Costa del Sol empezase la construcción masiva para cubrir dicha demanda. Torremolinos (Figura 2), que en esos años era una barriada de la ciudad de Málaga, dedicada principalmente a la pesca y a la agricultura, sufrió grandes cambios siendo el 20% del motor de la economía malagueña, en unos años paso al 60%, el turismo se incrementó rápidamente a una velocidad de vértigo. Cabe destacar el Hotel Pez Espada, como otro de los hoteles pioneros en el despegue turístico. El incremento de la economía y por lo tanto de las rentas, así como del avance y desarrollo de los medios de transportes, produjo un aumento del ritmo de la construcción, creándose así, más hoteles y viviendas en toda la costa, sobre todo, en la zona occidental malagueña, de una manera desmesurada, sin ningún tipo de control sobre el terreno.

Figura 2. Torremolinos años 60



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

Se produjo un éxodo rural empezándose a vaciar el interior de la provincia, en busca de un mayor bienestar, o transformándose pueblos cercanos a estos centros potenciales de empleos en servicios, en auténticos pueblos dormitorio. Otras muchas personas veían en la costa, como una oportunidad económica, un lugar para invertir en una segunda residencia, donde habitar principalmente en época veraniega o alquilar con precios elevados en temporadas altas, incrementándose el turismo residencial. El estilo de vida de las personas de estos pueblos de costa dedicados principalmente a la pesca y la agricultura, cambió hacia una economía basada en el sector terciario, poco a poco el turismo estacional fue evolucionando hacia a uno más residencial lo que provocó un cambio en el paisaje natural propio de ambas costas malagueñas, como Nerja, Figura 3 y Torre del Mar, Figura 4.

Figura 3. Nerja en los 60





Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

Pero en la década de los 70 hubo un declive en la actividad turística debido a la crisis de petróleo, disparándose los precios de éste, afectando a toda la economía internacional, aumentando la tasa de desempleo; cuando dicha crisis repercutía en España, ésta coincidía a su vez con la transición a la democracia, por lo que se produjo en un momento de fragilidad en el país. (Luque Aranda, M. y Pellejero Martínez, C. 2015). La crisis llevo a una elevada inflación viéndose reflejada en la actividad turística, el número de los clientes extranjeros descendieron principalmente por el encarecimiento de los medios de transportes y en menor medida descendió el turismo nacional, reduciéndose en los últimos años de la década de los 70 los alojamientos en un 22,2%, lo que llevo al cierre de diversas empresas de este sector.

Figura 4. Torre del Mar a principios de los 60



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

Al inicio de los 80, se abrió un nuevo ciclo, la economía fue mejorando y con ello el turismo. El número de alojamientos creció en torno al 40%, el turismo nacional también lo hizo en un 8%, manteniéndose hasta mediados de los 90, que es cuando se puede hablar de una sobreexplotación del turismo, así como de la construcción urbanística, enfocándose más en un turismo residencial, que era lo que más se estaba demandando. Se cierra la etapa con la crisis financiera debida a la burbuja inmobiliaria, que comenzó en EEUU en el 2006 y tuvo su repercusión en 2008, afectando de manera globalizada a todos los países, por lo tanto, también a España. Siendo mayor “la competitividad entre los destinos turísticos, la cual depende de la combinación y sinergias de diversos factores como son el grado de competitividad de las empresas, el grado de infraestructuras, la disponibilidad del capital humano y el entorno macroeconómico e institucional” (Lillo Bañuls, Rodríguez y Sevilla Jiménez, 2007, p.53).

La evolución de la actividad humana y sus repercusiones en la franja del litoral malagueño, motivó el conocimiento y análisis del sellado de suelos en el litoral de la costa malagueña a través del índice de alteración de costas, cuyos principales resultados nos muestran que conforme han ido pasando los años desde el 1956 hasta el 2007 (el último año de estudio), se ha comprobado cómo la población se ha ido desarrollando muy rápidamente debido a factores relevantes, como ha sido la expansión urbanística, la especulación económica con el suelo y la promoción de la actividad turística en el territorio.

El principal objetivo fue analizar las alteraciones en la ocupación del suelo por causa de su sellado y, las contradicciones que ocasionaron las actividades humanas constructoras. Hemos recopilado información cartográfica georreferenciada sobre dicho proceso a través del índice de alteración del suelo, indicador elaborado por la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía, obteniendo información con datos relevantes de la evolución, alteración y el impacto de las actividades urbanísticas en el litoral malagueño, así como con la obtención de los índices de alteración de la línea de costa de Málaga de cada municipio en la década de estudio y ver su evolución a lo largo del tiempo. La pregunta de investigación que nos hacemos es: ¿ la actividad humana constructora asociada al boom turístico de la década



de los sesenta, en los primeros mil metros al interior de los municipios del litoral malagueño desde la línea de costa, ha transformado dicha franja del litoral en una pantalla de cemento con consecuencias ambientales?

2. METODOLOGÍA

En este apartado desarrollamos las metas que pretendimos alcanzar y la manera de conseguirlas, para dar respuesta a la hipótesis que enunciarnos. Nos centramos en los municipios de toda la costa de la provincia malagueña estudiando las modificaciones que ha habido en ella desde los años 60 hasta la crisis inmobiliaria del 2008. A través del índice de alteración en la línea de costa en esos municipios conocemos cómo ha ido variando el índice en cada uno de ellos. Por lo que el Objetivo General es analizar las alteraciones a través de dicho índice, que ocasionan las actividades humanas, de manera fundamental, las actividades constructoras.

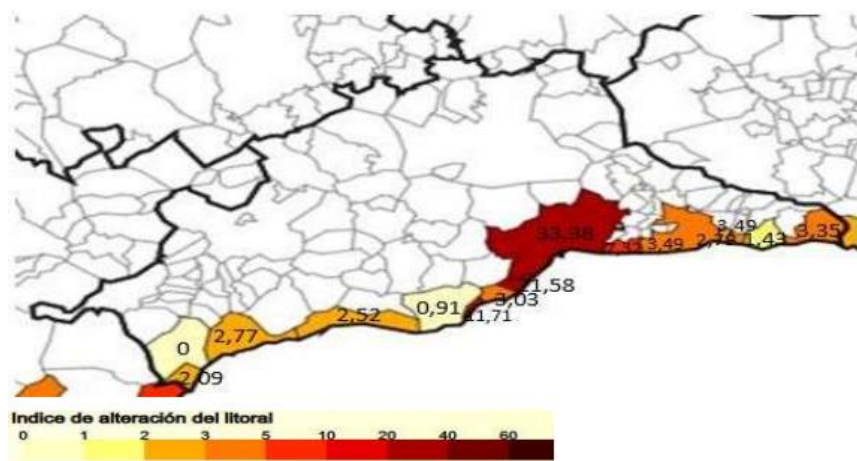
El marco territorial del área de estudio que abarcamos son los municipios enclavados en la línea de la costa malagueña, que, de este a oeste son los siguientes: Nerja, Torrox, El Morche, Algarrobo, Vélez-Málaga, Rincón de la Victoria, Málaga, Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares y Manilva (Mapa nº 1, apartado introducción). El marco cronológico abarca como años límites, desde el año 1956 hasta el 2007, junto con los años intermedios a éstos de, 1977, 1984, 1999 y 2003.

El índice de suelo alterado por la actividad humana, es considerado por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio como:

Porcentaje de superficie alterada dentro del territorio de un municipio comprendido entre la línea de costa y la distancia X (500, 1000, 2000...), en relación a la superficie total de ese municipio comprendida entre la línea de costa y la distancia X (500, 1.000, 2.000 m.) a esa línea de costa.

Luego, las variables implicadas en el estudio son espaciales y temporales: la superficie medida en metros cuadrados, expresados en valores porcentuales en cada municipio, la distancia elegida en metros desde la línea de costa al interior del municipio (1000 m.) y, la variable cronológica, los años de referencia. Este índice de alteración de suelos por usos urbanos, elaborados por la propia administración y cuyo acceso es a través de mapas interactivos (Figura 5, 6 y 7), es considerado como uno de los más empleados en toda Europa para saber el impacto que causa las zonas urbanas sobre el medio.

Figura 5. Índice de alteración del litoral malagueño en los primeros 1000 metros de costa, a nivel municipal, año 1956

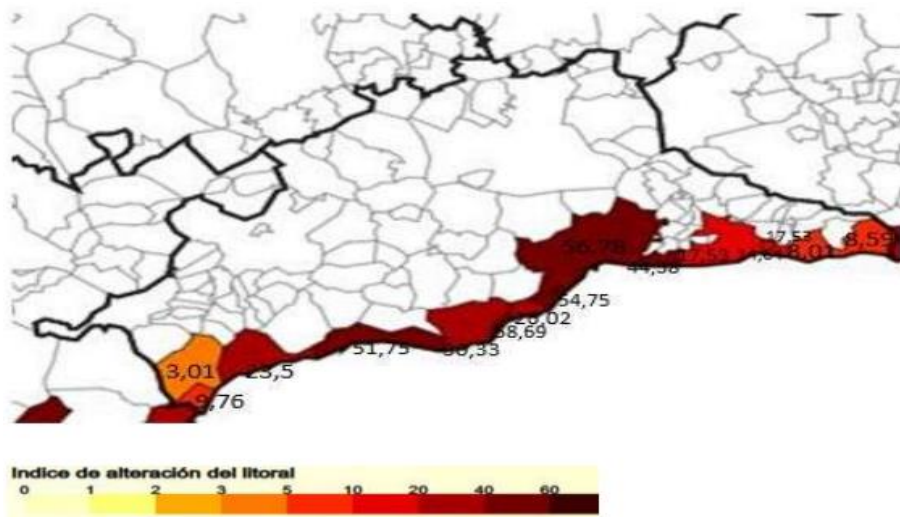


Fuente: Elaboración propia. Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Para la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, “Mundialmente, 17 hectáreas del suelo son selladas cada minuto bajo la expansión de infraestructuras”. Es decir, a la acción de cubrir la cubierta natural por cubierta artificial de materiales que impermeabilizan el suelo inhibiéndolo de su función natural. En el documento de trabajo “Directrices sobre mejores prácticas para limitar, mitigar o compensar el sellado del suelo” de la Comisión Europea (AEMA, Agencia Europea de Medio Ambiente 2012) se insta a las administraciones a diferentes escalas territoriales a tener en cuenta este problema.

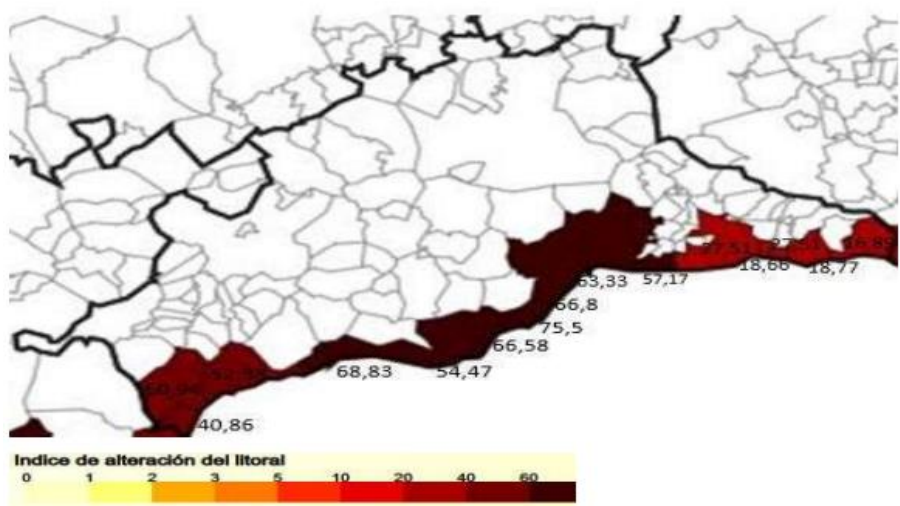


Figura 6. Índice de alteración del litoral malagueño en los primeros 1000 metros de costa, a nivel municipal, año 1997



Fuente: Elaboración propia. Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Figura 7. Índice de alteración del litoral malagueño en los primeros 1000 metros de costa, a nivel municipal, año 2007



Fuente: Elaboración propia. Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este capítulo damos respuesta a los objetivos de analizar las modificaciones que ha habido en los usos del suelo en los municipios del litoral malagueño; información espacial extraída del Mapa de Ocupación de Suelos en Espaa⁴ versión 2012 y en los índices de alteración de la línea de costa de Málaga de cada municipio en las décadas de estudio.

3.1 Modificaciones en los usos del suelo.

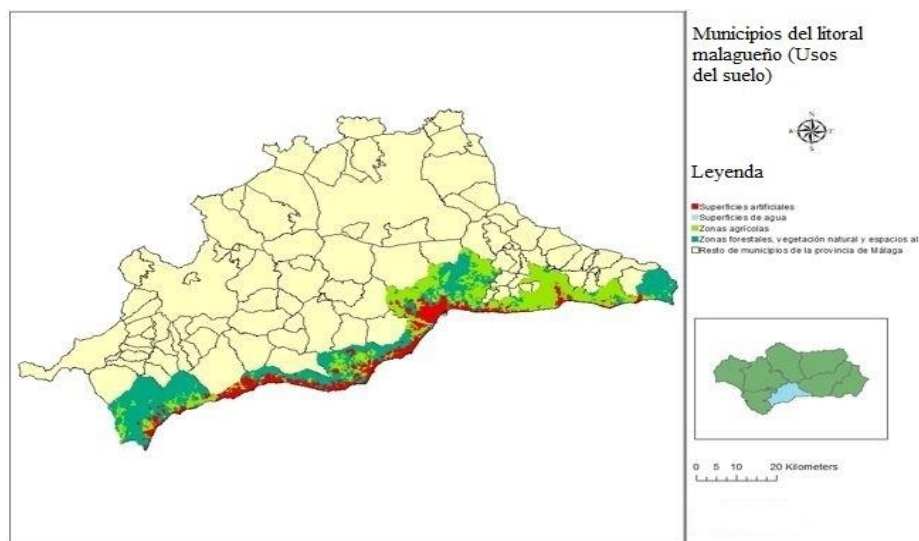
A simple vista, en la Mapa 2, observando la leyenda y el mapa, se puede apreciar como el área occidental de la costa presenta mucha más superficie artificial, que el área oriental, los municipios del occidente que presentan más superficies construidas son: Málaga capital, en especial el centro urbano, Torremolinos, Benalmádena,

⁴ Esta imagen ha sido elaborada por fotointerpretación de una imagen pancromática y multiespectral de SPOST de 2,5 metros de resolución. La unidad mínima cartográfica es de 25 has y la escala de referencia es de 1:100000



Fuengirola y Marbella y en menor medida Estepona, Casares y Manilva que tienen una mayor superficie de zona forestal así como vegetación natural y espacios abiertos, por lo que son municipios menos explotados.

Mapa 2. Distribución territorial de los usos y cobertura del suelo del litoral malagueño en 2012



Fuente: Elaboración propia. Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

Ya García Manrique, E. (1985-86) en el artículo Turismo y agricultura en la Costa del Sol, malagueña, destacaba como la Costa del Sol el turismo ha ido quitándole espacio a la agricultura en el litoral, dando lugar a cambios en los usos del suelo, haciendo que la agricultura casi desapareciera, sobre todo en la costa occidental. Lo que hizo también que cambiara las ocupaciones en el mercado de trabajo, la mayoría de los agricultores que perdieron el trabajo, pasaron a ser principalmente albañiles.

El turismo con sus instalaciones complementarias, disputa a la agricultura la ocupación del espacio costero malagueño. Naturalmente la agricultura retrocede, hasta prácticamente desaparecer, cuando la implantación del turismo es masiva y agresiva. Unas relaciones de fuerza aparecen no solo en cuanto a la apropiación del suelo, sino en cuanto a la captación de la fuerza del trabajo y de los capitales. (p.81).

Asimismo, muestra como la población autóctona ha sido sustituida por la foránea, o, mejor dicho, como la población de hecho sobrepasa a la de derecho en diversos municipios, por estancias prolongadas de turistas extranjeros sin censarse, o turismo nacional flotante en meses punta. Igualmente, Justicia, A. & Escudero, C. (1986), basándose en el Catastro de Rústica de 1946, mapas de cultivo de aprovechamiento agrícolas y fotografías aéreas de 1984, exponen cuales han sido las transformaciones más profundas en ese espacio, constatando que es la que ha sufrido la transformación más radical desde 1960, cuando el impacto del turismo comienza a dejar su huella con el fenómeno de la construcción, desaparición del espacio agrario, el abandono del uso agrícola y su sustitución por un paisaje urbano más o menos difuso.

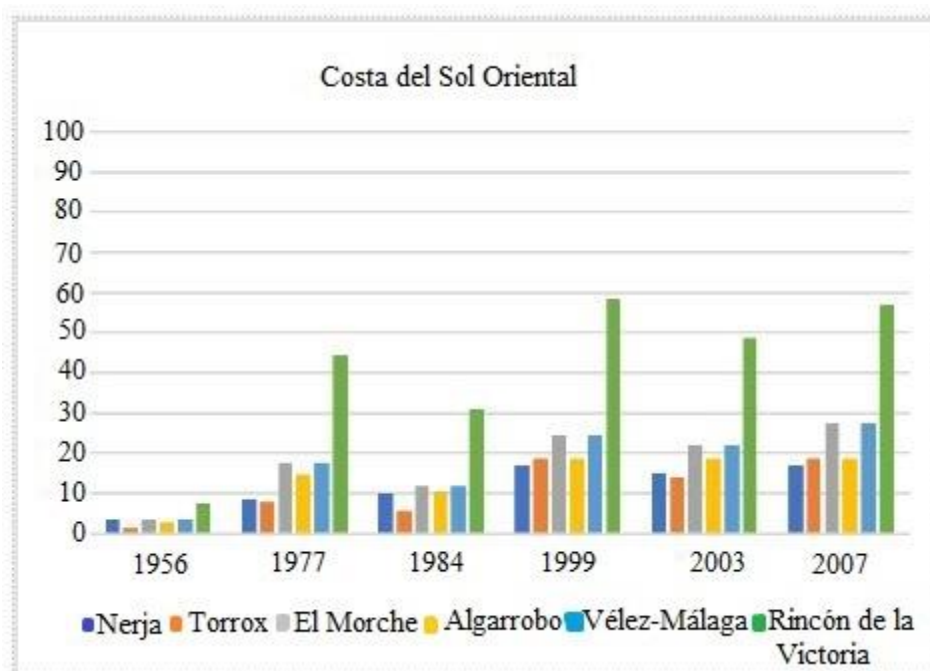
En el área oriental, los municipios que comprenden más territorio de superficies artificiales, es decir, selladas, son Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga y en menor medida Torrox, Nerja es el municipio que presenta una mayor área forestal, con vegetación natural y espacios abiertos. Sin embargo, vemos como es la costa oriental, la que presenta un mayor nivel de zonas agrícolas, al ser un área expuesta a un menor grado a las actividades de la construcción, las zonas que siempre se han dedicado a actividades agrícolas se siguen manteniendo en una clara vocación hortícola en la comarca, expresado por Justicia A. (1978), pero como en la Costa Occidental, debido a la sobreexplotación del turismo e interés de propietarios y promotores, la construcción a lo largo de los años se ha ido imponiendo sobre otros usos del suelo, eliminando así muchas áreas dedicadas hace unas décadas a la agricultura. Ese conflicto de intereses dicotómicos en el uso de suelo, es compartido con otras llanuras aluviales, como la de Torrox-Costa, El Morche y Nerja. La referencia más reciente es el insólito macroproyecto Urbanístico del Delta del Río Vélez en suelo no urbanizable de protección especial, quedando derogada dicha protección y transformada en Área de Oportunidad Turística para beneficio de sus promotores.



3.2 Evolución del Índice de alteración de línea de costa en los años de estudio.

En las Gráficas 1 y 2, se muestran reflejados en histogramas de frecuencia los datos del Índice de alteración que ha sufrido el litoral malagueño de los municipios tanto de la Costa Oriental (Gráfica 1), como de la Costa Occidental (Gráfica 2).

Grafica 1. Evolución del Índice de alteración de la Costa Oriental en los años de estudio por municipio en los primeros 1000 metros.



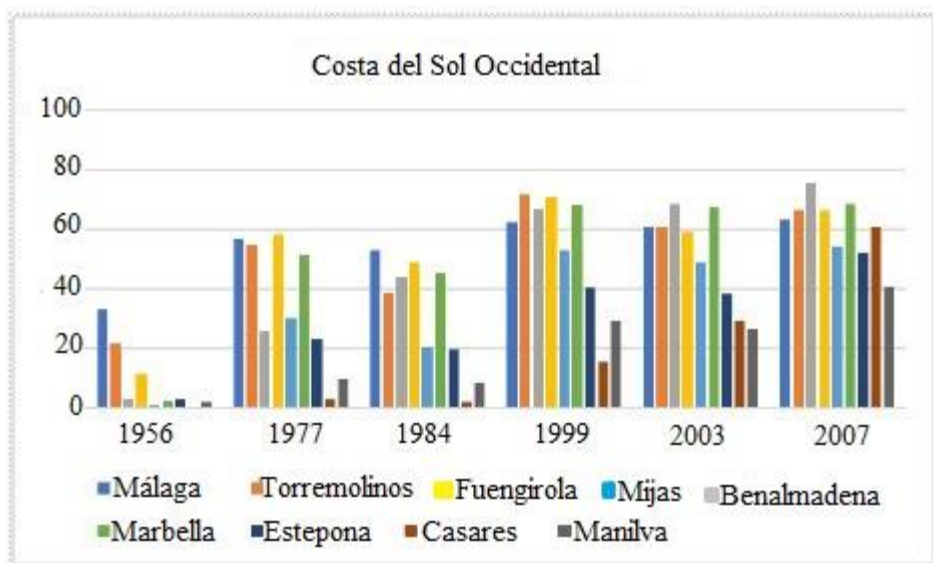
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Junta de Andalucía, Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

A simple vista podemos observar en ambas gráficas la tendencia al incremento de índice del sellado del suelo y la gran diferencia que existe entre una y otra costa, mostrándose los valores de las barras correspondientes a los municipios de la Costa Occidental, bastante elevados respecto a los de Costa Oriental, esto nos indica un mayor porcentaje de suelo construido y, por lo tanto, a un mayor desarrollo de asentamientos poblacionales que inciden en los recursos, transformación de la tierra, expansión de infraestructuras de transportes lo que lleva a un deterioro de la cobertura del suelo con material impermeable impidiendo sus funciones reguladoras, perdiendo calidad y productividad causando así un impacto ambiental.

Principalmente destacan los municipios de Málaga, Torremolinos, Fuengirola y Marbella ya que fue principalmente las zonas donde más se asentó y evolucionó el turismo, siendo cada cado año la cifra mayor de turistas que llegaban, por lo que el ritmo de la construcción aumentaba a su par, para poder cubrir la demanda. En el caso de la Costa Oriental, destaca el municipio del Rincón de la Victoria, por su cercanía a Málaga capital lo que le era beneficio para su desarrollo y expansión. La evolución del Índice de alteración de la Costa que la Tabla 1 nos muestra, cómo en cada columna el índice es mayor, debido a la expansión urbanística que cada vez se ha ido dando más intensamente por el crecimiento de la población.

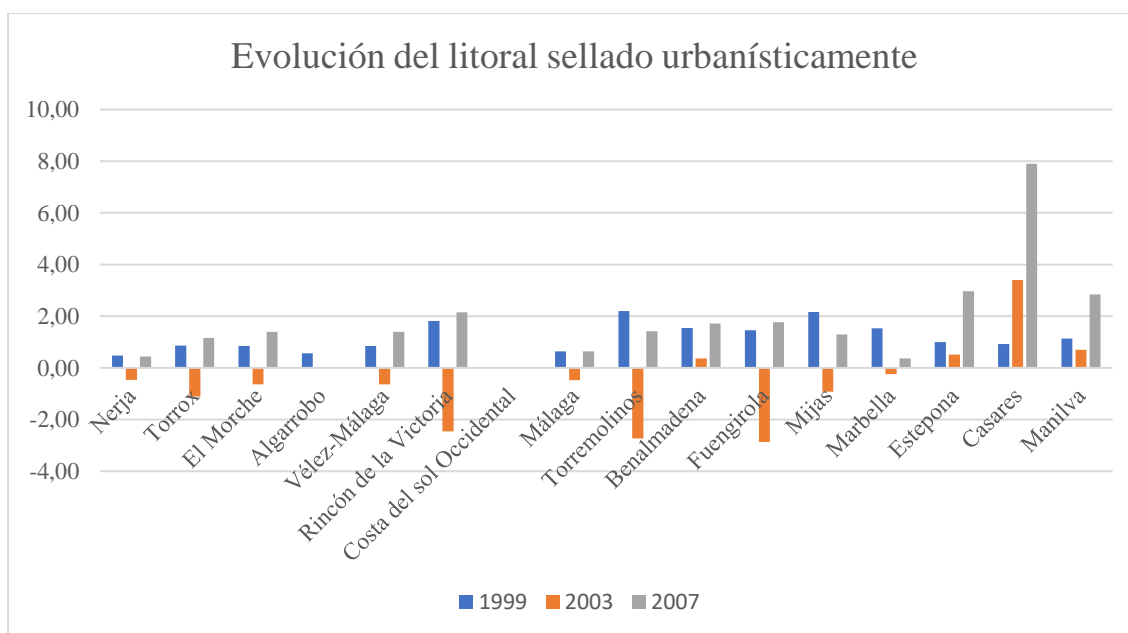


Grafica 2. Evolución del Índice de alteración de la Costa del Sol en los años de estudio por municipio en los primeros 1000 metros.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Junta de Andalucía, Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

Gráfica 3. Variación media anual del proceso del sellado o liberación del suelo litoral malagueño periodo tiempo, 1984-1999, 1999-2003 y 2003-2007



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Junta de Andalucía, Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

Principalmente destacan los municipios de Málaga, Torremolinos, Fuengirola y Marbella ya que fueron principalmente las zonas donde más se asentó y evolucionó el turismo, siendo cada cada año mayor la cifra de turistas que llegaban, por lo que el ritmo de la construcción aumentaba a su par, para poder cubrir la demanda

En el caso de la Costa Oriental, destaca el municipio del Rincón de la Victoria, por su cercanía a Málaga capital lo que le era beneficioso para su desarrollo y expansión. A lo largo de los años que la tabla nos muestra, se



puede ver cómo en cada columna el índice es mayor, debido a la expansión urbanística que cada vez se ha ido dando más intensamente debido al crecimiento de la población.

En la Gráfica 3, Tabla 1, se expresa la variación media anual del proceso del sellado o, liberación del suelo litoral de la costa malagueña. Para cada periodo de tiempo, 1984-1999, 1999-2003 y 2003-2007 se ha calculado el cambio medio anual de sellado o liberación (valores negativos que aparecen debajo del cero de las abscisas).

Tabla 1. Variación media anual del proceso del sellado o liberación del suelo litoral malagueño periodo tiempo, 1984-1999, 1999-2003 y 2003-2007

Municipios	1984-1999	1999-2003	2003-2007
Costa del Sol Oriental			
Nerja	0,47	-0,46	0,44
Torrox	0,86	-1,11	1,16
El Morche	0,85	-0,64	1,40
Algarrobo	0,56	0,01	0,00
Vélez-Málaga	0,85	-0,64	1,40
Rincón de la Victoria	1,82	-2,46	2,16
Costa del Sol Occidental			
Málaga	0,63	-0,48	0,64
Torremolinos	2,20	-2,73	1,42
Benalmadena	1,54	0,37	1,71
Fuengirola	1,45	-2,87	1,76
Mijas	2,16	-0,93	1,29
Marbella	1,52	-0,25	0,37
Estepona	1,00	0,52	2,97
Casares	0,92	3,40	7,90
Manilva	1,13	0,70	2,84

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Junta de Andalucía, Consejería de Agricultura, ganadería, pesca y desarrollo sostenible.

Al observar la evolución de la variación media del sellado del litoral malagueño hay que hacer varias salvedades. La primera es referente a los datos anteriores a 1984, que obedecen al modelo de desarrollo heredado del pasado franquista, por el cual la zona litoral quedaba en manos de cualquier especulador inmobiliario o intereses privados de diversa índole, solo hay que recordar la playa privada del ministro Girón en Fuengirola; el balneario de los Baños del Carmen en Málaga; la residencia de Tiempo Libre de Marbella, casitas de pescadores en Mezquitilla, las llamadas Casas del Perro de las Playas de San Andrés en Málaga, etc.



Es a partir de 1988, cuando se promulga la Ley 22/1988 de Costas, cuando los distintos órganos de gobierno: nacionales; autonómicos; provinciales y municipales, disponen de un instrumento para ordenar su territorio litoral. Esa tarea no estuvo exenta de dificultades, habida cuenta de que el desarrollo turístico del litoral malagueño había comenzado en los años 60 del siglo XX. Solo hay que recordar el papel de la empresa SOFICO, en el litoral occidental.

Hubo un periodo de tiempo, según los datos, entre 1999 y 2003 en el que gran parte de la Costa recupera terreno del litoral, en los que se produce liberación de suelo sellado, es decir, hay menos suelo ocupado por construcciones que con anterioridad en ese momento, eso ocurre casi de forma generalizada, en todo el litoral, salvo en municipios de Benalmádena, Estepona, Casares y Manilva. Podría ser que lo infra construido en el litoral lo echaran abajo. Estas circunstancias explicarían que hasta principios del siglo veintiuno no se aprecie de forma generalizada, una recuperación del litoral, salvo en los tres municipios más occidentales Estepona; Casares y Manilva; y mucho más ligeramente en Benalmádena. En el caso de los tres primeros resulta más lógico, porque el sellado de su costa era mucho más tenue, anteriormente. Tanto es así, como que en el caso de Casares en el 1959 tenía todo su litoral libre de construcciones.

4. CONCLUSIONES

Se identifica al turismo como uno de los actores principales en este trabajo por repercutir en las relaciones sociales, en la economía, así como en el medio ambiente natural. Es una actividad económica importante que incide en otras ramas de actividad que retroalimentan las actividades turísticas, cuyo sector representa la décima parte del Producto Interior Bruto, siendo, por lo tanto, un factor determinante en la estructuración del territorio. Dependiendo del tipo de turismo que se desarrolle en los diversos espacios geográficos, las infraestructuras para ello serán diferentes, por lo que las repercusiones ambientales que puedan tener dichas acciones, variarán en menor o mayor medida, siendo la edificación de hoteles, así como, de apartamentos turísticos y las segundas residencias, las que han ocasionado un mayor impacto paisajístico, y, por lo tanto, negativo para el medio.

El uso intensivo y extensivo de suelo por la construcción, da lugar a un deterioro de éste y a la pérdida en la calidad paisajística, esto se ha dado y sigue dándose, más especialmente en la Costa de Sol Occidental, sobre todo, en Marbella y Torremolinos, municipios pioneros en el turismo de sol y playa, que junto a Fuengirola, han ido rompiendo con el paisaje característico del litoral Atlántico y Mediterráneo, que si bien en los inicios de la actividad turística atrajo a tantas personas alojándose en las viviendas unifamiliares, con el paso del tiempo han transformado este espacio en una conurbación que comprende desde Manilva hasta Málaga capital, lo que da lugar hoy en día a un nivel de sellado el suelo muy elevado, considerándose un suelo infértil.

El factor de singularidad, autenticidad y naturaleza que ofrecía el destino turístico de la costa en sus inicios fabricando emociones respecto al clima, playas y los primeros destapes contribuyendo a la sólida imagen de marca Costa del Sol, han mudado a algo más complejo como producto turístico, a la diversificación de los atractivos y la oferta de nuevos productos y rutas turísticas, para paliar la saturación de este espacio en su capacidad de carga ya superada, transformando otros espacios al interior de la provincia y Costa Oriental (proyecto del puerto deportivo (Calaceite en Torrox) con señas identitarias atractivas parecidas a las iniciales, proliferando un conglomerado de negocios subsidiarios para seguir nutriendo la mal llamada industria turística, pero de la que muchas personas viven en nichos de competitividad y empleo.

El turismo ha mostrado su cara menos amable en el contexto de la evolución de la pandemia por el Covid-19, como termómetro de la movilidad con una fuerte caída de la actividad y sus terribles consecuencias económicas. La misma fragilidad que está mostrando con sus repercusiones en el territorio por los efectos del cambio climático estando en riesgo alto de erosión más de la mitad de las playas. Se reivindica la redacción y ejecución de Estrategias para la Protección de la Costa de Málaga y planes para estabilizar las playas y como lo viene haciendo la plataforma de espigones emergidos en Marbella.

La gravedad de la situación la muestran diferentes colectivos apremiando con la mayor mayor resolución de solicitudes a la Demarcación de Costas para la extracción de áridos fluviales de algunos cauces de ríos para aportar arenas a las playas de Torrox Costa (rio Benamargosa), la playa de Guadalmar en Málaga en el rio



Guadalhorce, playa de las Chapas en Marbella en el río de Fuengirola, playas de Estepona en los ríos El Padrón, El Castor y Velerín. Con conflictos de intereses por los recursos suelo y agua para el campo reivindicando estrategias de planificación para garantizar la distribución hídrica y equitativa de estos recursos vitales. Un sistema que se nos muestra contradictorio en su evolución, entre el deseo de la llegada de más turistas y la realidad de la masificación de los espacios turísticos que generan emociones de fobia hacia el turismo derivados de los problemas de congestión de tráfico, ruido, masificación de lugares de ocio al triplicarse la población por la flotante durante fines de semana, puentes de festividades, ferias y eventos culturales y temporadas altas.

REFERENCIAS

- AEMA, CE, (2012): Documento de trabajo de los servicios de la Comisión. Directrices sobre mejores prácticas para limitar, mitigar o compensar el sellado del suelo. Bruselas, 15.5.2012, SWD (2012) 101 final/2. Recuperado en <http://ec.europa.eu/environment/soil/pdf/guidelines/ES%20%20Sealing%20Guidelines.pdf>
- Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía. Recuperado en http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/rediam/menuitem.dc2a45ec0662d3cf8ca78ca731525ea0/?vgnnextoid=90f1fa43596d4310VgnVCM2000000624e50aRCRD&lr=lang_es
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía. Recuperado en <http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/>
- Consejería de Transformación económica, Industria, Conocimiento y Universidades. Junta de Andalucía. Centro de Descargas del CNIG-IGN
- FAO y GTIS (2016) Estado Mundial del Recurso Suelo (EMRS). Resumen Técnico, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura y Grupo Técnico Intergubernamental del Suelo. Roma, Italia: FAO. Recuperado en www.fao.org/publications
- García Manrique, E. (1985-6). Turismo y agricultura en la Costa de Sol malagueña. Revista de estudios regionales. Extra. Vol. VI.2, 81-96 Ágora.
- IECA (2020) Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades. Junta de Andalucía. Recuperado en <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/prodCartografia/ortofotografias/index.htm>
- Illán-Fernández, E.J., & Pérez-Morales, A., & Pérez-Morales, A. (2022). El sellado antropogénico del suelo. Análisis bibliométrico Cuadernos Geográficos 61(1), 107-128 DOI: <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v61i1.22293>.
- Justicia Segovia, (1978). Los cultivos hortícolas de la costa oriental malagueña. BAETICA, (1) 55-124.
- Justicia Segovia, A. & Escudero Gallegos, C. (1989). El impacto del turismo en la actual organización del espacio agrario en el municipio de Marbella., Revista CILNIANA,7, 59-63. Marbella. Delegación de Cultura. MI. Ayuntamiento de Marbella.
- Luque Aranda, M. y Pellejero Martínez, C. (2015). Crisis del petróleo, transición a la democracia y frenazo de la expansión turística en España, 1973-1985. Cuadernos de Historia Contemporánea, 370, pp. 115-144. https://doi.org/10.5209/rev_CHCO.2015.v37.50989.
- Lillo Bañuls, A., Ramón Rodríguez, A. B., y Sevilla Jiménez, M. (2007). El capital humano como factor estratégico para la competitividad del sector turístico. Cuadernos de Turismo.



MOVILIZACIÓN SOCIAL Y PRESERVACIÓN DEL PAISAJE; DE LAS COMARCAS DE GIRONA AL LITORAL MEDITERRÁNEO PENINSULAR

Mita Castañer Vivas, Jaume Feliu Torrent, Javier Martín Uceda, Sergi Nuss Girona, Oriol Porcel Montané y Joan Vicente Rufí
Departamento de Geografía. Universitat de Girona

Resumen:

La movilización social ha sido esencial para la preservación del patrimonio y del paisaje en nuestro país. A partir de una investigación sobre los últimos cincuenta años de movilizaciones ambientalistas en la provincia de Girona creemos que la afirmación inicial puede pasar de hipótesis de trabajo a conclusión, al menos para el territorio analizado. La consecuencia de este resultado es que, ante unos procesos de transformación agresiva del territorio que no se detienen y en un marco de cambio ambiental y transición energética, la movilización continuará siendo imprescindible. Ante este panorama, hemos iniciado un nuevo proyecto que, en equipo con grupos de investigación de las universidades Rovira i Virgili, Valencia, Alicante, Murcia, Granada y Málaga, nos proponemos analizar la presencia y el impacto de las movilizaciones y los movimientos para la protección del territorio en todo el litoral mediterráneo peninsular.

Palabras clave: Conflictos territoriales, protección del territorio, movimientos sociales.

Abstract: Social movements and mobilization has been essential for the preservation of heritage and landscape in our country. From an investigation into the last fifty years of environmental mobilizations in the province of Girona we believe that this initial statement can go from working hypotheses to conclusion, at least for the territory analyzed. The consequence of this result is that, in the face of processes of aggressive transformation of the territory that do not stop and in a framework of environmental change and energy transition, mobilization will continue to be essential. Given this panorama, we have started a new project that, as a team with research groups from the universities Rovira i Virgili, Valencia, Alicante, Murcia, Granada and Malaga, we propose to analyze the presence and impact of mobilizations and movements for the protection of the territory throughout the peninsular Mediterranean coast.



Keywords: Spatial conflicts, landscape protection, social movements.

1. INTRODUCCIÓN

Desde 2019, el grupo de investigación APTA (Análisis y Planificación del Territorio y el Ambiente) del Departamento de Geografía de la UdG viene desarrollando una investigación sobre los movimientos ambientalistas y su incidencia en el desarrollo territorial de la provincia de Girona. Se trata de una investigación bajo el título de “Paisajes salvados/ paisajes por salvar”, en colaboración con la Associació de Naturalistes de Girona, y que ha dado lugar a diferentes materiales y actividades.

La comunicación presenta el estado de dicho trabajo y expone las intenciones y primeros pasos del proyecto que apenas hemos iniciado investigadores de las universidades de Girona, Rovira i Virgili, Valencia, Alicante, Murcia, Granada y Málaga bajo el título de “Paisajes salvados/paisajes por salvar: movilización social y preservación del paisaje en el litoral mediterráneo español” -MOVxPAIMED- , objeto de financiación por el Ministerio de Ciencia e Innovación en la última convocatoria de proyecto de I+D+i⁵.

El punto de partida es la experiencia de Girona, que en cierta medida se basa en una visión voluntarista -a confirmar con los datos- de la historia reciente de movilizaciones para la defensa del territorio: a pesar de múltiples “derrotas”, el resultado de la movilización es claramente positivo; sin ella multitud de espacios que hoy están preservados, protegidos y que forman parte del patrimonio colectivo habrían desaparecido por los procesos urbanizadores. El caso de Girona, creemos, tiene un interés particular puesto que presenta unos antecedentes de preocupación por la preservación del paisaje de muy largo recorrido y una densidad de casos mucho más alta que el resto de Catalunya ((Nogué y Vicente, 2004 Nuss y otros 2020).

Los marcos teóricos de la investigación discurren en dos ámbitos bien conocidos. Por un lado, el de los “nuevos movimientos sociales”, ya con un largo recorrido que parte como mínimo de los años ochenta con las propuestas de Tilly y Touraine entre otros (Touraine 2006; Tilly y Wood, 2010). Por otro lado, sin salir en cierto modo de este primer marco, conforman también una base de la investigación las aportaciones teóricas en torno al rol del territorio como aglutinador y argumento de las movilizaciones sociales (Castells, 2003; Nel.lo, 2003; Nogué, 2015). En este sentido, una de las hipótesis de la investigación plantea que el análisis conjunto de las movilizaciones y sus resultados nos tiene que llevar a la superación de la simple etiqueta de NIMBY que a menudo reciben estos colectivos (y no sin motivos) (Nel.lo, 2003).

Como consecuencia, y esto constituye tal vez uno de los campos menos trillados de los estudios sobre movimientos sociales (Ibarra y otros, 2020), la investigación pone especialmente el foco en los resultados de las movilizaciones; y es en relación a los mismos que, como se verá, se establecen categorías y clasificaciones de casos.

Con este antecedente de caso, este marco teórico y de método de estudio, como hemos dicho, nos hemos planteado el análisis de todo el litoral mediterráneo peninsular (de hecho, hasta Huelva, y excluyendo la costa insular); para ser más precisos, las comarcas litorales de las comunidades autónomas implicadas. Este paso implica obviamente una complicación grande de la investigación pero, como retorno, unas expectativas de análisis y obtención de resultados interesantísimas. La multiplicación de casos y la diversificación de territorios tiene que permitir una revelación de lógicas muy amplia e interesante; lógicas que atañen a cuestiones como los “relatos” pre-existentes (o no) en cada caso y su efecto en la socialización de las problemáticas; características particulares del medio y de la sociedad civil; modelos de urbanización e inmobiliarios; patrones

⁵ Referencia PID2020-116850RB-I00.



de relaciones entre actores;... No podemos obviar, por otro lado, que las regiones que nos proponemos abarcar suponen un 46% del PIB anual del país, el 50% PIB turístico, el 48% de la producción industrial o el 60-65% del tráfico marítimo y el 60% del transporte internacional de mercancías y de las exportaciones (Boira, 2010; Durà y otros 2019). Y como consecuencia de todo ello, la costa mediterránea occidental ha sido calificada como “la más afectada” por procesos de artificialización a nivel europeo entre 1990 y 2000, y con las tres provincias valencianas al frente (Jiménez, 2007; Greenpeace, 2019).

Siguiendo pues el camino iniciado, la investigación iniciada abre la puerta a análisis y experiencias comparativas entre territorios que tanto comparten ciertos aspectos estructurales como difieren en otros -tanto estructurales como circunstanciales-, y que en su conjunto constituyen una parte muy significativa del conjunto del país. El trabajo iniciado comporta tanto una mirada retrospectiva -sobre el historial de las movilizaciones, conflictos y resultados-, como prospectiva, sobre los casos abiertos y las condiciones territoriales, normativas, organizativas (de las entidades o, más en general, la sociedad),... en los que se desarrollan los actuales procesos de transformación y confrontación. Así pues, se están generando las nuevas bases de datos y cartográficas, se realizan “barridos exhaustivos de casos y se preparan los estudios profundizados de algunos de ellos que resulten emblemáticos por algún hecho específico: repercusión de la movilización, impacto normativo, singularidad del espacio implicado,...

Por otro lado, el proyecto MOVXPAMED incluye un objetivo nuevo centrado en aspectos didácticos (para la enseñanza media) sobre los procesos de transformación territorial. Es decir, entendemos que para la continuidad de los movimientos proteccionistas y para mejorar su incidencia en los procesos de transformación (y protección) del territorio, es imprescindible revisar las competencias y contenidos de la formación que reciben los jóvenes respecto a los instrumentos de planificación del territorio y urbanos o a las dinámicas territoriales en general.

A continuación se expone con más detalle la investigación que está más avanzada, la referida a la provincia de Girona, para la cual tanto la metodología como los resultados ya permiten ofrecer algunas conclusiones.

2. METODOLOGÍA

Esta investigación consiste de entrada en la recopilación y análisis de los procesos de movilización de incidencia territorial en las comarcas gerundenses a partir de 1970, a través del tratamiento cuantitativo-cualitativo y la cartografía de casos de conflicto ambiental y movimientos ecologistas de base.

Ambas bases de datos son el resultado del trabajo colaborativo con grupos de activismo ambiental y la investigación documental (literatura, archivos de las organizaciones, búsqueda en línea). A principios de 2018, se elaboró una lista preliminar de aproximadamente 60 casos basados en el propio conocimiento del equipo investigador. A partir de ahí, se llevó a cabo un proceso de comunicación iterativo con los activistas, con el fin de ampliar y refinar los datos y resultados. Las dos organizaciones más relevantes de Girona —IAEDEN-Salvem Empordà y Associació Naturalistes de Girona— poseen un extenso archivo documental, que ayudó a aclarar ciertas dudas de los casos. Se realizó una investigación adicional a través de búsquedas en sitios web, con cuatro fuentes de información destacadas: a) el Servicio de Gestión Documental, Archivos y Publicaciones de la ciudad de Girona (<https://www.girona.cat/sgdap/cat/premsa.php>); b) el Anuario Territorial de Cataluña, publicado por la Sociedad Catalana para la Ordenación del Territorio (SCOT), que desarrolló entre 2003 y 2015 una observación sistemática de las transformaciones territoriales y revisión de los debates y conflictos derivados (<http://territori.scot.cat/cat/anuari.php>); c) el Mapa Urbanístico de Cataluña, una herramienta de transparencia informativa del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de Cataluña, que proporciona un servidor de mapas en línea para el análisis del ordenamiento territorial y urbanístico de los 947 municipios de Cataluña, permitiendo superponer determinadas capas sectoriales y medioambientales, y consultar documentos de ordenación relacionados a diferentes escalas (<http://dtes.gencat.cat/muc-visor/AppJava/home.do>); y d) el



Departamento de Justicia de Cataluña, que dispone de un motor de búsqueda y descarga sobre organizaciones de la sociedad civil legalmente registradas, con datos sobre el tipo de entidad, su misión o foco, fecha de registro y dirección, entre otros detalles (http://justicia.gencat.cat/ca/serveis/guia_d_entitats/index.html). Por último, pero no menos importante, los activistas ambientales colaboradores también fueron una fuente sólida de información a través de juicio experto y la articulación histórica de redes de colaboración.

Por lo que se refiere a los conflictos, la base de datos registró un conjunto de campos descriptivos, tales como: denominación (generalmente un nombre de lugar o proyecto); desencadenante de conflicto (se definen ocho categorías, como se puede ver en la figura 2); ubicación (a escala municipal y de comarca, ya sea singular o múltiple); estado actual del conflicto como se describe en la Tabla 1; cifras de protección del territorio presentes en el área de conflicto o declaradas como resultado del mismo; y movimiento(s) líder(es), definiendo el nombre de la organización y calificadas por tipologías, con una categorización ad-hoc adaptada de Vallès y Martí (2020), según su naturaleza jurídica y rol social (Tabla 2).

Tabla 1. Estado de los conflictos ambientales en las Comarcas de Girona. Descripción.

Salvado	El plan o proyecto desencadenante del conflicto es cancelado ya sea a través de una resolución administrativa o una sentencia judicial, principalmente. Otras veces, eventuales cambios en las políticas o la legislación ya no permitan ciertos planes o proyectos (por ejemplo, el fracking). Los casos también pueden ser denegados antes de iniciarse la tramitación administrativa, ya que el conocimiento sobre un plan o actividad prevista conduce a la presión e informes de los movimientos que las autoridades utilizan para rechazarlo públicamente.
Salvado provisionalmente/parcialmente	Los casos salvados provisionalmente son aquellos detenidos por diversos motivos (elecciones, recesión económica, quiebra de la empresa promotora...) antes de su aprobación definitiva o ejecución completa. A menudo, los intereses económicos o políticos son tan fuertes, que los proyectos detrás de los casos salvados provisionalmente reaparecen después de algunos años. Parcialmente salvados, son aquellos que han introducido medidas correctoras de impacto ambiental relevantes.
Conflicto abierto	Casos que no han culminado los procesos administrativos y/o judiciales y para los que hay un movimiento social en su contra, haciendo acciones públicas, mítines, denuncias, recaudación de fondos, contratación de servicios jurídicos, etc.
Derrota	Casos que a pesar de la oposición social han sido aprobados y desarrollados.

Fuente: propia, basada en la evaluación colaborativa de los casos con activistas ambientales locales.



Tabla 2. Movimientos ecologistas en las comarcas de Girona. Tipologías.

Temporal informal	Local formal	Estructurante
Movimiento reactivo a corto plazo que no alcanza la constitución formal de una entidad legal, a menudo en forma de una plataforma plural con un manifiesto fundacional.	Organización sin fines de lucro legalmente constituida. Con alcance de acción municipal o comarcal, y actividad a largo plazo en la defensa del territorio, conservación y/o educación ambiental.	a) Plataforma o federación plural a gran escala y a largo plazo b) Organización histórica con actividad continuada durante décadas y actuando como referencia y paraguas para otras.

Fuente: Elaboración propia, adaptado de Vallès y Martí (2020)

En cuanto a los movimientos, se elaboró un conjunto de datos separado, basado en los registros del Departamento de Justicia catalán. Las contribuciones de los activistas permitieron ampliar la lista de colectivos, incluir movimientos informales, analizar su alcance geográfico de acción y el estado activo o inactivo actual. El estado activo se refiere a los movimientos para los que se conoce la actividad, o se ha verificado visitando una página web actualizada o a través de entradas recientes encontradas en el motor de búsqueda de Google. Los movimientos inactivos son, en cambio, aquellos que a pesar de aparecer en registros o ser conocidos por los activistas, no tienen actividad reciente, ni contenidos de sitios web/blogs congelados durante años. Sin embargo, hay evidencia de que algunos movimientos etiquetados como inactivos, en realidad han entrado en un estado letárgico cuando se detuvo la amenaza ambiental que desencadenó su aparición, y pueden reactivarse después de un tiempo si el plan o proyecto en conflicto también se reactiva.

Los primeros resultados de la investigación están disponibles en la web www.paisatgessalvats.cat (Paisajes Salvados), una plataforma de coproducción de conocimiento compartida por tres organizaciones ecologistas históricas —Associació Naturalistes de Girona, IAEDEN-Salvem Empordà y LIMNOS—, a la que contribuyeron los autores publicando la base de datos de 160 casos y su estado actual, utilizando el software de cartografía abierta online Instamaps. La investigación del caso gerundense continua su curso con la construcción de una base de datos más grande, con el fin de abordar aspectos muy específicos de los casos, tales como: magnitudes cuantitativas de los impactos ambientales prevenidos (o no); cartografía vectorial de delimitación mediante líneas o polígonos para configurar la extensión territorial exacta de cada caso (en lugar de la ubicación actual basada en puntos); cronología detallada y ciclos de conflicto; resoluciones jurídicas y/o políticas precisas; agentes involucrados y sus funciones; repertorio de acción; recursos humanos y económicos; materiales de difusión; impacto mediático; etc.

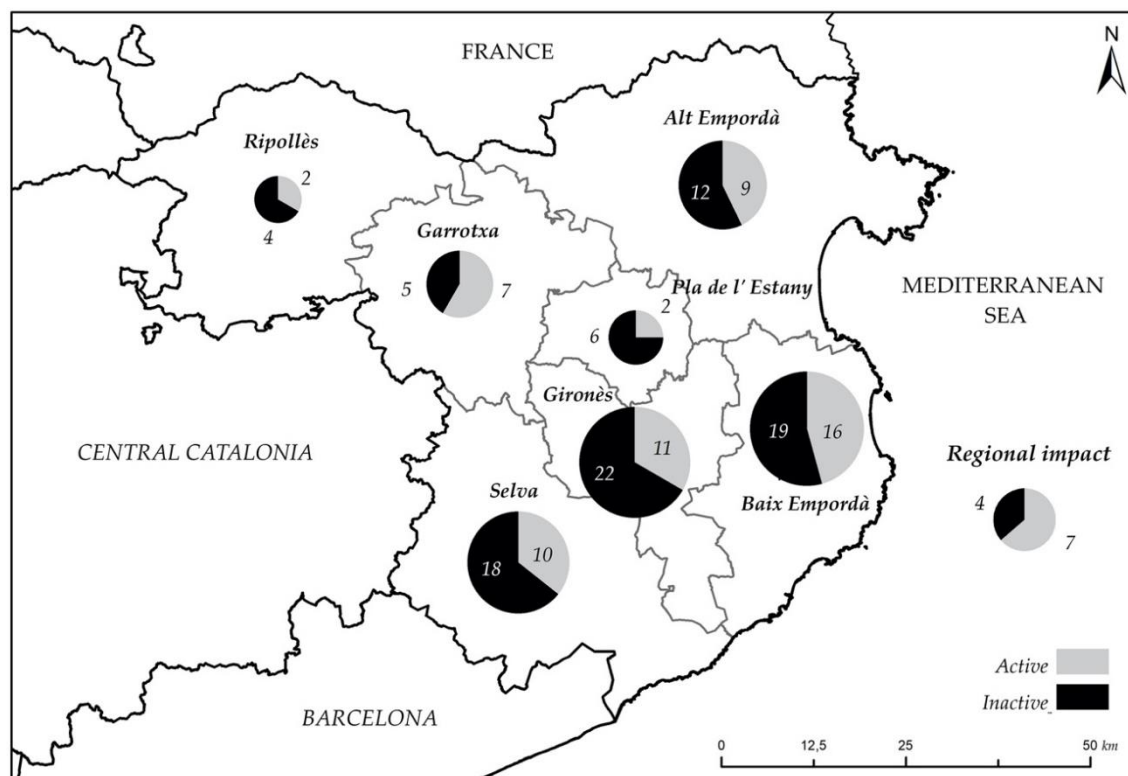
3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. Movimientos medioambientales: distribución geográfica y tipología

La Figura 2 presenta un mapa con la distribución de los movimientos a nivel de comarcas y representa si están activos o inactivos. Las “confederaciones” y plataformas formadas por múltiples organizaciones y que actúan sobre un tema que afecta a múltiples comarcas o a escala regional se representan por separado en "Impacto regional".



Figura 2. Movimientos ecologistas activos e inactivos en Girona, 2020.



Fuente: Elaboración propia (Nuss y otros, 2020)

Entre 1970 y 2020 las comarcas gerundenses han visto nacer, desarrollarse y en algunos casos extinguirse más de ciento cincuenta movimientos ecologistas (en sentido amplio). Actualmente, la división entre movimientos activos e inactivos es de 64 y 90 respectivamente (42% y 58%). Los datos sobre el año de formación o disolución de los movimientos son, hasta ahora, incompletos, lo que dificulta un análisis completo de cuáles son de reciente creación, sus décadas de actividad o el período exacto de trabajo para aquellos que ya no están activos. Sin embargo, desde hace 50 años, ha habido una tasa de reemplazo cercana a 1:1 entre los movimientos de extinción (o actualmente letárgicos) y los recién nacidos, lo que demuestra la vitalidad permanente y la efervescencia del activismo ambiental en este territorio.

La distribución geográfica de los movimientos es coherente con la población de la región, lo que demuestra que el activismo medioambiental es un denominador común de Girona en general. Más del 55% de los grupos activos y el 59% de la población pertenecen a las tres comarcas costeras de la Costa Brava (Alt Empordà, Baix Empordà y la Selva); El 17% de las organizaciones y el 15% de la población se encuentran en las tres comarcas del interior (Garrotxa, Pla de l'Estany y Ripollès); y el 28% de los movimientos, ya sea de ámbito local o regional, y el 26% de la población se encuentra en la comarca capital del Gironès.

Respecto a las tipologías definidas en la metodología -a) Informal temporal; b) Local formal; c) Estructurante-, con esta categorización, la gran mayoría de los movimientos (71%) pertenecen al tipo local formal. Por lo tanto, en general, la sociedad civil de Girona, motivada por el medio ambiente, sigue un historial de formalización de este compromiso a través de una organización legalmente constituida con miembros registrados. Esto es relevante cuando se enfrenta a un conflicto ambiental emergente, ya que la representación del movimiento a través de una asociación constituida es necesaria para repeler formalmente un plan, proyecto o actividad en su procedimiento administrativo. A largo plazo, este tipo de movimiento puede desgastar a los activistas, porque requiere un compromiso constante, una junta, gestión presupuestaria, etc. Pero también aumenta la transparencia y la seriedad de los movimientos, y se convierten en marcas reconocidas, con líderes identificables a los que la comunidad local, las autoridades y la prensa pueden referirse fácilmente, y son capaces de embarcarse en largos y costosos procesos legales en los tribunales (i.e. una década o más para un solo caso).



Como ejemplos del tipo local formal entre las organizaciones activas, hay siete cuyos nombres comienzan por *Salvem* (Salvemos) y continúan con un lugar específico. Movimientos nacidos para defender un enclave concreto y que hoy en día son miembros fijos de la red ecologista regional, algunos de los cuales con varios casos bajo su dominio.

Los movimientos temporales informales son el 16% de la muestra. Se trata, por lo general, de plataformas heterogéneas de corta duración creadas en respuesta a una amenaza o impacto ambiental, a través de la federación de organizaciones locales formales y estructurantes con otros tipos de sociedad civil (sindicatos, asociaciones de vecinos, partes interesadas del sector privado, autoridades locales, partidos políticos, instituciones académicas, etc.), con la firma de un manifiesto fundacional como terreno común para las reclamaciones. Esta tipología se utiliza más comúnmente contra grandes infraestructuras (líneas eléctricas, carreteras, vertederos...), actividades molestas (por ejemplo: canteras o fábricas, por ruido, olor...), o como forma de ganar capacidad de presión gracias al enfoque federativo. Las plataformas temporales florecen y dejan de existir siguiendo muy de cerca el desarrollo de la actividad, plan o proyecto al que se oponen. Por lo tanto, ya sea si el caso se abandona o se ejecuta, la plataforma desaparecerá después, ya que nunca tuvo la intención de convertirse en un movimiento estable. Aun así, si la amenaza fue repelida y se reactiva años después, la plataforma también puede hacerlo, iniciando un nuevo ciclo de conflicto para el que ya existe un historial de conocimientos adquiridos por la comunidad sobre el tema (en sus múltiples facetas ambientales y legales), y habilidades de movilización.

Finalmente, el 20% de los movimientos se entienden como estructurantes, dada su capacidad para estructurar y coordinar grandes campañas, y/o su papel durante décadas como referentes a escala comarcal o regional. Actualmente hay 14 movimientos activos en la categoría, y otros 6 ya no están activos ya que su conflicto asociado ha terminado.

Los movimientos estructurantes se dividen en dos subtipos. En primer lugar, aquellos que crecen en torno a una causa y comienzan en forma de "Plataforma" o "Coordinadora" —como en el caso Temporal Informal—, pero que evolucionan con el tiempo hacia una estructura permanente capaz de responder a varios ciclos políticos y/o de conflicto. Un muy buen ejemplo de ello es SOS Costa Brava. Una plataforma nacida en agosto de 2018 con 16 organizaciones iniciales y hoy en día más un total de 25 reunidas bajo una Federación formalmente constituida.

El segundo subtipo es para las "organizaciones históricas". Cuando pequeños grupos necesitan apoyo en asuntos técnicos y jurídicos, en llegar a los medios de comunicación o a las autoridades, en la organización de actividades, etc., se ponen en contacto con estas organizaciones en busca de orientación, asistencia... o simplemente por la co-firma de sus demandas, ya que esto empodera su causa frente a la sociedad y las instituciones gubernamentales. De hecho, todas las plataformas plurales suelen despegar después de que estas organizaciones estructurantes las hayan respaldado, y muy a menudo se convierten en el pilar sobre el que se desarrolla la campaña a largo plazo. Las organizaciones históricas son muy pocas, pero poseen una sólida trayectoria de 30 a 40 años. Aun así, en la práctica, principalmente dos organizaciones —IAEDEN—Salvem Empordà y Associació Naturalistes de Girona— han sido los nodos que sostienen toda la red durante más de 20 años.

3.2. Conflictos ambientales: mapa, tipología y resultados

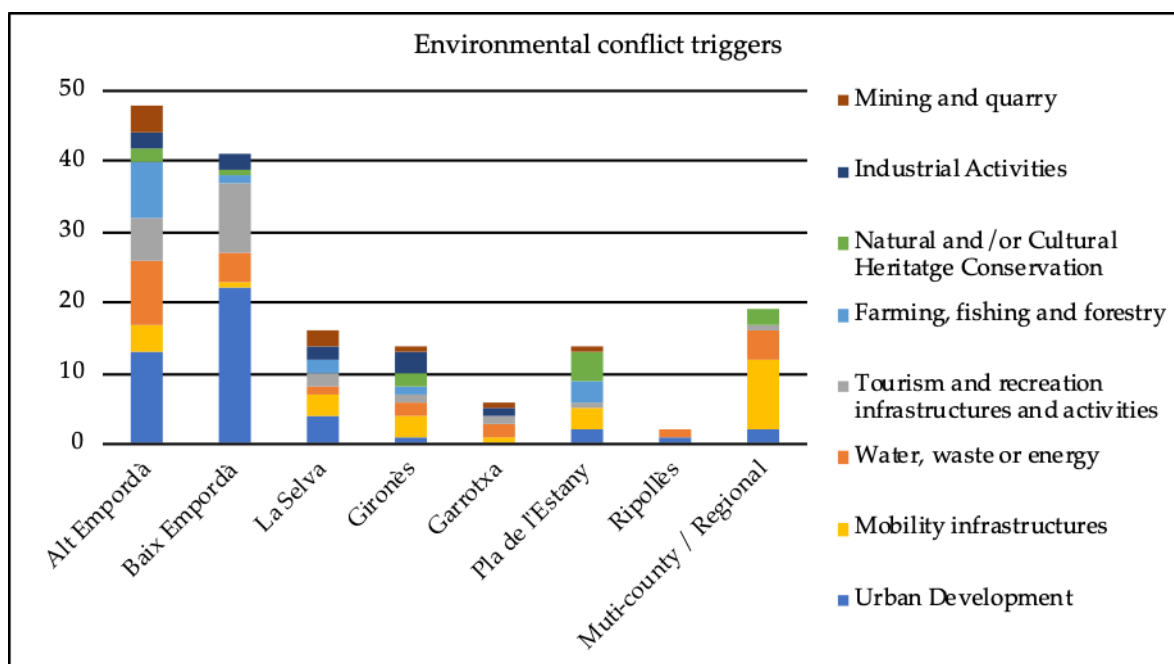
Hasta el momento, el registro de conflictos ambientales en Girona contiene 160 casos desde 1970, lo que se desglosa en una media de más de 30 casos por década.

La Figura 3 establece la distribución territorial de los planes, proyectos o actividades desencadenantes de conflictos. El desarrollo urbano es la principal fuente de movilizaciones con 45 casos (28%), seguido de las infraestructuras de movilidad (16%); los siguientes son infraestructuras, instalaciones y actividades de agua, residuos o energía (14%); y en cuarto lugar infraestructuras y actividades turísticas y recreativas (14%). Estas



cuatro modalidades concentran casi 3/4 de los conflictos en Girona desde 1970, manifestando el fuerte carácter de la comarca como destino recreativo-turístico y territorio de paso.

Figura 3. Desencadenante del conflicto ambiental; comarcas de Girona, 1970-2020.



Fuente: Elaboración propia (Nuss y otros 2020).

Cabe destacar que el 66% de los casos (105 en total) tienen lugar en las tres comarcas de la Costa Brava (Alt Empordà, Baix Empordà, La Selva), frente al 22% en las tres comarcas del interior (Garrotxa, Pla de l'Estany y Ripollès), el 14% en el Gironès; y el 12% en más de una comarca. Las comarcas costeras suman 39 de los 45 (87%) conflictos de desarrollo urbanístico, y 18 de 22 (82%) para los relacionados con el turismo y las infraestructuras y actividades recreativas, lo que muestra el funcionamiento entrelazado de la especialización en el turismo de masas y el sector de la construcción.

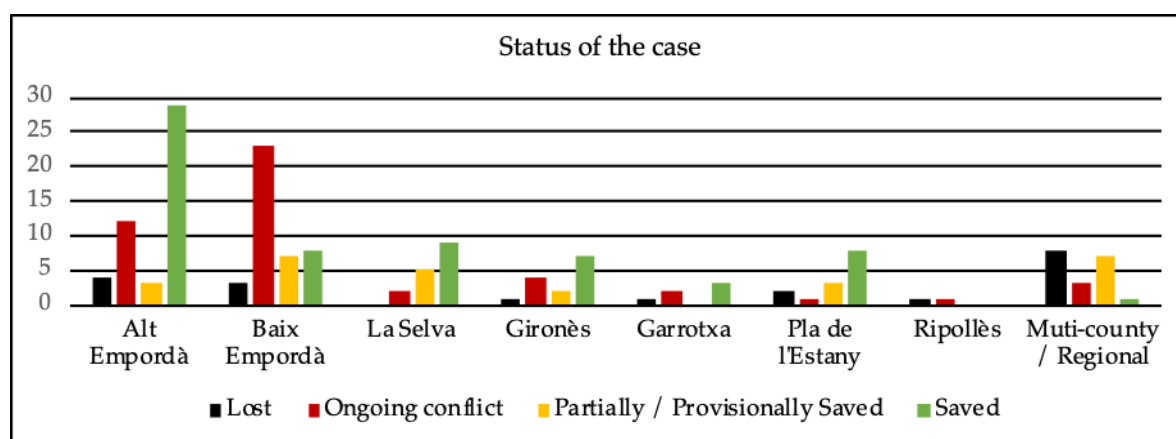
La Figura 4 explica el estado actual de cada caso. Sumando paisajes salvados y parcialmente/provisionalmente salvados, es destacable que el 58% de los conflictos (92 de los 160) han terminado en cualquiera de estas categorías (salvados el 42%, y parcialmente/provisionalmente salvados el 16%).

Un 13% corresponde a "derrotas", con el desarrollo del plan, proyecto o actividad en toda su extensión e impacto. Otro 30% de los casos (46) son actualmente conflictos activos, como prueba de que la tensión sobre la calidad y conservación del paisaje es una constante de las dinámicas territoriales y socioecológicas en Girona. El 77% de los conflictos en curso tienen lugar en las comarcas de la Costa Brava (y casi la mitad en el Baix Empordà), lo que explica por qué los grupos ecologistas locales se unieron a la plataforma SOS Costa Brava en 2018.

De los 20 "paisajes perdidos" de la Figura 4, 17 pertenecen a conflictos relacionados con infraestructuras, ya sea para movilidad, o para el aprovisionamiento de agua, residuos o energía. Sostenidos por los planes sectoriales existentes y, a menudo, por las declaraciones de interés público, estos proyectos obtienen un poderoso impulso, en forma de apoyo político y económico, incluso a nivel europeo; por ejemplo, el tren de alta velocidad o las líneas eléctricas de muy alta tensión..., lo que se traduce en una efectividad de movilización mucho menor, en comparación con la oposición social frente a proyectos de menor envergadura dependientes de la toma de decisiones y competencias locales.



Figura 4. Estado actual de los conflictos ambientales en Girona 1970-2020.

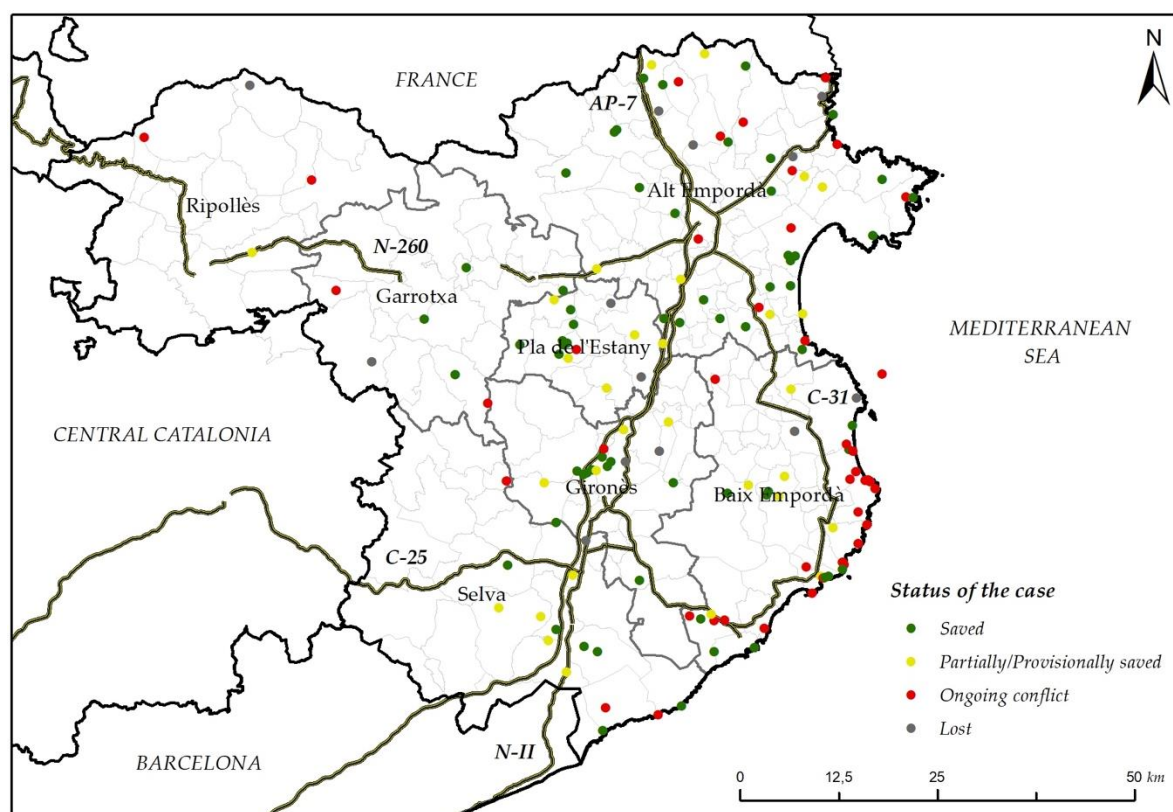


Fuente: Elaboración propia (Nuss y otros, 2020).

Para mostrar mejor la dispersión geográfica de los conflictos, la Figura 5 presenta un Mapa de su ubicación y estado. La distribución agregada reconfirma la idea de que la Costa Brava es el punto de acceso más importante de Girona para los conflictos territoriales y las movilizaciones ambientales. Los 22 municipios de la costa representan el 36% de los conflictos (57 casos) desde 1970. De ahí que, de 208 municipios de toda la región más de un tercio de la tensión se concentre en una décima parte del territorio en términos administrativos. Moviéndonos un poco más hacia el interior —entre la costa y el corredor central de infraestructuras, o cerca de él—, hay un 13% adicional de casos (21), hecho que puede estar directamente relacionado con el efecto económico regional de la Costa Brava. Se trata de proyectos de promoción de viviendas unifamiliares, que a veces incluyen un aeródromo, un campo de golf, un spa...; parques temáticos recreativos; líneas eléctricas o proyectos de desdoblamiento de carreteras que sirven a la costa; etc. En suma, la Costa Brava ha influido en la mitad de los conflictos medioambientales de los últimos 50 años, pero gracias a la presencia de la ciudadanía activa la mitad de ellos han acabado en paisajes salvados o parcialmente/provisionalmente salvados.



Figura 5. Mapa de conflictos ambientales en Girona 1970-2020.*



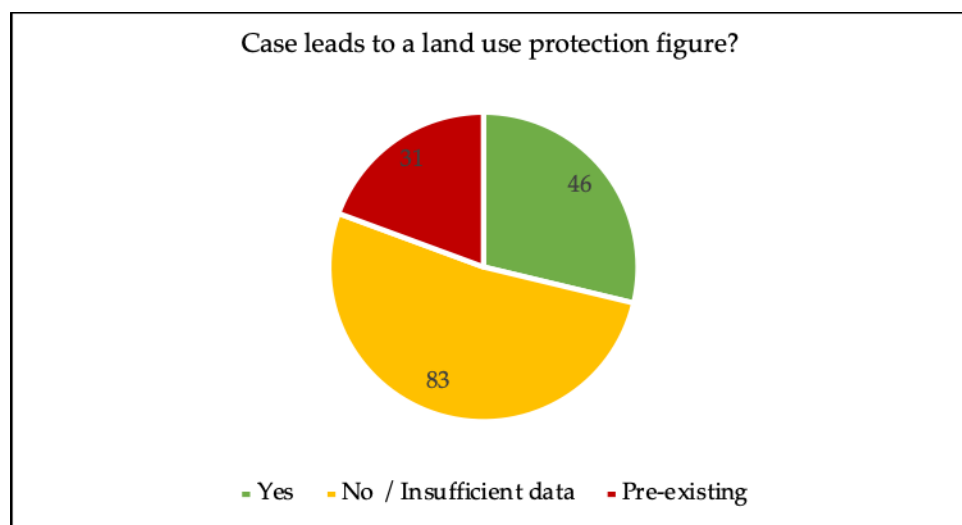
Fuente: Elaboración propia (Nuss y otros, 2020). *Para las infraestructuras lineales se determinó un centroide en función de la longitud de la nueva carretera, línea eléctrica, etc.

Basándose en el estado de los conflictos en las últimas cinco décadas (Figuras 4 y 5), sostenemos que el activismo ambiental de Girona ha sido significativo para la conservación del paisaje. En la mayoría de los casos, llevó a abandonar, detener o mejorar planes, proyectos o actividades que, de otro modo, habrían tenido impactos relevantes en el paisaje y el medio ambiente de la región. Por otro lado, en términos culturales, preservar estos paisajes -ordinarios o de excelencia- a través de movilizaciones era esencial para construir y alimentar una fuerte *territorialidad*; es decir, el empoderamiento con factor inherente en la identidad de la comunidad y que la hace reaccionar cuando aparecen amenazas ambientales.

Para una primera aproximación al impacto territorial de las movilizaciones, la Figura 6 muestra un análisis preliminar de la tasa de conversión de las zonas de conflicto a las cifras de protección del territorio. Resulta, con los datos disponibles, que al menos en 46 conflictos (29%) el resultado fue la aprobación de algún tipo de figura de protección patrimonial o de uso del suelo que reconoce los valores existentes e impide transformaciones significativas en el futuro. Esto puede ser a escala municipal (por ejemplo, bosques o tierras de valor agrícola; área verde protegida; catálogo local de edificios protegidos; etc.), regional (por ejemplo, Parque Natural; Espacio de Interés Natural; Bien Cultural de Interés Nacional...), estatal (por ejemplo, Paisaje Pintoresco, dominio público terrestre-marítimo), o incluso a nivel internacional (red Natura 2000; Humedal Ramsar; etc.). En 31 casos adicionales (19%), el conflicto se desató en una zona con protección preexistente. Aquí, el activismo tenía el objetivo de hacer cumplir el estatus legal de esa área, con un balance específico de 12 paisajes salvados o parcialmente / provisionalmente salvados; 15 conflictos en curso; y 4 perdidos. Así, en cerca del 50% de los conflictos (77 de 160), el activismo significa más territorio y patrimonio (incluyendo sitios o elementos individuales) bajo figuras de protección, o se ocupa de aquellas áreas ya reguladas.



Figura 6. Tasa de conversión de sitios de conflicto ambiental a figuras de protección del territorio.



Fuente: Elaboración propia (Nuss y otros, 2020)

4. CONCLUSIONES

- El activismo medioambiental ha sido un factor fundamental para la preservación de los espacios naturales y valores territoriales en las comarcas de Girona. Sin este activismo no se puede explicar una parte significativa de las decisiones políticas —en forma de planificación, legislación y gestión— que han protegido el paisaje y el patrimonio de esta zona. Por ejemplo, desde el final de la dictadura franquista, todos los parques naturales declarados tienen su origen en movilizaciones sociales y, muy significativamente, los recientes procesos de reducción de suelo urbanizable en áreas litorales —Planes Directores Urbanísticos específicos de 2005 y 2021⁶— son consecuencia de estos mismos procesos. Las reivindicaciones ecologistas encontraron eco en la Administración, lo que a su vez significa que el activismo persistente es un factor estructural de los procesos territoriales en Girona, y su contribución en términos de preservación del paisaje es notable y claramente positiva.
- La investigación expone, también, la singularidad del caso de Girona en el contexto de Catalunya. Girona es un territorio con una narrativa paisajística sólida y persistente. Durante más de 150 años, los valores paisajísticos han inspirado a los artistas y se han convertido en uno de los componentes del imaginario cultural e incluso de la identidad cultural catalana. La identidad local también ha evolucionado con el paisaje en su núcleo, con movimientos que presionan por el reconocimiento y/o la conservación del patrimonio natural y cultural desde principios de la década de 1900. Los ecologistas se han convertido en la explícita representación de este denso sentido del lugar, con más de 150 movimientos en los últimos 50 años. Ser portadores de una fuerte identidad territorial reconocida se ha convertido en su principal ventana de oportunidad política. Los conflictos territoriales se explican en parte por la paradójica contradicción del reconocimiento simbólico y real de los paisajes y las oportunidades económicas de la región: es tan valioso para aquellos que la ven como una mercancía y quieren transformarla, como para aquellos que quieren su preservación como bien común.
- A pesar de que la reacción contra proyectos concretos es el inicio de tantas movilizaciones y movimientos, etiquetar a los movimientos sociales en defensa del territorio en Girona como NIMBY clásicos parece ser inexacto y simplista. Sin descartar que no pocos casos respondan a esta categoría, al menos inicialmente, en su mayoría superan la etapa NIMBY. La consolidación a largo plazo de las organizaciones (71% formales



locales) y la existencia de movimientos estructurantes, conformando en conjunto una densa red territorial y social, dota a todo el proceso estudiado de un trasfondo teórico, argumentativo y reivindicativo que "eleva" los conflictos más allá de intereses estrictamente particulares. Esta "elevación" es, por otro lado, esencial para transformar la reacción de sólo de oposición a también propositivo, como lo demuestran muchos de los casos identificados.

- Sin embargo, la insostenibilidad sigue estando en las raíces del modelo de desarrollo de la región, y las reacciones políticas son tímidas o modestas, tanto en lo que respecta a la revisión del modelo como a la creación de una gobernanza paisajística y territorial más colaborativa. Esta es la razón de la prevalencia de las movilizaciones, la aparición periódica de nuevos casos y la persistencia de algunas organizaciones durante décadas. A pesar de lo que hemos descrito como "éxito", las movilizaciones repetidas denotan la determinación y la fuerza de los modelos de desarrollo que favorecen las transformaciones ya sean agresivas o como "lluvia fina". En este contexto, la movilización se convierte en un mecanismo informal de gobernanza para romper el ritmo "*business as usual*" de los planes y proyectos y catalizar el debate social-político-jurídico, con el fin de aumentar las posibilidades de que sucesos inesperados realmente produzcan el efecto deseado. Los conflictos siguen ciclos erráticos que pueden durar años antes de que los hitos de resolución produzcan un resultado final (a menudo en forma de alguna cifra de protección del territorio). O, incluso si están activos, los conflictos pueden desaparecer progresiva o repentinamente después de cambios en el contexto legal, político, económico o social. Por lo tanto, los conflictos cualificados como "salvados", "parcialmente/ provisionalmente salvados" y "en curso", son hasta cierto punto vasos comunicantes con un área gris común, porque muchas de las actividades desencadenantes de conflictos tienen una inercia muy duradera. Esto significa que, incluso si un plan se detiene durante años, los intereses económicos o políticos detrás son tan fuertes que pueden esperar hasta que se desarrollen mejores condiciones. En el caso de Girona, la presencia de movimientos estructurantes y la consolidación progresiva de la red ecologista es una forma de contrarrestar esta dinámica de fuerzas transformadoras a largo plazo. Esperemos que la coevolución observada de las demandas del activismo ambiental y la formulación de políticas impulse nuevos instrumentos de gobernanza como un nuevo activo para el desarrollo estructural y cualitativo de los territorios basado en prácticas colaborativas, como las Cartas del Paisaje establecidas en la Ley del Paisaje de Cataluña de 2005 pero todavía con muy escaso efecto real.
- La base de datos original creada, en parte por la metodología del conocimiento colaborativo, permitirá ir más allá en la búsqueda de un modelo de compromiso cívico para la gobernanza colaborativa del paisaje. La investigación, en estos momentos, se está desarrollando con una base de datos ampliada -con casi 250 casos registrados solo para las comarcas de Girona- y con un SIG. Toda esta información permitirá también un mejor conocimiento de los periodos históricos de las movilizaciones y desencadenantes... y, al fin y al cabo, reforzar la conciencia que posibilita la continuidad de este patrimonio colectivo que es la movilización social. El reto de la ampliación el proyecto, y el interés, radica en la magnitud cuantitativa de casos (contamos superar el millar) y la diversidad cualitativa que tendremos que afrontar. Como compensación al esfuerzo, el resultado esperamos que sea un conocimiento y valorización sin precedentes de la movilización ciudadana para la preservación del territorio.
- Un aspecto fundamental, un objetivo clave del proyecto iniciado para todo el litoral mediterráneo, es precisamente trabajar en aspectos vinculados a la didáctica de la planificación y la ordenación del territorio en la enseñanza media: ¿qué es lo que se está ofreciendo? ¿cuáles son los resultados efectivos? ¿hay ejemplos de éxito?... La continuidad de los movimientos, y por lo tanto de su aportación clave para el bien común, depende de un reemplazo generacional no garantizado. Y además, y sobre todo, un reemplazo que mejore las capacidades de análisis, argumentación, proposición e interlocución de los movimientos actuales.



REFERENCIAS

Libro

Alfama E.; Casademunt À.; Coll-Planas, G.; Cruz, H & Martí, M. (2007). *Per una nova cultura del territori? Mobilitzacions i conflictes territorials*. Barcelona: Icaria.

Castells, M. (2003) *La Era de la Información. Vol. II: El poder de la identidad*. México, Distrito Federal: Siglo XXI Editores.

Jiménez, L. (Dir.) (2007). *Observatorio de la Sostenibilidad en España. Sostenibilidad en España*. Madrid: Mundiprensa.

Martín, S. (2020). *Río arriba: 1979-2019, 40 años de militancia ecologista*. Madrid: Libros en Acción.

Nel.lo, O. (Ed.) (2003). *Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya*. Barcelona: Empúries.

Nel.lo, O. (2015). *La ciudad en movimiento. Crisis Social y Respuesta Ciudadana*. Madrid: Díaz & Pons Editores.

Tilly, Ch. y Wood, J. L. (2010). *Los movimientos sociales, 1768-2008. Desde sus orígenes hasta Facebook*. Barcelona: Crítica.

Vallès, J.M.; Martí, S. (2020, 10ª. Edición). *Ciencia Política. Un Manual*. Barcelona: Ariel.

Capítulo de libro

Sribman, A (2021). Conceptualización de los impactos. Aspectos teóricos. En Ibarra, P.; Martí, S. & Sribman, A. *Impactos. ¿Qué consiguen los movimientos sociales?*. Barcelona: Bellaterra Edicions, 59-70.

Artículo sin DOI

Boira, J. V. (2010). L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva mega-regional. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Vol. 56, Núm. 1, 91-109.

Nogué, J. (2015). Sentido del lugar, paisaje y conflicto. *Geopolítica(s)*. *Revista de estudios sobre espacio y poder*, 5, 2, 155-163.

Touraine, A. (2006). Los movimientos sociales. *Revista Colombiana de Sociología*, (27), 255–278. Recuperado a partir de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/recs/article/view/7982>

Artículo con DOI

Nogué, J.; Vicente, J. (2004). Landscape and national identity in Catalonia. *Political Geography*, 23, 113–132. doi:10.1016/j.polgeo.2003.09.005.

Nuss-Girona, S. Vicente. J., & Canaleta, G., (2020). 50 Years of Environmental Activism in Girona, Catalonia: From Case Advocacy to Regional Planning, *Land* 2020, 9(6), 172. <https://doi.org/10.3390/land9060172>

Artículo en periódico



Durà, R., Martiarena, A., Dusster, D. (2019) “Corredor mediterráneo versus corredor central. Dos visiones de España que chocan en los raíles del transporte”. La Vanguardia. Reportajes. Recuperado el 14 de febrero en <https://reportajes.lavanguardia.com/corredor-mediterraneo-corredor-central/>

Página web

Greenpeace España (2019). A toda costa 2019 Análisis de los ecosistemas naturales costeros vulnerables a la urbanización masiva del litoral. <https://es.greenpeace.org/es/wp-content/uploads/sites/3/2019/06/Costas-2019-completo-ver2.pdf>



ONE CITY – TWO MEGAPROJECTS. LEARNING PROCESSES BETWEEN LARGE-SCALE URBAN DEVELOPMENT PROJECTS ON TENERIFE, SPAIN.

Marcus Hübscher

Institute of Urban Development and Construction Management
University of Leipzig (Germany)

Abstract:

Inner-city megaprojects have become a typical element in the neoliberal city and are associated with multiple conflicts such as undemocratic planning, cost explosions, and displacement of local communities. This paper analyses two neighboring megaprojects (Cabo-Llanos Plan and Santa Cruz Verde 2030) in Santa Cruz de Tenerife (Spain) and explores if there are learning processes of primary and secondary stakeholders between the two projects. I conducted 18 qualitative interviews with the city's mayor, architects, neighborhood associations and real estate experts. The results show how each stakeholder group learned particularly in the area that affects them most, for example with regards to housing, public spaces, or industrial heritage. In addition, the project's initiators show a clear learning process, as the new megaproject (Santa Cruz Verde 2030) takes up several deficits revealed by the former megaproject (Cabo-Llanos Plan). However, this paper questions the motivation behind this learning, as secondary stakeholders rather see entrepreneurial logics behind the apparently more sustainable mask of the new megaproject. Hence, this study reveals the potential of integrating stakeholders into planning processes, but it also shows the inequalities in how urban spaces are currently produced.

Keywords: megaprojects, planning, local stakeholders, learning process, Santa Cruz de Tenerife.

Resumen:

Los megaproyectos son elementos característicos de la ciudad neoliberal, y conllevan conflictos como la planificación antidemocrática, la explosión de los costes y el desplazamiento de las comunidades locales. Este trabajo analiza dos megaproyectos adyacentes (Plan Cabo-Llanos y Santa Cruz Verde 2030) en Santa Cruz de Tenerife (España) y explora si existen procesos de aprendizaje de los grupos de interés primarios y secundarios. El análisis está basado en 18 entrevistas con el alcalde, arquitectos, asociaciones de vecinos y expertos inmobiliarios. Los resultados muestran cómo cada uno de los grupos de interés aprendió especialmente del sector que más les afecta, por ejemplo en el ámbito de vivienda o el patrimonio industrial. Además, los promotores del proyecto fueron quienes tuvieron un proceso de aprendizaje más obvio, ya que el nuevo megaproyecto (Santa Cruz Verde 2030) incorpora varios déficits del anterior (Plan Cabo-Llanos). Sin embargo, este trabajo cuestiona la motivación que se esconde tras lo aprendido, en tanto que los grupos de interés



secundarios perciben las lógicas empresariales que subyacen al nuevo megaproyecto “verde”. Este estudio revela el potencial de integrar los grupos de interés secundarios en la planificación, pero también muestra el escaso carácter democrático en cómo se continúan produciendo los espacios urbanos.

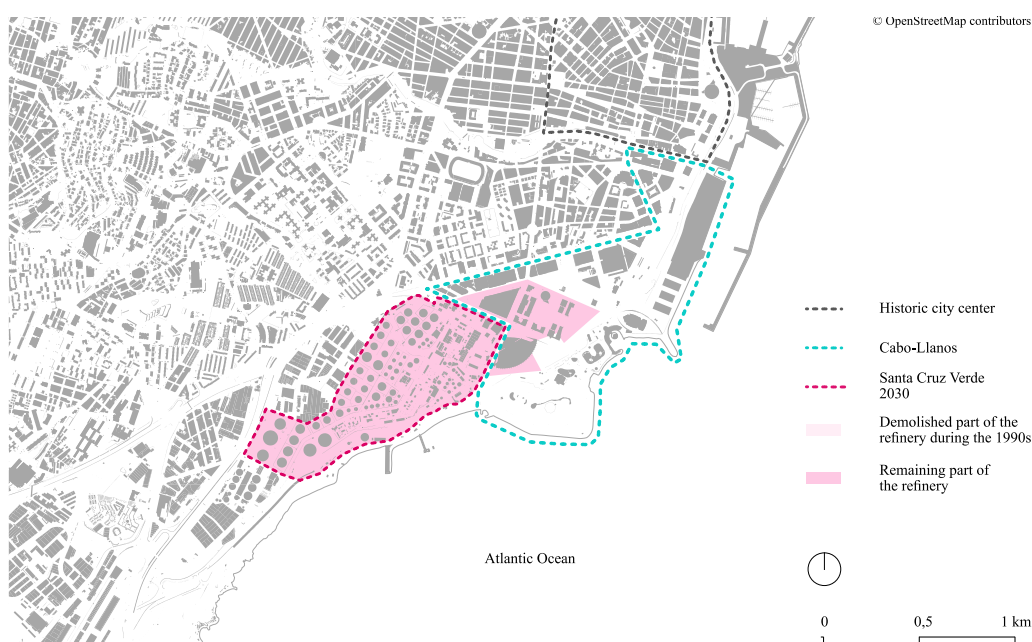
Palabras clave: megaproyectos, planificación, grupos de interés locales, proceso de aprendizaje, Santa Cruz de Tenerife.

1. INTRODUCTION

Megaprojects are one of the most visible elements in today’s neoliberal urbanism (Del Cerro Santamaría, 2013; Jou et al., 2012). They are promised to solve the city’s most urgent problems at a stroke, increase inter-urban competitiveness (Kennedy, 2014) and reposition the city within the global hierarchy (Swyngedouw et al., 2002). On the other side, the list of megaproject-induced conflicts in the urban arena is long, and contains aspects such as the underestimation of costs (Flyvbjerg, 2005), undemocratic governance practices (Tarazona Vento, 2017), gentrification (Gellert and Lynch, 2003), and corruption (Locatelli et al., 2017). Hence, Flyvbjerg rightly observes, how „no one is learning from past mistakes, or no one wants to learn“ (Flyvbjerg, 2005, p. 20), addressing the inability of project’s initiators to improve their practices.

However, there certainly are learning processes. Within the academic discussion, this process takes place by learning from „successful megaprojects“ (Brady and Davies, 2013; Brookes et al., 2015). Lehrer and Laidley also show how primary stakeholders that are in charge of megaprojects have learned how to avoid public protest and thus make their projects more successful (Lehrer and Laidley, 2008). Apart from that, this paper argues that there is also a learning process for secondary stakeholders (such as neighbors, local organizations, etc.), which are affected indirectly by megaprojects. I will show that by exploring the case of Santa Cruz de Tenerife, a Spanish city with more than 200,000 inhabitants (ISTAC Instituto Canario de Estadística, 2022) located on the Canary Islands. Here, the learning processes take place between two local megaprojects, namely the Cabo-Llanos Plan and Santa Cruz Verde 2030 (see Figure 1 and Table 1).

Figure 1. The Cabo-Llanos neighborhood and Santa Cruz Verde 2030.



Source: Own elaboration based on Open Street Map (2021) and Arcencibia de Torres (2005).



Table 1. Comparison of the two urbanistic megaprojects in Santa Cruz de Tenerife.

	Cabo-Llanos Plan	Santa Cruz Verde 2030
Primary stakeholders	<ul style="list-style-type: none"> • CEPSA • Town Hall of Santa Cruz • Government of the Canary Islands • Local Port Authority 	<ul style="list-style-type: none"> • CEPSA (Mubadala Company, Carlyle Group) • Town hall of Santa Cruz
Surface	<ul style="list-style-type: none"> • 1 036 000 m² 	<ul style="list-style-type: none"> • 573 000 m²
Time frame	<ul style="list-style-type: none"> • Since the 1950s: displacement of neighborhoods • Since the 1990s: dismantlement of refinery's infrastructure • Public land still lies idle 	<ul style="list-style-type: none"> • 06/2018: announcement of Santa Cruz Verde 2030 • 2022: dismantlement of the refinery is expected to start
Former land use	<ul style="list-style-type: none"> • One third of the oil refinery • The neighborhoods El Cabo and Los Llanos were evicted and demolished 	<ul style="list-style-type: none"> • Remaining area of the oil refinery (two thirds)
Objectives	<ul style="list-style-type: none"> • Build a new representative city center • Promote urban tourism 	<ul style="list-style-type: none"> • Reshape the relation between sea and city • Provide green public spaces • Reduce shortage on housing market • Promote urban tourism
Concept	<ul style="list-style-type: none"> • Three shopping malls • High-rise buildings with housing and offices • Large avenues • "Starchitecture": Opera house (Auditorio), Twin skyscrapers (Las Torres) 	<ul style="list-style-type: none"> • 41 % green spaces • 10 % urban hotels • 21 % housing • 2 % commercial uses • 26 % other • New urban beach

Source: Own elaboration based on Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (2018) and García Herrera (2007).

Both megaprojects are comparable due to their neighboring location and their similar trajectory. The Cabo-Llanos Plan entailed the conversion of one part of the inner-city oil refinery, managed by CEPSA (Compañía Española de Petróleos), from the 1990s on. Santa Cruz Verde 2030 is a new megaproject that was announced in 2018, as the remaining refinery decided to leave the city. While the Cabo-Llanos Plan provoked polarization, displacement, and demonstrates serious urbanistic deficits (García Herrera, 2003; García Herrera et al., 2007; González Chávez, 2018), Santa Cruz Verde is expected to cause gentrification (Hübscher, 2019), and will continue the observed transformation towards service-oriented economies on Santa Cruz' waterfront (Díaz Rodríguez et al., 2008).

Hence, my main objective is to explore the learning process that takes place from one megaproject to another. This entails not only who is learning, but also which aspects are particularly relevant. This paper is structured as follows. Section two presents the methods of this case study. Section three will analyze and discuss the material. Section 4 summarizes the main findings and draws a conclusion.

2. QUALITATIVE INTERVIEWS AS RESEARCH METHOD

To understand the learning process of primary and secondary stakeholders in the case study's megaprojects, I propose a qualitative approach based on expert interviews. Other scholars have noted that this stakeholder approach is rather underestimated in academia (Di Maddaloni and Davis, 2017), but slowly becomes more and more popular (Doucet et al., 2010; Shatkin, 2008, p. 383). I conducted 18 interviews with both primary stakeholders (such as the mayor of Santa Cruz and CEPSA), but also a broad range of secondary stakeholders



(neighborhood organizations, real estate market, scientists, architects, relevant political parties etc., see Table 2). Most of the interviews were conducted face to face, three were done online via video-telephony, and only one interviewee (I18, CEPISA) preferred to answer the questions in written form, which of course limits the informative value considerably. The interviews were structured by means of a guideline that entailed different aspects such as planning, politics, the relationship between the refinery and the city, and the Cabo-Llanos neighborhood. The transcribed material was analyzed with MAXQDA, applying the rules of qualitative contents analysis (Rädiker and Kuckartz, 2020; Valles, 2007).

Table 2. Overview of the interviews. Primary stakeholders are highlighted in grey.

No	Organization/ field	Function	Date	Place
I1	Professional Association of Real Estate Experts (APEI)	Regional delegate	23.08.2019	Office, Santa Cruz
I2	Urban Planning Office, Town Hall Santa Cruz de Tenerife	Chief officer (C's)	30.08.2019	Office, Santa Cruz
I3	Real estate	Agent, self-employed	02.09.2019	Office, Santa Cruz
I4	Local association of industrial monument preservation	President	04.09.2019	Public café, Santa Cruz
I5	Local environmental association (Ecologistas en Acción)	Representative	12.09.2019	Public café, San Cristóbal de la Laguna
I6	Conservative Party (Partido Popular, PP)	Member of the city parliament, former chief officer in the Urban Planning Office	09.03.2020	Public café, Santa Cruz
I7	Architecture	former president of the Chamber of Architects of the Canary Islands	12.03.2020	Office, Santa Cruz
I8	University of La Laguna, Department of Geography	Geographer, research associate	03.09.2020	Office, San Cristóbal de la Laguna
I9	Journalism	Former head of a local newspaper	03.09.2020	Public café, Santa Cruz
I10	Chamber of Architects of the Canary Islands	Three employees/ members	07.09.2020	Public café, Santa Cruz
I11	Labor Party (Partido Socialista Obrero Español, PSOE)	Member of the city parliament, former chief officer in the Urban Planning Office	09.09.2020	online
I12	Buenos Aires Neighborhood	Neighbor	10.09.2020	Public café, Santa Cruz
I13	Local government of Santa Cruz	Mayor	11.09.2020	Town hall, Santa Cruz
I14	Local neighborhood association	President and vice president	11.09.2020	online
I15	Left Party (Unidas Podemos)	Member of the city parliament	11.09.2020	Town hall, Santa Cruz
I16	Local neighborhood association of homeowners	President	11.09.2020	Public café, Santa Cruz
I17	Institute for History of Art, University of La Laguna	Art historian, research associate	17.09.2020	online



I18	CEPSA (oil refinery)	Representative	26.01.2021	Written document
-----	----------------------	----------------	------------	------------------

Source: Own elaboration.

3. RESULTS: LEARNING BETWEEN TWO MEGAPROJECTS?

This section will present the results of the case study and analyzes the „who“ and „what“ of the learning processes between the two megaprojects in Santa Cruz. While some of the interviewees actively emphasize that Cabo-Llanos should serve as experience for Santa Cruz Verde 2030, even without me asking (I17: 97, Art historian), others avoid answering the question if learning should take place. For example, CEPSA responds that the projects „do not have much in common at all“ (I18: 54) and are thus not comparable. However, the learning processes become obvious in several thematic areas, such as housing market and green public spaces. The most intensive discussion takes place about urbanism produced by megaprojects.

3.1 Urbanism

With regards to urbanism, the learning processes are expressed by the fact that 17 out of 18 interviewees criticized Cabo-Llanos: “[it] is a poor neighborhood, seen from the urbanism’s point of view“ (I15: 120, Unidas Podemos). Aspects that are criticized most are the character of a „dormitory town“ (I10: 254, Chamber of Architects) and the sterile atmosphere (I8: 104, Geographer). Some stakeholders argue that the planning model of Cabo-Llanos was not bad per se, but „the town hall lost control about what was going to be built there“ (I7: 93, Architect).

Primary stakeholders such as the mayor confirm that „we have to learn from the mistakes in Cabo-Llanos“ (I13: 50, Mayor), but he associates these mistakes rather with the general urban model of the 70s and 80s that was applied there (I13: 50, Mayor). The current chief officer in the Urban Development Office adds: „Cabo-Llanos is exactly the model that should not be applied for the [remaining] refinery“ (I6: 82, PP).

Despite that, secondary stakeholders do not believe that politicians in charge have learnt from past mistakes. There is a notable fear that Santa Cruz Verde 2030 will have the same urbanism as Cabo-Llanos (I5: 112, Environmental association). It is particularly the imbalance of functions in Cabo-Llanos, that draws criticism. There is no cultural (I17: 24, Art historian) or public infrastructure (such as green spaces, administration, health centers or schools) (I6: 82, PP; I9: 75, Journalist; I11: 44, PSOE). Instead, „what we have here is a “completely commercial use of space” (I10: 257, Chamber of Architects).

These findings add to what is observed in other studies. While Lehrer and Laidley speak of an „increasing commodification and circumscription of urban public space“ (2008, p. 786), for Fainstein it is rather the „inaccessibility“ (Fainstein, 2009, p. 772) of these spaces that is problematic within megaprojects. This case study reveals another – and even more extreme – form of withdrawing the public space in megaprojects: In Cabo-Llanos, public spaces have indeed been planned (Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, 2017) and thus stimulated private investment (I16: 61, Owner association), which is a typical rationale in the neoliberal city (Kennedy, 2014). However, none of these promises have been delivered during the last 30 years by the public authorities that own land in Cabo-Llanos (I6: 82, PP).

This lack of public space in Cabo-Llanos has led to the rise of neighbors’ protest (Torres, 2021) and the foundation of the local association „Los Llanos for living“ (Los Llanos para vivir), which fights for a higher quality of life in the neighborhood (I16: 10, Owner association). The association also demands that Santa Cruz Verde 2030 should not limit the development of the public space in Cabo-Llanos (I16: 49, Owner association).

Considering the multiple deficits in Cabo-Llanos and the large spatial scale of the new megaproject, the architects interviewed firstly call for a less bureaucratic and more flexible urban planning (I7: 97, Architect). Secondly, they question whether the formal instruments of municipal planning (such as the “Plan General de Ordenación Urbana” in Spain) is the appropriate instrument here (I10: 34, Chamber of Architects). Contrary to



that, this is what many scholars criticize, namely how for megaprojects exceptional planning mechanisms are established (Moulaert et al., 2001) that contribute to a privatization in planning (Shatkin, 2011).

3.2 Green (and Blue) Public Space

Santa Cruz Verde 2030 promises to convert 41% of the current oil refinery into green spaces (see Table 1) and thus takes up one of the most obvious deficits in Cabo-Llanos (I15: 118, Unidas Podemos): „I live here, and there is no park where I can take my kids“ (I10: 99, Chamber of Architects).

Although the planned amount of green infrastructure is evaluated positively by several interviewees (I1: 56, Real estate association; I12: 75, Neighbor), experiencing the above-mentioned nonfulfillment of public promises decreases the credibility of public stakeholders drastically. Instead, it is expected that in the end the share of green spaces will be smaller and will be replaced according to the economic interests, „because it happens always like that“ (I1: 56, Real estate association). Others assume that „the green spaces will be those that are most contaminated [by the oil refinery], to avoid the cost of decontamination“ (I14: 105, Neighborhood association). The same has happened with the Palmetum, which was used as garbage dump and is now Europe’s largest palm garden (Santamarta et al., 2014).

Interestingly, only some of the interviewees saw the probability of green gentrification (Pearsall, 2010), although this is an immanent feature in many megaprojects (Argüelles et al., 2021), and is also expected in Santa Cruz Verde 2030. Currently deprived neighborhoods adjacent to the refinery will then be located near the city’s largest green space, and will have a beach within five minutes walking distance (Hübscher, 2019). This future revaluation of space is seen by some primary (I6: 80, PP), and secondary stakeholders (I5: 120, Environmental association; I14: 88, Neighborhood association).

One can argue that the megaprojects’ initiators indeed have learned from past mistakes, as they have put the „green“ into the focus of Santa Cruz Verde 2030 („verde“ means green in Spanish) and thus make up for the lack of such spaces in Cabo-Llanos. However, this logic entails a hidden entrepreneurial benefit, namely the revaluation of adjacent neighborhoods. Accordingly, Ballard et al. observe how projects’ initiators apply a strategy of framing their megaprojects „in terms of objectives such as liveability, sustainability and equity“ (Ballard et al., 2017, p. 117), although this often rather remains a rhetorical promise. The announced construction of the city’s first urban beach within the project of Santa Cruz Verde 2030 is seen as part of this strategy, because it responds to a strong public desire: „they’ve promised some type of candy: the beach for the people, the beach for Santa Cruz that we never had“ (I8: 74, Geographer). Despite the technical difficulties and high costs of such a project (I11: 54, PSOE), this beach is indeed well received in the neighborhood: „we had a beach, but we lost it. Santa Cruz to the sea, I like that!“ (I9: 81, Neighbor).

3.3 Housing Market

The paragraph above insinuates the strong interplay between green and blue infrastructures and the dynamics on the housing market (Kronenberg et al., 2021). There is a very high level of skepticism with regards to the intended residential function in Santa Cruz Verde 2030 (21% of the whole area, see Table 1) among secondary stakeholders, based on the Cabo-Llanos experience.

Santa Cruz indeed has a tense housing market, with high growth rates in land and rental prices (Hübscher and Ringel, 2020). There is a particular shortage of affordable flats on the rental market (I3: 16, Real estate agent). The announced objective to include social housing in Santa Cruz Verde 2030 (Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife and CEPESA, 2018, p. 4) is hence an obvious intend to soothe the tense situation on the city’s housing market. If there is indeed „more commitment to affordable housing“ (Diaz Orueta and Fainstein, 2009, p. 762) than in past megaprojects, is still an open question as for the new project in Santa Cruz.

From the real estate perspective, there are certainly high expectations of economic profit: „There will be speculation“ (I3: 42, Real estate agent). This is also based on the immense speculative dynamics in Cabo-Llanos, which was labelled the „golden mile“ of Santa Cruz (Pérez, 2019). Here, exclusively high standard housing has



been developed (García Herrera et al., 2007), which worries the neighbors as they are not affordable (I12: 91, Neighbor; I14: 51, Neighborhood association). Some interviewees even associate the primary stakeholders of Santa Cruz Verde 2030 (namely the parties governing in the town hall, Coalición Canaria and Partido Popular) with real estate interests (I15: 51, Unidas Podemos; I14: 84, Neighborhood association). The neighborhood association concludes, that „for these politicians [Cabo-Llanos] was not a mistake“ (I14: 100, Neighborhood association). This is also confirmed by one politician in charge, who does not show willingness to avoid speculation and displacement: „we [the town hall] do not have capabilities here“ (I2: 21, C's).

Additionally, CEPESA is assigned a strong interest in real estate development, too, which is due to the new owner structure of this Spanish company (I9: 45, Journalist; I7: 85, Architect). CEPESA is currently owned by Mubadala Company, an investment funds from Abu Dhabi and the Carlyle Group (I18: 35, CEPESA). Carlyle is specialized in private equity and is associated with the ongoing financialization processes on housing markets (Metzger, 2020).

Thus, it is comprehensible how local stakeholders doubt that the new megaproject will be less elitist than Cabo-Llanos and provide a spatially just access to housing as „the speculators are the same that sit in the town hall today“ (I14: 51, Neighborhood association).

3.4 Industrial Heritage

Preserving elements of formerly industrially used spaces is a main aspect in many megaprojects (Jonsen Verbeke, 2007; Nikolic et al., 2020). In Santa Cruz, this topic polarizes a lot among the stakeholders. Interestingly, the frontier between primary and secondary stakeholders that was shown above with regards to housing or urbanism, does not apply here.

There are those who see industrial heritage in the refinery's infrastructures (I4, Preservationist; I17, Art historian). They argue that these elements are important for the city's identity and refer to the Ruhr area in Germany (I4: 150; Preservationist). In the Cabo-Llanos neighborhood, one of the former oil tanks has already been preserved due to a private initiative by one of the secondary stakeholders (I4, Preservationist). This building called „El Tanque“ is currently used as a cultural space for concerts (González Chávez, 2017), but there is a notable protest against it. Opponents point out that it has limited planification and urbanism in this area, as it was established after the official planning was finished (I7: 109, Architect). Even a group of neighbors started an initiative to demand its demolition (I16: 41, Owner Association), supported by the PP's politician (I6: 90) (Reverón, 2021). Paradoxically, the supporters already brought forward a motion to protect elements of the current oil refinery as well (I4: 74, Preservationist), although Santa Cruz Verde 2030 is still in a very initial planning phase. This conflict is not untypical, as other studies show (Oevermann and Mieg, 2015), but in the case of Santa Cruz it reveals how both supporters and opponents have learned based on the experience with „El Tanque“ in Cabo-Llanos.

4. CONCLUSIONS: DIFFERENT STAKEHOLDERS – DIFFERENT LEARNING PROCESSES

Santa Cruz Verde 2030 contains many of the characteristics observed in the „new generation of megaprojects“ (Diaz Orueta and Fainstein, 2009, p. 761), including a broad mix of functions, public amenities, and affordable housing (Hersh, 2017).

This new megaproject in Tenerife's capital differs from its adjacent predecessor (the Cabo-Llanos Plan) significantly, because Santa Cruz Verde 2030 proposes (1) a much larger importance of public spaces, (2) a strong focus on sustainability, and (3) an apparently less elitist residential use. This exemplifies the learning process of primary stakeholders, who incorporated the most obvious deficits of Cabo-Llanos into the new megaproject.

Despite that, this case study also shows strong learning processes in the secondary stakeholders' argumentation. Here, I want to emphasize the plurality of these processes, because each stakeholder group has developed individual lessons learnt, according to the aspects that affect them most:

- Inhabitants call for more affordable housing, and public spaces.
- Representatives of real estate demand to accelerate the whole process in order not to disappoint private investors.



- Architects propose more flexible instruments that avoid the rigid corset of municipal planning.
- Political parties in the opposition wish for political consent in planning Santa Cruz Verde 2030.

What secondary stakeholders have in common is their strong concerns about the real intentions of the project's initiators: „the general disappointment about Cabo-Llanos leads to doubt Santa Cruz Verde 2030, too“ (110: 451, Chamber of Architects). Although the above-mentioned characteristics of Santa Cruz Verde 2030 are regarded as positive (green spaces, sustainability, affordable housing), the constant „fight between economic ambitions and the city“ (19: 101, Journalist) makes it less credible. Exploring local stakeholders' perspectives has revealed how several interviewees unmask the apparently positive promises of Santa Cruz Verde 2030, and either link them to hidden entrepreneurial logics, or the intention to provoke as little public protest as possible (Lehrer and Laidley, 2008).

This paper shows how stakeholders have learned from past mistakes, but still fail to integrate their perspectives into a broader understanding. Santa Cruz Verde 2030 opens up old wounds in the society's memory of how urban space was and is produced in the city. However, the project is also an opportunity to heal those wounds and provide the city with a considerable amount of public infrastructure, both green and blue. With the expectations that high, it will be challenging to fulfill the objective of Santa Cruz Verde 2030 as „panacea“ of the city.

BIBLIOGRAPHY

- Arencibia de Torres, J. (2005). *Refinería de Tenerife, 1930 - 2005: 75 años de historia*. Santa Cruz de Tenerife: CEPESA.
- Argüelles, L. I., Cole, H. V. S., & Anguelovski, I. (2021). Rail-to-park transformations in 21st century modern cities: Green gentrification on track. *EPE: Nature and Space*, 0(0), 1-25. doi:<http://doi.org/10.1177/25148486211010064>
- Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. (2017). Modificación del PGOU-92 y adaptación básica al DL - 1/2000 (PGOU-05). Retrieved from <https://www.urbanismosantacruz.es/es/modificacion-del-pgou-92-y-adaptacion-basica-al-dl-12000-pgou-05>
- Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, & CEPESA. (2018). Acuerdo de Colaboración Público-Privada para el Plan Santa Cruz Verde 2030. Retrieved from https://www.santacruzdetenerife.es/scverde2030/fileadmin/user_upload/web/SCverde2030/NotadePrensa26062018.pdf
- Ballard, R., Dittgen, R., Harrison, P., & Todes, A. (2017). Megaprojects and Urban Visions: Johannesburg's Corridor of Freedom and Modderfontein. *Transformation: Critical Perspectives on Southern Africa*, 95, 111-139.
- Brady, T., & Davies, A. (2013). Governing Complex Infrastructure Developments: Learning From Successful Megaprojects. *International Symposium for Next Generation Infrastructure*, 1-8.
- Brookes, N., Locatelli, G., & Mikic, M. (2015). *Learning Across Megaprojects. The INNOMET Working Group Report*. Retrieved from http://www.mega-project.eu/assets/exp/docs/Learning_Across_Megaprojects.pdf
- Del Cerro Santamaría, G. (2013). *Urban Megaprojects: A Worldwide View* (G. Del Cerro Santamaría Ed.). Bingley: Emerald.
- Di Maddaloni, F., & Davis, K. (2017). The influence of local community stakeholders in megaprojects: Rethinking their inclusiveness to improve project performance. *International Journal of Project Management*, 35, 1537-1556. doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.ijproman.2017.08.011>
- Díaz Orueta, F., & Fainstein, S. (2009). The New Mega-Projects: Genesis and Impacts. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32, 759-767. doi:<http://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2008.00829.x>
- Díaz Rodríguez, M. d. C., García Herrera, L. M., & Armas Díaz, A. (2008). *Puertos y espacios públicos renovados: el puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Paper presented at the XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana (2008), Las Palmas de Gran Canaria.



- Doucet, B., Van Kempen, R., & Van Weesep, J. (2010). Resident Perceptions of Flagship Waterfront Regeneration: The Case of the Kop Van Zuid in Rotterdam. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 102(2), 125-145. doi:10.1111/j.1467-9663.2010.00611.x
- Fainstein, S. (2009). Mega-projects in New York, London and Amsterdam. *International Journal of Urban and Regional Research*, 768-785. doi:http://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2008.00826.x
- Flyvbjerg, B. (2005). Machiavellian megaprojects. *Antipode*, 37(1), 18-22.
- García Herrera, L. M. (2003). ¿De Cabañas a Palacios? Vivienda y Proceso de Elitización en el Cabo-los Llanos (Santa Cruz de Tenerife, Canarias). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 7(146). Retrieved from [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(075\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(075).htm)
- García Herrera, L. M., Smith, N., & Mejías Vera, M. Á. (2007). Gentrification, Displacement, and Tourism in Santa Cruz de Tenerife. *Urban Geography*, 28(3), 276-298. doi:https://doi.org/10.2747/0272-3638.28.3.276
- Gellert, P., & Lynch, B. (2003). Mega-projects as displacements. *International Social Science Journal*, 55(175), 15-25. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1111/1468-2451.5501002>
- González Chávez, C. M. (2017). El Espacio Cultural “El Tanque”, un hito arqueológico con vocación regeneradora en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. *Estoa. Revista De La Facultad De Arquitectura Y Urbanismo De La Universidad De Cuenca*, 6(10), 127-141. doi:https://doi.org/10.18537/est.005.009.11
- González Chávez, C. M. (2018). Nuevas propuestas arquitectónicas y de equipamiento urbano en el siglo XXI. El futuro de Cabo-Llanos en Santa Cruz de Tenerife (Canarias). *Arte y Ciudad - Revista de Investigación*, 14, 33-64.
- Hersh, B. (2017). Megaprojects. In B. Hersh (Ed.), *Urban Redevelopment* (pp. 136-148). London: Routledge.
- Hübscher, M. (2019). From megaprojects to tourism gentrification? The case of Santa Cruz Verde 2030 (Canary Islands, Spain). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83(2813), 1-47. doi:http://dx.doi.org/10.21138/bage.2813
- Hübscher, M., & Ringel, J. (2020). From one crisis to another. Tourism and housing in post-crisis Santa Cruz de Tenerife (Canary Islands, Spain). In G. Pons, A. n. Blanco Romero, R. Navalón García, L. Troitíño Torralba, & M. Blázquez Salom (Eds.), *Sostenibilidad turística: overtourism vs undertourism* (Vol. 31, pp. 283-294). Palma (Illes Balears): Mon. Soc. Hist. Nat. Balears.
- ISTAC Instituto Canario de Estadística. (2022). Población. Municipios por islas de Canarias y años. Retrieved from <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/jaxi-istac/tabla.do>
- Jonsen Verbeke, M. (2007). Industrial heritage: A nexus for sustainable tourism development. *Tourism Geographies*, 1(1), 70-85. doi:https://doi.org/10.1080/14616689908721295
- Jou, S.-C., Lund Hansen, A., & Wu, H.-L. (2012). Accumulation by Dispossession and Neoliberal Urban Planning: ‘Landing’ the Mega-Projects in Taipei. In T. Tasan-Kok & G. Baeten (Eds.), *Contradictions of Neoliberal Planning* (pp. 151-171). Dordrecht: Springer.
- Kennedy, L. (2014). The politics and changing paradigm of megaproject development in metropolitan cities. *Habitat International*, 45, 163-168.
- Kronenberg, J., Andersson, E., Barton, D., & Borgström, S. (2021). The thorny path toward greening: unintended consequences, trade-offs, and constraints in green and blue infrastructure planning, implementation, and management. *Ecology and Society*, 2(36), 1-23. doi:https://doi.org/10.5751/ES-12445-260236
- Lehrer, U., & Laidley, J. (2008). Old Mega-Projects Newly Packaged? Waterfront Redevelopment in Toronto. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32, 786-803. doi:http://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2008.00830.x
- Locatelli, G., Mariani, G., Sainati, T., & Greco, M. (2017). Corruption in public projects and megaprojects: There is an elephant in the room! *International Journal of Project Management*, 35(3), 252-268. doi:https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.09.010
- Metzger, P. (2020). *Die Finanzialisierung der deutschen Ökonomie am Beispiel des Wohnungsmarktes*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Moulaert, F., Swyngedouw, E., & Rodriguez, A. (2001). Large Scale Urban Development Projects and Local Governance: from Democratic Urban Planning to Besieged Local Governance. *Geographische Zeitschrift*, 89(2), 71-84.
- Nikolic, M., Drobnjak, B., & Kuletin Culafic, I. (2020). The Possibilities of Preservation, Regeneration and Presentation of Industrial Heritage: The Case of Old Mint “A.D.” on Belgrade Riverfront. *Sustainability*, 12(5264), 1-36. doi:http://doi.org/10.3390/su12135264



- Oevermann, H., & Mieg, H. (2015). Studying Transformations of Industrial Heritage Sites. In H. Oevermann & H. Mieg (Eds.), *Industrial Heritage Sites in Transformation. Clash of Discourses* (pp. 12-28). New York, London: Routledge.
- Open Street Map, & Geofabrik GmbH. (2021). OpenStreetMap Data Extracts. Retrieved from <https://download.geofabrik.de>
- Pearsall, H. (2010). From Brown to Green? Assessing Social Vulnerability to Environmental Gentrification in New York City. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 28(5), 872-886. doi:10.1068/c08126
- Pérez, V. (2019). Con las 800 familias expulsadas de Cabo Llanos se incumplió realojarlas en el centro. *Planeta Canario*. Retrieved from <https://planetacanario.com/con-las-800-familias-expulsadas-de-cabo-llanos-se-incumplio-realojarlas-en-el-centro/>
- Rädiker, S., & Kuckartz, U. (2020). *Focused Analysis of Qualitative Interviews with MAXQDA. Step by Step*. Berlin: MAXQDA Press.
- Reverón, E. (2021). El edil de Urbanismo de Santa Cruz insta al Gobierno de Canarias a dismantelar El Tanque. *El Día*. Retrieved from <https://www.eldia.es/santa-cruz-de-tenerife/2021/10/18/edil-urbanismo-santa-cruz-insta-58476282.html>
- Santamarta, J., Rodríguez-Martín, J., Paz Arraiza, M., & López, J. (2014). Waste Problem and Management in Insular and Isolated Systems. Case Study in the Canary Islands (Spain). *IERI Procedia*, 9, 162-167. doi:<http://doi.org/10.1016/j.ieri.2014.09.057>
- Shatkin, G. (2008). The city and the bottom line: urban megaprojects and the privatization of planning in Southeast Asia. *Environment and Planning A*, 40, 383-401. doi:<http://doi.org/10.1068/a38439>
- Shatkin, G. (2011). Planning Privatopolis: Representation and Contestation in the Development of Urban Integrated Mega-Projects. In A. Roy & A. Ong (Eds.), *Worlding Cities: Asian Experiments and the Art of Being Global* (pp. 77-97). Chichester: Wiley-Blackwell.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez, A. (2002). Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. *Antipode*, 34(3), 542-577. doi:<https://doi.org/10.1111/1467-8330.00254>
- Tarazona Vento, A. (2017). Mega-project meltdown: Post-politics, neoliberal urban regeneration and Valencia's fiscal crisis. *Urban Studies*, 54(1), 68-84. doi:<http://doi.org/10.1177/0042098015625025>
- Torres, N. (2021). Los vecinos de Cabo Llanos denuncian que llevan 20 años sufriendo el olvido municipal. *Diario de Avisos*. Retrieved from <https://diariodeavisos.lespanol.com/2021/05/los-vecinos-de-cabo-llanos-denuncian-que-llevan-20-anos-sufriendo-el-olvido-municipal/>
- Valles, M. (2007). *Entrevistas cualitativas* (2 ed. Vol. 32). Madrid: CIS Centro de Investigaciones Sociológicas.



¿LOS LÍMITES DE LA 'URBAN GROWTH MACHINE' ESPAÑOLA? EL CASO DE MURCIA

Diego García Mejuto

School of Architecture, Planning and Landscape, Newcastle University

Resumen:

Durante el 'boom' inmobiliario previo a la crisis económica iniciada en 2008, la política urbana española presentó características muy similares a la tesis de origen estadounidense de la 'urban growth machine' o máquina de crecimiento urbano. La investigación empírica detallada sobre la máquina de crecimiento urbano en España se ha centrado sobre todo en destinos turísticos maduros, donde dicha política parece haberse mantenido durante la crisis. Este artículo examina el grado en el que la política urbana orientada al crecimiento ha cambiado desde el comienzo de la crisis mediante el enfoque en la región de Murcia, un destino turístico entonces incipiente. Recurriendo a entrevistas con actores del sector público y privado y a artículos periodísticos, el artículo presenta un análisis de la relación entre el desarrollo urbanístico y la política local en el ayuntamiento de Murcia. Los resultados muestran una continuidad del consenso en pro del crecimiento, aunque tanto las prácticas de la administración local como la composición de la coalición de crecimiento han sufrido cambios importantes.

Palabras clave: máquina de crecimiento urbana, política urbana, crisis económica, urbanismo de la austeridad, Murcia.

Abstract:

During the property boom that preceded the economic crisis of 2008, Spanish urban politics presented very similar characteristics to the thesis, developed in North America, of the urban growth machine. Detailed empirical research on the Spanish urban growth machine has mostly focused on mature tourist destinations, where such politics seems to have been maintained during the crisis. This paper examines the degree to which growth-oriented urban politics has changed since the beginning of the crisis by focusing on the region of Murcia, a then emerging tourist destination. Drawing on interviews with actors from the public and private sectors and on news articles, the paper presents an analysis of the relationship between urban development and local politics in the municipality of Murcia. The results show a continuity in the pro-growth consensus, although both local state practices and the composition of the growth coalition have changed substantially.



Keywords: urban growth machine, urban politics, economic crisis, austerity urbanism, Murcia.

1. INTRODUCCIÓN

‘Es que la época del boom la gente no lo olvida. Es que aquello fue... nos lo pasamos muy bien. Es que nos lo pasamos muy bien’ (promotor inmobiliario, 2019).

La relación entre la administración local y el sector privado durante boom inmobiliario que se extendió por el territorio español desde mediados de la década de los 90 hasta la crisis económica iniciada en 2008 ha generado una atención académica significativa. Numerosos trabajos muestran cómo el boom inmobiliario en España en la década que precedió al comienzo de la crisis se debe entender dentro un contexto económico político más amplio y, particularmente, la circulación del capital a través de su circuito secundario (Charnock et al., 2014; Lois-González et al., 2016; López y Rodríguez, 2010, 2011, 2013). Sin embargo, el examen de la agencia de los actores locales estatales y privados ha sido por lo general menos sólida. Por ejemplo, Romero (2010), en su visión general del modelo inmobiliario español, propuso la noción de ‘bloque inmobiliario’ para conceptualizar los conglomerados locales y regionales de actores de la construcción y promoción e inversión inmobiliaria que, en muchos casos, parecían haber ‘capturado’ las prácticas del estado local y regional. Coq-Huelva (2013) ha complejizado esta noción básica y unidireccional mediante un análisis foucauldiano multi-escalar que sugiere la emergencia de un conjunto amplio de subjetividades con un interés en rentas inmobiliarias y de regímenes locales de prácticas simbióticas entre actores estatales y privados, pero sin un tratamiento detallado de dichos regímenes.

En este sentido, la tesis originada en los Estados Unidos de la ‘urban growth machine’ o máquina de crecimiento urbana presenta potencial para su interpretación y teorización. Aunque desarrollada en un contexto geográfico e histórico específico, las características básicas de esta tesis son muy similares a aquellas aparentemente presentes en la España del ‘boom’: coaliciones localizadas de actores estatales y no estatales unidos en su búsqueda del crecimiento en términos de desarrollo urbano, aumento del valor del suelo y atracción de inversiones de capital móvil. Sin embargo, el uso de este concepto para explicar el caso español o bien se ha centrado en las condiciones estructurales que condicionan su emergencia (López y Rodríguez, 2010, 2013) o en el estudio empírico de número limitado de casos, a menudo atípicos (p.e. Yrigoy et al., 2013). El primer objetivo de este artículo es el explorar la aplicabilidad de la tesis de la máquina de crecimiento urbana en España a través del estudio de – al comienzo de la crisis – un destino turístico incipiente. El segundo objetivo es evaluar la idoneidad de dicha tesis para conceptualizar la política urbana en España durante la crisis económica iniciada en 2008. Dada la dependencia de las dinámicas de la máquina de crecimiento urbana en el desarrollo e intensificación del uso del suelo, ¿cómo afecta a la política urbana el parón en actividad inmobiliaria? Mediante el análisis del caso del Ayuntamiento de Murcia, pretendo explorar los límites de la acumulación de capital basada en el suelo y las posibilidades de un cambio hacia formas alternativas y progresistas de desarrollo urbano y económico.

1.1 La tesis de la ‘urban growth machine’ en España

La premisa de la tesis de la máquina de crecimiento urbana (Molotch, 1976; Logan y Molotch, 2007), es doble: por un lado, que la política urbana (en la Norteamérica de la década de los 70) estaba determinada por un imperativo de crecimiento promovido por coaliciones de élites localizadas interesadas en beneficiarse de la intensificación de los usos del suelo; por otro lado, que estas coaliciones competían entre ellas para atraer capital móvil a sus localidades y promover el crecimiento en ellas. La tesis está apuntalada en un entendimiento del lugar como mercancía en sociedades de mercado y una conceptualización de la política urbana según el conflicto entre los conceptos marxianos del valor de uso (buscado por los residentes) y el valor de cambio (perseguido por los empresarios urbanos). Aunque sucedida por décadas de desarrollos empíricos y académicos, la tesis ha sido y continúa siendo utilizada en el estudio de la política urbana en Norteamérica y más allá, por ejemplo en los Estados Unidos (Farmer y Poulos, 2019; Schindler, 2016), China (Chien y Woodworth, 2018; Guo et al., 2018) e Italia (Anselmi y Vicari, 2020). De hecho, una cuestión clave en el debate sobre esta tesis se refiere a la aplicabilidad a otros contextos de una noción desarrollada a partir de un contexto particular (Cox, 2017;



Wood, 2004). Sin embargo, utilizada como un recurso heurístico más que como una tesis histórica y geográficamente específica, la tesis de la máquina de crecimiento urbana puede ser valiosa para interpretar fenómenos en otros contextos siempre que compartan con el original algunas de sus condiciones clave. Aún reconociendo diferencias importantes entre el contexto europeo y el norteamericano (ver Cox, 2017), el caso español muestra características propicias al desarrollo de máquinas de crecimiento urbanas: un estado local relativamente autónomo en cuanto a la regulación de los usos y la transformación del suelo, su dependencia de los ingresos obtenidos de las rentas inmobiliarias, y el papel importante del sector privado en el desarrollo económico local y del suelo.

En este sentido, López y Rodríguez (2010, 2013) han utilizado explícitamente la noción de la máquina de crecimiento urbana para interpretar las prácticas locales y regionales de competitividad interurbana dentro de la altamente descentralizada y flexible estructura administrativa española. La dependencia de los ayuntamientos de los impuestos sobre el parque inmobiliario y de la transformación de suelo, junto con el incremento de las obligaciones de las administraciones locales con respecto a los servicios urbanos, sociales y educativos, ha llevado, en términos estructurales, a la orientación procrecimiento de las economías públicas locales españolas (López y Rodríguez, 2010, p. 336-8). Un instrumento clave en la promoción del crecimiento urbano ha sido el planeamiento urbano, cuya subordinación a intereses privados y relación con los numerosos casos de corrupción en España ha sido indicada por numerosos autores (por ejemplo, Burriel, 2011; Jiménez, 2009). Además, las autoridades locales se han involucrado, de forma más amplia, en prácticas de gobernanza empresarial que han buscado capturar capital móvil y flujos turísticos que pudieran resultar en un incremento de las rentas del suelo. El resultado ha sido, según López y Rodríguez (2010, p. 349) la institucionalización de la relación entre el estado local y el sector inmobiliario a través de partenariados público-privados, la formación de 'bloques oligárquicos' locales o coaliciones de crecimiento que incluyen propietarios del suelo y empresas de construcción y promoción inmobiliaria, y el consenso sobre la necesidad de crecimiento ya señalado por Logan y Molotch (2007).

Aunque López and Rodríguez (2010) abordan las condiciones estructurales de la formación de las máquinas de crecimiento urbanas españolas, su contribución carece del detalle y los matices propios de los estudios de caso. Estos son escasos y se han centrado en gran medida en destinos turísticos maduros. En la Playa de Palma, Yrigoy et al. (2013) han identificado la emergencia de nuevas formas de gobernanza en la configuración de la máquina de crecimiento; en la Costa del Sol, Romero-Martínez et al. (2017) enfatizan los megaproyectos como representativos de la máquina de crecimiento, mientras que, en Toledo, Escudero-Gómez (2018) se centra en la urbanización fragmentada resultante de la misma. Otros estudios, aunque sin utilizar la noción propuesta por Logan y Molotch, evidencian el consenso sobre la necesidad del crecimiento urbano (por ejemplo, Fernández-Muñoz y Collado-Cueto, 2017).

1.2 La máquina de crecimiento urbana durante la crisis

La crisis económica y financiera comenzada en 2008 ha transformado profundamente la política urbana en Norteamérica y Europa. La disciplina fiscal estricta y los recortes de gastos públicos han sido impuestos con una intensidad sistémica renovada, si bien de forma desigual y no sin resistencia (Davies y Blanco, 2017; Peck, 2012). Este 'urbanismo de la austeridad' debe situarse dentro un largo proceso de financiarización de la gobernanza y política urbana. En España, la reducción drástica de los ingresos asociados con los impuestos sobre el suelo y su transformación ha llevado a las autoridades locales a recurrir al endeudamiento, a la financiarización de las economías públicas, la venta de bienes públicos y la externalización o privatización de la prestación de servicios (López y Rodríguez, 2010, p. 450-466). Sin embargo, la falta de crecimiento y las causas de la crisis relacionadas con la burbuja inmobiliaria no parecen haber amenazado las racionalidades y prácticas del urbanismo empresarial. Al contrario, varios autores señalan un pulido e incluso una profundización desigual en procesos locales de neoliberalización (Davies y Blanco, 2017; Lauer mann, 2018; Oosterlynck y González, 2013). Pero ¿en qué lugar queda el crecimiento económico, particularmente el basado en la transformación del suelo?

Para Lauer mann, 'la ciudad emprendedora ya no es (solo) una máquina de crecimiento' (2018, p. 205). Pero la literatura existente sugiere que todavía lo es (también). En un contexto de finanzas locales débiles y dificultades para acceder a capital financiero, estudios centrados en Estados Unidos y Europa tienden a apuntar a una



continuidad de las dinámicas de máquinas de crecimiento desde el crack financiero de 2008. En Estados Unidos, con la excepción del análisis de Schindler (2016) del discurso sobre el crecimiento en Detroit, estos trabajos coinciden en el mantenimiento de dichas dinámicas, aunque en una forma diferente (Berglund, 2020; Farmer y Poulos, 2019; Peck y Whiteside, 2016). Esto parece disipar las dudas previas de Kirkpatrick and Smith (2011) sobre la continuidad de las máquinas de crecimiento en Estados Unidos debido a los desafíos financieros a los que hacen frente. En particular, estos estudios proporcionan detalles sobre las prácticas específicas que las élites locales en entornos urbanos poco dinámicos pueden adoptar para asegurar la supervivencia de las máquinas de crecimiento: la adopción de estrategias de ‘contracción planificada’, particularmente el ‘traje urbano’ para enfocar la inversión en aquellas áreas consideradas más viables (Berglund, 2020); la incorporación de actores financieros globales y fundaciones filantrópicas en las coaliciones de crecimiento (Berglund, 2020; Farmer y Poulos, 2019); y una gobernanza general financiarizada, impulsada por el endeudamiento tanto como por el crecimiento (Peck y Whiteside, 2016).

La literatura sobre el caso español sugiere que las ciudades se han aproximado más a la ‘máquina de endeudamiento’ de Peck y Whiteside (2016) que a la ‘máquina de decrecimiento’ de Schindler (2016). López y Rodríguez (2010, p. 459) han argumentado que la doble dependencia del mercado inmobiliario y de los mercados de deuda municipal y la existencia de corrupción estructural impedirán el abandono de estrategias procrecimiento, y, más adelante (López y Rodríguez, 2013) que el modelo de acumulación basado en el circuito secundario del capital ha sufrido un proceso de reorganización, acompañado por un proceso de reajuste, en ocasiones judicializado, en las coaliciones de crecimiento locales y regionales. Con respecto a los destinos turísticos maduros, en la Costa del Sol la máquina de crecimiento urbana se ha ralentizado y se mantiene en un estado latente (Romero-Martínez et al., 2017), mientras que en la Playa de Palma Yrigoy et al. (2013) muestran cómo la máquina de crecimiento se ha reformulado mediante la mayor apertura a capitales privados. Así, la política de las máquinas de crecimiento parece mostrar una continuidad, a menudo permeada por procesos de financiarización, en tiempos de crisis económica y fiscal. Sin embargo, la extensión de esta literatura sobre el caso español es limitada, y la investigación empírica detallada se ha centrado principalmente en destinos turísticos maduros.

2. METODOLOGÍA

2.1 El caso del Ayuntamiento de Murcia

El Ayuntamiento de Murcia es el municipio más grande en términos poblacionales (437,667 según el Censo de 2011) y el segundo en extensión (882 km²) de la Región de Murcia. Parte de su población se concentra en el casco urbano, y parte de ella en las numerosas pedanías que componen el municipio. Debido a su tamaño los principales procesos de urbanización que han sucedido en el municipio presentan una variación importante, pero de forma simplificada se pueden clasificar en tres tipos: aquellos de transformación y ampliación del caso urbano, sobre todo hacia el norte del mismo; los de crecimiento urbano en las pedanías que bordean la Huerta de Murcia, en cuyo centro se sitúa el caso urbano, por el norte y por el sur; y los de desarrollo de los llamados *resorts* de turismo residencial, situados al otro lado del Parque Regional Carrascoy y El Valle.

Hasta el inicio de la crisis, el Ayuntamiento de Murcia ha sido un caso claro en el que la connivencia entre el poder público y la iniciativa privada conformó una máquina de crecimiento urbana. Esto se manifestó de forma más clara, a nivel urbanístico, a través de los *convenios urbanísticos* suscritos entre el Ayuntamiento y promotores inmobiliarios, mediante los que el primero se compromete a realizar las actuaciones necesarias para hacer una promoción viable, y el segundo a su vez realiza cesiones al Ayuntamiento además de las previstas por ley. Entre 2001 y 2007, el Pleno del Ayuntamiento aprobó ocho convenios que implicarían la transformación de 1215 ha de suelo y contribuciones directas que incluirían unos 207 millones de euros, un nuevo estadio de fútbol para el Real Murcia y la rehabilitación de dos edificios históricos. De forma más general, la orientación procrecimiento del gobierno municipal se ha reflejado en el planeamiento urbanístico. En 2001, el Pleno aprobó un plan general que, según la estimación de Moreno-Micol (s.f.), presentaba una capacidad residencial para casi tres veces la población del municipio. Esta capacidad continuó creciendo a través de la adaptación del plan a la Ley del Suelo regional de 2001, modificaciones puntuales del mismo y la sectorización de suelo urbanizable.



Para apoyar el crecimiento urbano previsto, el gobierno municipal preparó una serie de planes de infraestructuras para las dos áreas principales de crecimiento: la zona norte, donde los desarrollos de los convenios se producirían, y la zona sur, más allá de las sierras de Carrascoy y El Valle, donde los *resorts* se estaban desarrollando. Es importante señalar cómo el incremento de suelo urbanizable ha beneficiado no sólo a grandes agentes en el sector de la promoción y construcción, sino también a pequeños propietarios o, en palabras de Logan y Molotch (2007), ‘emprendedores fortuitos’. Esto es especialmente evidente en el caso de la Huerta murciana, cuya urbanización continua ha sido permitida por planeamientos sucesivos (Martí-Ciriquián y Moreno-Vicente, 2014).

Así, la máquina de crecimiento urbana en Murcia ha combinado una planificación urbanística extremadamente ambiciosa en cuanto a previsiones de crecimiento con una resultante fragmentación de la trama urbana, el uso de megaproyectos (el estadio de fútbol), y la adopción de formas de gobernanza público-privada (los convenios) para facilitar el desarrollo urbano.

2.2 Métodos de investigación

En línea con gran parte de los trabajos empíricos sobre política urbana, se ha adoptado una estrategia cualitativa y de estudio de caso que permita entender en profundidad un fenómeno actual y complejo como es el objeto de esta investigación. Los resultados presentados aquí se han basado en la utilización y triangulación de dos métodos de investigación principales: la búsqueda y análisis de noticias periodísticas sobre el caso de estudio entre 2007 y 2020, para una aproximación al caso de estudio, y la realización y análisis, para un conocimiento más profundo de las dinámicas estudiadas, de entrevistas semiestructuradas con personas con conocimiento directo de dicho caso: políticos locales, funcionarios en las áreas de urbanismo, medioambiente y ordenación del territorio en el Ayuntamiento y Región de Murcia, y profesionales en los sectores de planeamiento urbano, promoción y gestión inmobiliaria, y medioambiente. Para la selección de entrevistados, se utilizó un muestreo intencional en función de su conocimiento del caso, complementado por un muestreo de “bola de nieve” a medida que se realizaban las entrevistas. Entre mayo de 2018 y julio de 2019 se realizaron un total de 23 entrevistas, 15 de ellas con políticos y funcionarios. Con ayuda de software para análisis de datos cualitativo (NVivo), se ha realizado un análisis temático tanto de las noticias como de las entrevistas en base a las categorías fundamentales de la tesis de la máquina de crecimiento urbana y temas apuntados en la literatura sobre la crisis económica y el estado local.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 De la gestión de la crisis a una máquina de crecimiento menos urbana?

En líneas generales, pueden distinguirse dos períodos en la dinámica de la máquina de crecimiento de Murcia tras el crack de 2008. En términos de políticas urbanas, el período desde entonces hasta 2015 estuvo caracterizado por una preocupación por mitigar los impactos de la crisis. La prioridad para la Concejalía de Urbanismo ha sido el gestionar la situación bajo condiciones de austeridad y el preparar el terreno para la reactivación del sector inmobiliario. Para ello, la atención se ha centrado en la provisión de las infraestructuras necesarias y la optimización de los procesos de gestión del suelo:

‘Entonces realmente lo que se trataba en ese momento era de hacer una buena gestión, de arreglar todo aquello que se pudiera arreglar a nivel de urbanismo y preparar las cosas para cuando se reactivara la economía ..., y en ese periodo de tiempo lo que se intentaba es que las infraestructuras básicas estuvieran conectadas para que no se produjera ningún perjuicio al ciudadano’ (antiguo funcionario municipal, 2019)

Así, entre otras medidas se aprobó una ordenanza para la simplificación de la obtención de licencias de actividad y de obra, y se modificó el *Plan de Infraestructuras Hidráulicas de la Zona Norte* para facilitar su financiación, adaptando a precios de mercado las cuotas que promotoras tienen que abonar y fijando el abono de cuotas después – en lugar de antes – de la gestión urbanística. En 2015, tras elecciones municipales, se constituyó un nuevo gobierno municipal, del mismo signo político (Partido Popular) pero con un nuevo alcalde que sustituyó al que lo había sido desde 1995 y que entonces estaba imputado en un caso de corrupción (ver más adelante). El cambio más significativo en las políticas urbanas ha sido la adopción de un mayor énfasis en la conservación y disfrute del río Segura, la Huerta, y el patrimonio histórico. Éste se ha visto acompañado por una serie de



iniciativas para la recuperación del espacio y prácticas culturales y productivas relacionadas con el cauce del río y la Huerta, en particular el *Plan de Acción de la Huerta*. El urbanismo empresarial y, en particular, su dimensión competitiva interurbana, no parece haber desaparecido: en 2015, al poco tiempo de tomar su cargo, el concejal de Urbanismo descartaba el querer ser ‘una ciudad franquiciadora de museos’, pero apostaba por promover el papel de la Huerta en el desarrollo local y el turismo y por un menor protagonismo de las propuestas urbanísticas en dicho desarrollo.

A pesar de un menor énfasis explícito en el crecimiento urbano en este segundo período, la crisis económica no ha cambiado sustancialmente las prácticas municipales con respecto a la regulación del suelo y a su orientación procrecimiento. El Ayuntamiento ha continuado operando con el Plan General de 2001 y realizando modificaciones puntuales del mismo, si bien el desarrollo de éstas se ha ralentizado en paralelo a la actividad inmobiliaria. Así, si entre 2001 y 2008 se iniciaron un total de 103, en el período 2009-2019 se iniciaron únicamente 22 (Consejería de Fomento e Infraestructuras, 2022). La constitución del nuevo gobierno municipal en 2015 no se ha visto acompañado de un cambio en esta dinámica. En 2019 el gobierno anunció la revisión del plan de 2001, pero el motivo para ello parece ser el requisito de adaptarlo a la ley regional del suelo de 2015 y resolver algunas disfunciones (funcionario municipal, 2019). Además, desde el inicio de la crisis la preocupación por el desarrollo infraestructural que pueda dar apoyo al futuro desarrollo de la ciudad ha continuado, en particular las autovías que unirán las pedanías al norte y sur de la Huerta y la llegada de la alta velocidad ferroviaria a la ciudad, ambas responsabilidad de otros actores estatales.

3.2 Rearticulando la coalición de crecimiento

La máquina de crecimiento murciana ha sufrido un proceso de reajuste en línea con el que López y Rodríguez (2013) habían señalado. Las tensiones entre los actores inmobiliarios clave antes de la crisis y el Ayuntamiento se han evidenciado en varias ocasiones, particularmente en la zona norte y en relación a los convenios suscritos. Durante los primeros años de la crisis, los promotores en la zona norte rechazaron los intentos del Ayuntamiento de adaptar el plan de infraestructuras hidráulicas a la situación de crisis por considerarlos insuficientes, y el Ayuntamiento a su vez ha intentado recuperar suelo cedido en un convenio, posteriormente inició el procedimiento de incumplimiento del mismo, y rechazó disolver otro convenio a petición del promotor. En última instancia algunas de estas tensiones se han judicializado, con resultados diversos. Por ejemplo, en 2016 el Tribunal Superior de Justicia de la región declaró nulo el plan de infraestructuras para la zona norte al considerar que es el Ayuntamiento el que tiene que sufragar los costes del mismo. Por otra parte, se han iniciado importantes procesos de corrupción todavía abiertos: el caso Umbra, que examina tratos preferenciales a promotores en seis de los ocho convenios; y el caso Barraca, que investiga una posible trama de corrupción para concentrar beneficios de procesos de transformación del suelo. Estos procesos han implicado la imputación de numerosos actores importantes de la coalición de crecimiento, entre ellos el entonces alcalde, el concejal de Urbanismo, el jefe de Planeamiento Urbanístico y una serie de promotores y empresarios.

Además de estos procesos que implican a agentes involucrados antes de la crisis económica, otros aspectos sugieren cambios en la naturaleza y composición de las máquinas de crecimiento urbano. En primer lugar, el propio sector inmobiliario y la propiedad del suelo planificado para desarrollo se ha reestructurado como resultado de la crisis económica. Como en otras localidades, gran parte del suelo previsto para desarrollo ha pasado a ser gestionado por entidades financieras (la sociedad de gestión de activos Sareb, entidades bancarias y fondos de inversión), que introducen potencialmente una dimensión multi-escalar en las máquinas de crecimiento. Asimismo, los promotores entrevistados indicaron su frustración con la lentitud e inseguridad de los procesos administrativos locales y regionales relacionados con la transformación del desarrollo del suelo. Uno de ellos expresó de esta forma las relaciones entre promotores y la administración regional:

‘Entonces ahí también se crean muchos choques, conflictos, en los que nadie tiene el hábito de la renuncia; pero carga, pone el foco, los otros se sienten atacados, se defienden, reaccionan...’ (promotor inmobiliario, 2019)

Por último, nuevos objetivos en las políticas urbanas introducen la posibilidad de nuevos actores en las máquinas de crecimiento. Por ejemplo, el mayor énfasis en la Huerta de Murcia se ha visto acompañado por la



realización de un convenio con la Junta de Hacendados de la Huerta del Segura para gestionar mejor la zona regable y patrimonio asociado.

4. CONCLUSIONES

La investigación en la que se basa este artículo apunta a una continuidad de las dinámicas de la máquina de crecimiento en Murcia, si bien éstas han sufrido unos cambios significativos. La actividad del gobierno municipal en una primera fase se centró en la reacción a los impactos causados por la crisis, por una parte simplificando trámites administrativos para la facilitación de la actividad económica y por la otra estableciendo una base regulatoria e infraestructural para la reactivación del sector inmobiliario. En una segunda fase, una nueva corporación municipal reorientó esta actividad hacia una revalorización de los valores naturales y culturales del municipio. Sin embargo, estos cambios han sido acompañados por una continuidad notable en la regulación de los usos y transformación del suelo y en la preparación del terreno para una eventual reactivación de la actividad inmobiliaria. En contraste con lo que apuntan los estudios sobre destinos turísticos maduros, el período de crisis en Murcia no se ha caracterizado por una concentración en megaproyectos para concentrar el capital y la actividad estatal. La actividad municipal sugiere, al contrario, una reorientación, quizás tentativa, hacia valores medioambientales y culturales que promuevan las características únicas de la ciudad dentro del persistente contexto de competitividad interurbana.

La rearticulación de la máquina de crecimiento resultante de los impactos de la crisis económica y financiera requieren de una investigación empírica más detallada. Parece evidente, en cualquier caso, que la reestructuración del sector inmobiliario y de la propiedad del suelo, los procesos judiciales entre miembros de la coalición de crecimiento anterior a la crisis, y los propios cambios políticos en el gobierno municipal han supuesto una reorganización importante de la misma.

REFERENCIAS

- Anselmi, G., Vicari, S. (2020). Milan makes it to the big leagues: A financialized growth machine at work. *European Urban and Regional Studies*, 27, 106–124. <https://doi.org/10.1177/0969776419860871>
- Berglund, L. (2020). The shrinking city as a growth machine: Detroit's reinvention of growth through triage, foundation work and talent attraction. *International Journal of Urban and Regional Research*, 44, 219–247. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12858>
- Burriel, E.L. (2011). Subversion of land-use plans and the housing bubble in Spain. *Urban Research & Practice*, 4, 232–249. <https://doi.org/10.1080/17535069.2011.616743>
- Charnock, G., Purcell, T., Ribera-Fumaz, R. (2014). *The Limits to Capital in Spain: Crisis and Revolt in the European South*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Chien, S., Woodworth, M.D. (2018). China's urban speed machine: The politics of speed and time in a period of rapid urban growth. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42, 723–737. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12610>
- Coq-Huelva, D. (2013). Urbanisation and financialisation in the context of a rescaling state: The case of Spain. *Antipode*, 45, 1213–1231. <https://doi.org/10.1111/anti.12011>
- Cox, K.R. (2017). Revisiting 'the city as a growth machine.' *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 10, 391–405. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsx011>
- Davies, J.S., Blanco, I. (2017). Austerity urbanism: Patterns of neo-liberalisation and resistance in six cities of Spain and the UK. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49, 1517–1536. <https://doi.org/10.1177/0308518X17701729>



- Escudero-Gómez, L.A. (2018). La urbanización dispersa del circuito secundario de acumulación capitalista: Toledo (España). *Ería: Revista Cuatrimestral de Geografía*, 38, 327–343. <https://doi.org/10.17811/er.3.2018.327-343>
- Farmer, S., Poulos, C.D. (2019). The financialising local growth machine in Chicago. *Urban Studies*, 56, 1404–1425. <https://doi.org/10.1177/0042098018801564>
- Fernández Muñoz, S., Collado Cueto, L. (2017). What has happened in Spain? The real estate bubble, corruption and housing development: A view from the local level. *Geoforum*, 85, 206–213. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2017.08.002>
- Guo, Y., Zhang, C., Wang, Y.P., Li, X. (2018). (De-)Activating the growth machine for redevelopment: The case of Liede urban village in Guangzhou. *Urban Studies*, 55, 1420–1438. <https://doi.org/10.1177/0042098017729788>
- Jessop, B., Peck, J., Tickell, A. (1999). Retooling the machine: Economic crisis, state restructuring, and urban politics. En: A.E.G. Jonas, D. Wilson (Coord.), *The Urban Growth Machine: Critical Perspectives, Two Decades Later* (pp. 141–159). Albany, NY: State University of New York Press.
- Jiménez, F. (2009). Building boom and political corruption in Spain. *South European Society and Politics*, 14, 255–272. <https://doi.org/10.1080/13608740903356541>
- Kirkpatrick, L.O., Smith, M.P. (2011). The infrastructural limits to growth: Rethinking the urban growth machine in times of fiscal crisis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35, 477–503. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2011.01058.x>
- Lauermann, J. (2018). Municipal statecraft: Revisiting the geographies of the entrepreneurial city. *Progress in Human Geography*, 42, 205–224. <https://doi.org/10.1177/0309132516673240>
- Logan, J.R., Molotch, H.L. (2007). *Urban Fortunes: The Political Economy of Place. 20th Anniversary Edition*. Berkeley y Los Angeles, CA: University of California Press.
- Lois González, R.C., Piñeira Mantiñán, M.J., Vives Miró, S. (2016). El proceso urbanizador en España (1990-2014): Una interpretación desde la geografía y la teoría de los circuitos de capital. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 20. <https://doi.org/10.1344/sn2016.20.16793>
- López, I., Rodríguez, E. (2010). *Fin de Ciclo: Financiarización, Territorio y Sociedad de Propietarios en la Onda Larga del Capitalismo Hispano (1959-2010)*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- López, I., Rodríguez, E. (2011). The Spanish model. *New Left Review*, 69, 5–29. Recuperado en <https://newleftreview.org/issues/ii69/articles/isidro-lopez-emmanuel-rodriguez-the-spanish-model>
- López, I., Rodríguez, E. (2013). Competitividad territorial y circuito secundario de acumulación. El paroxismo de un caso: el ciclo español de 1995-2007. En: Observatorio Metropolitano de Madrid (Coord.), *Paisajes Devastados. Después del Ciclo Inmobiliario: Impactos Regionales y Urbanos de la Crisis* (pp. 25–75). Madrid: Traficantes de Sueños.
- MacLeod, G., Goodwin, M. (1999). Space, scale and state strategy: Rethinking urban and regional governance. *Progress in Human Geography*, 23, 503–527. <https://doi.org/10.1191/030913299669861026>
- Martí-Ciriquián, P., Moreno-Vicente, E. (2014). La transformación urbana y territorial de la ciudad de Murcia y su entorno (1977-2010). *Estudios Geográficos*, 75, 261–309. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201407>
- Moreno-Micol, Á. (s.f.). *Análisis del Desarrollo del PGOU del Municipio de Murcia 2001-2017*.
- Molotch, H. (1976). The city as a growth machine: toward a political economy of place. *American Journal of Sociology*, 82, 309–332. <https://doi.org/10.1086/226311>



- Oosterlynck, S., González, S. (2013). 'Don't waste a crisis': opening up the city yet again for neoliberal experimentation. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37, 1075–1082. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12064>
- Peck, J. (2012). Austerity urbanism. *City*, 16, 626–655. <https://doi.org/10.1080/13604813.2012.734071>
- Peck, J., Whiteside, H. (2016). Financializing Detroit. *Economic Geography*, 92, 235–268. <https://doi.org/10.1080/00130095.2015.1116369>
- Romero, J. (2010). Construcción residencial y gobierno del territorio en España. De la burbuja especulativa a la recesión. Causas y consecuencias. *Cuadernos Geográficos*, 47, 17–46. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v47i0.600>
- Romero-Martínez, J.M., Romero-Padilla, Y., Navarro-Jurado, E. (2017). Growth machine en destinos turísticos maduros: Zona metropolitana Costa del Sol (Málaga). *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 49, 661–678. Recuperado en <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76588>
- Schindler, S. (2016). Detroit after bankruptcy: A case of degrowth machine politics. *Urban Studies*, 53, 818–836. <https://doi.org/10.1177/0042098014563485>
- Consejería de Fomento e Infraestructuras (2022). *UrbMurcia: Planeamiento Urbanístico de la Región de Murcia*. Recuperado en <https://www.urbmurcia.es>
- Wood, A.M. (2004). Domesticating urban theory? US concepts, British cities and the limits of cross-national applications. *Urban Studies*, 41, 2103–2118. <https://doi.org/10.1080/0042098042000268366>
- Yrigoy, I., Artigues-Bonet, A.A., Blázquez-Salom, M. (2013). El papel del Estado en los procesos de renovación urbano-turística. El caso de la Playa de Palma (Mallorca, España). *Bitácora Urbano Territorial*, 22, 141–151. Recuperado en <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/141-151>



Eje temático 2

Transformaciones en los centros urbanos en espacios de mutación: causas, procesos y contradicciones



TRANSFORMACIONES FÍSICAS RELACIONADAS CON LA LLEGADA DE ESTUDIANTES: DE LA COMPARTIMENTACIÓN A LA RENOVACIÓN Y VERTICALIZACIÓN BARRIAL

José Prada Trigo

Departamento de Geografía, Universidad de Concepción

jprada@udec.cl

Resumen:

En muchas ciudades universitarias los estudiantes son un agente transformador, generando cambios económicos, sociales, culturales y también físicos (Allinson, 2006; Smith y Holt, 2007; Prada, 2019). Recientemente, algunos autores han puesto el foco en la aparición de submercados de la vivienda enfocados en los estudiantes universitarios (Revington, 2021; Pillai *et al.*, 2021). Sin embargo, existen aún vacíos en el estudio de estos procesos, relacionados, por ejemplo, con la transformación física que este rentismo inmobiliario tiene sobre determinados sectores de la ciudad. En este sentido, el objetivo de esta comunicación es analizar e interpretar la transformación física del área central de Concepción (Chile) en relación con la llegada de estudiantes universitarios.

Para esto, se utilizará una metodología mixta, que combina el uso de información cuantitativa (datos de residencia de los estudiantes de las principales universidades de la ciudad y permisos de edificación de los últimos años) y cualitativa (mediante la entrevista a actores locales). Los resultados permiten interpretar este fenómeno de transformación física y social en determinados sectores desde la óptica de la formación de una economía rentista y un desplazamiento de la población tradicional por otra con un carácter transitorio.

Palabras clave: *estudiantización*, transformación barrial, rentismo inmobiliario, Chile.

Abstract:

In many university cities, students are a dynamic agent, generating economic, social, cultural and physical changes (Allinson, 2006; Smith and Holt, 2007; Prada, 2019). Recently, some authors have focused on the emergence of housing submarkets related to university students (Revington, 2021; Pillai *et al.*, 2021). However, there are still gaps in the study of these processes, related, for example, to the physical transformation that this real estate rent has on certain sectors of the city. In this sense, the objective of this communication is to analyze and interpret the physical transformation of the central space of Concepción (Chile) in relation to the arrival of university students.

For this, a mixed methodology will be used, which combines the use of quantitative information (residence data of students from the main universities in the city and building permits from recent years) and qualitative information (through interviews with local actors). The results allow interpreting this phenomenon of physical and social transformation in certain sectors from the perspective of the formation of a rentier economy and a displacement of the traditional population by another with a transitory character.



Keywords: *studentification*, neighborhood transformation, real estate rentism, Chile.

1. INTRODUCCIÓN

El término *estudiantización*, del inglés *studentification*, es un neologismo que se refiere a una serie de cambios sociales, materiales, económicos y culturales que se dan en un espacio urbano como consecuencia del aumento y concentración de estudiantes en el mismo (Nakazawa, 2017). Kinton, Smith y Harrison (2016) y Kenna (2011) se refieren a este como un proceso por el que un vecindario, barrio o sector urbano experimenta un incremento de la población estudiantil, que reemplaza a los residentes más antiguos, siendo este el detonante de los cambios mencionados, y conectando este fenómeno con las formas variopintas de gentrificación (Smith, 2004; Lees, Shin y López-Morales, 2016). El origen de este término se encuentra en Reino Unido, en los trabajos a inicios del siglo XXI de autores como Smith y Holt (2007), pero progresivamente se ha producido una globalización de las investigaciones sobre *estudiantización* expandiendo estas hacia otros países, como Polonia (Murzyn-Kupisz y Szymkowska, 2015; Grabkowska y Frankowski, 2016), Irlanda (Kenna, 2011), Sudáfrica (Taiwo *et al.*, 2021), Canadá (Revington, 2021) o China (He, 2015; Gu y Smith, 2020), o bien mediante la realización de comparativas internacionales (Kenna y Murphy, 2021), aunque la gran mayoría de ellas al alero conceptual de los primeros trabajos desde Reino Unido (Prada-Trigo, 2019).

El análisis de los efectos de la *estudiantización*, como se dijo, en general se ha presentado desde cuatro dimensiones principales: económica, cultural, social y material, pero tomando habitualmente la edad como un elemento estructurante o categoría a la hora de interpretar los cambios espaciales (Revington, 2018; Moss *et al.*, 2019). Este aspecto se manifiesta desde el plano sociocultural al poner de relieve la existencia de modos de vida estudiantiles, de una escasa relación intergeneracional o de la aparición, en el ámbito económico, de negocios enfocados a este grupo etario. Por lo tanto, la edad aparece como una categoría recurrente desde la que analizar los procesos espaciales vinculados a la *estudiantización*. A partir de esta categoría, la *estudiantización* se ha contextualizado en diversas ocasiones dentro de las formas variopintas de la gentrificación (Smith y Holt, 2007; Miessner, 2020). La tercera oleada gentrificadora y la llamada a una provincialización del análisis de este proceso han dado pie a varios autores a establecer similitudes y diferencias entre *estudiantización* y gentrificación (Smith, 2004; Smith y Holt, 2007). Entre las primeras, se encuentran aspectos como la aparición de nuevas prácticas culturales por parte de los estudiantes, así como el mencionado “estilo de vida” estudiantil, que establecería puentes con el proceso de gentrificación. También la aparición de “guettos culturales” como resultado de la concentración de estudiantes, que después atraerían al barrio a otros grupos sociales con mayores recursos (artistas, jóvenes profesionales), quienes profundizarían en la gentrificación del barrio. Otra manifestación de esto sería la competencia por el espacio con otros grupos sociales (migrantes, familia, población de bajos recursos) y su abandono del barrio, creándose entre los estudiantes una identidad de grupo o clase (Smith y Holt, 2007) o los mencionados cambios en el paisaje del barrio (Nakazawa, 2017). Por todo ello, tiende a considerarse a los estudiantes como una suerte de gentrificadores marginales o potenciales, dado que sus prácticas culturales tendrían influencia en posteriores procesos gentrificadores (Smith y Holt, 2007; Baudry, 2013).

Esta revalorización del barrio a partir de la llegada de estudiantes no solamente es entendible desde el punto de vista de la gentrificación, sino que también permite considerar a estos como un segmento rentabilizable dentro del mercado de la vivienda (Hubbard, 2009). De esta manera, a partir de la transformación de residencias familiares en alojamientos para estudiantes o de la construcción de bloques de pisos pensados para atender a este segmento, se generaría un submercado inmobiliario de los estudiantes universitarios (Gregory y Rogerson, 2019; Revington, 2018 y 2021; Pillai *et al.*, 2021). El mismo, se sustenta en la idea de Avni y Alfasi (2018) de que las universidades tienen una influencia, aún poco estudiada, en el mercado inmobiliario de las ciudades donde se ubican, siendo los estudiantes unos residentes temporales cuyos efectos en la ciudad serían permanentes.



En el caso de las ciudades, la alta presencia de estudiantes supone la existencia de un submercado hacia el que se han dirigido las inversiones financieras vía compra de vivienda. Este submercado, además, resulta especialmente rentable por el hecho de presentar un público cautivo, que debe contar obligatoriamente con un lugar donde residir en un plazo acotado para poder asistir a clases; que presenta una alta rotación, lo que se utiliza habitualmente como mecanismo para incrementar anualmente el precio del arriendo; y que no requiere de grandes espacios ni obras de reforma, habituándose a residir en pisos pequeños o cuartos, a veces con unas condiciones precarias (Miessner, 2020). De esta manera, aparecería un submercado inmobiliario, enfocado en los estudiantes y fuera de las políticas públicas (Pillai *et al.*, 2021).

Este submercado supone la aparición de un espacio urbano generacional, en el que cada generación daría forma a su propio espacio, enfocándose en este caso la oferta en el público estudiante y cerrando el acceso a otro tipo de arrendatarios potenciales, debido a que los beneficios de arrendar a estudiantes se han demostrado superiores que el hacerlo a familias o inmigrantes (Revington, 2018; Lager y Van Hoven, 2019; Miessner, 2020). De esta forma, el poder de los arrendadores para determinar las rentas año tras año y mantener un público cautivo, determinaría la aparición de *rentas de monopolio*, produciéndose una situación en la que un aumento de la oferta de viviendas en arriendo no implica una bajada de los precios (Revington, 2021). La consecuencia más obvia de este fenómeno es una inserción de la *estudiantización* dentro del proceso de urbanización capitalista, considerándose que existiría una retroalimentación entre ambos. La aparición de espacios de arriendo estudiantil alimentaría el modelo urbano neoliberal y, a su vez, sería explicado por este mismo modelo, que buscaría una extracción de renta a partir del arriendo a estudiantes y la conversión de la vivienda en una *commodity*.

2. METODOLOGÍA

Para analizar este fenómeno en la ciudad de Concepción (Chile) se ha recurrido a una metodología mixta, que combina el uso de datos cuantitativos y cualitativos. En el primer caso, se han utilizado dos fuentes: la primera, los datos sobre permisos de edificación entre 2010 y 2019, que permiten identificar las áreas de crecimiento inmobiliario de Concepción y que se encuentran disponibles en la página del INE (2020). La segunda fuente con un carácter cuantitativo se corresponde con los datos de alojamiento de los estudiantes de las tres universidades principales (Universidad de Concepción, Universidad del Bío Bío y Universidad Católica de la Santísima Concepción), que se solicitaron para el año 2020 a las tres instituciones (más de 35.000 registros), se georreferenciaron y analizaron mediante ArcMap. Los mismos, permitieron identificar las áreas de concentración de estudiantes. A partir de un análisis de densidad pudo compararse la distribución de universitarios con el crecimiento edificatorio en los últimos años.

En segundo lugar, desde una perspectiva cualitativa, se llevaron a cabo entre 2019 y 2021 más de 20 entrevistas a actores locales, tanto políticos como sociales y económicos. Entre los mismos, se entrevistó a trabajadores del municipio y del Gobierno Regional, empresas constructoras e inmobiliarias, asociaciones vecinales y expertos locales. Los mismos, permitieron interpretar las dinámicas residenciales y los cambios socioespaciales acaecidos a partir de la llegada de estudiantes. Sus opiniones, se utilizaron para contrastar y triangular los resultados cuantitativos, utilizándose también para interpretar y dar sentido a estos. En los momentos en que se decidió utilizar algún fragmento se decidió por incluir anónimamente la fuente, que fue una de las condiciones que se pusieron a la hora de llevar a cabo las entrevistas.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

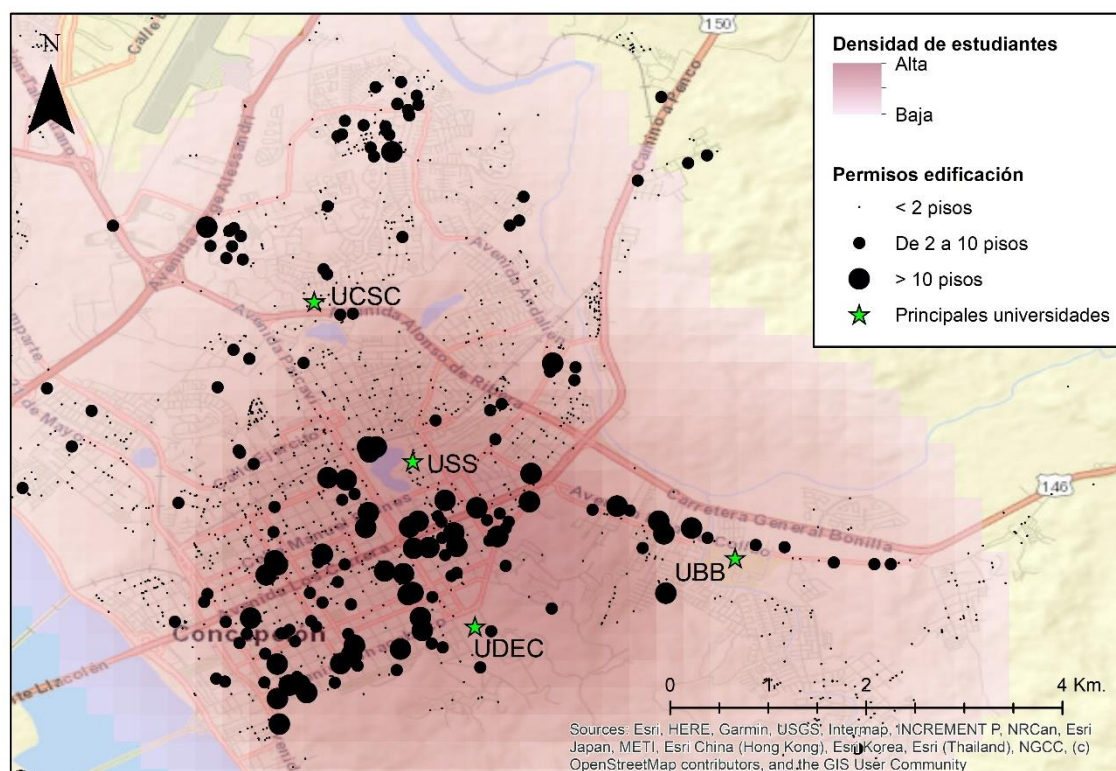
La comuna de Concepción, capital de la región del Bío Bío, cuenta, según el Censo de 2017, con una población de 223.574 habitantes, lo que la sitúa como una de las veinte mayores comunas de Chile, aunque su peso relativo se ve aumentado al sumar la población de su área metropolitana (once comunas), que dan un agregado de casi 1,000.000 de habitantes (INE, 2018). Concepción es un centro económico, administrativo y urbano, pero también es un polo universitario de gran envergadura a escala chilena, la ciudad alberga la tercera universidad más importante de Chile, la Universidad de Concepción, que cuenta con más de 20.000 estudiantes, a los que



se deben sumar los más de 7.000 de la Universidad del Bío Bío o los cerca de 9.000 de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, destacando a su vez otras casas de estudio como la Universidad del Desarrollo o la Universidad de San Sebastián. En total, el Gran Concepción cuenta en 2017 con más de 105.000 matriculados, de los cuales más de 90.000 se concentran en la comuna de Concepción (CNED, 2019). Este peso, se refleja a nivel nacional en la segunda posición en número de matriculados para la región del Bío Bío tras la Región Metropolitana, correspondiente a la capital, Santiago de Chile.

Un primer análisis, como refleja la figura 1, muestra que, aunque los estudiantes se distribuyen por toda la comuna y Área Metropolitana, estos se concentran con especial intensidad en determinados sectores, próximos a las principales casas de estudio y al centro de Concepción, pero también a los ejes de comunicación más importantes como sucede en el caso de la Universidad del Bío Bío (UBB) y la Avenida Collao o en el de la Universidad de San Sebastián (USS) y la Avenida Paicaví. Este grupo, además, se ubica próximo a los espacios que más han incrementado las nuevas edificaciones, en especial a aquellos donde han proliferado los edificios de más de 10 pisos, que se corresponden generalmente con departamentos enfocados hacia los estudiantes. La mayoría de estos edificios, como puede apreciarse en la figura 1, se ubican cerca de las principales universidades, tanto en el centro de Concepción (USS y Universidad de Concepción-UDEC) como en la periferia (UBB y Universidad Católica de la Santísima Concepción-UCSC), respondiendo a la demanda estudiantil.

Figura 1. Densidad de estudiantes (2020), Permisos de edificación (2010-2019) y Principales Universidades en Concepción



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2020)

Las entrevistas a actores locales contribuyeron a confirmar estas consideraciones, en tanto relacionaron la presencia de estudiantes con el incremento de los permisos de edificación y la proximidad a las universidades más importantes, siendo estos, por lo tanto, uno de los vectores de las transformaciones físicas de Concepción y de la aparición de nuevos negocios y servicios. En primer lugar, en relación con los cambios físicos acaecidos en la ciudad a partir de la llegada de los estudiantes, los actores entrevistados señalaron dos ideas principales. La primera, el posicionamiento de Concepción como un núcleo atractor de estudiantes, lo que genera tanto una



oferta para arrendar departamentos como una demanda por parte de inversores para comprarlos y ofrecérselos a estos. La segunda, la idea de que estos nuevos edificios se han ubicado en zonas próximas a las universidades, bien conectadas y relativamente céntricas, debido a las limitaciones de muchos estudiantes para movilizarse en grandes distancias, lo que, de alguna manera, confirma los resultados ofrecidos por la figura 1. En palabras de cuatro entrevistados:

[G.O.] La verdad es que ha habido una evolución, digamos en términos del crecimiento inmobiliario, de la inversión inmobiliaria, yo me he dado cuenta, en torno a la universidad, yo creo que se da justamente por tener las casas de estudios ahí... hay muchos departamentos que se han construido pensando en los estudiantes.

[J.G.] En el centro hay mucho edificio que están obviamente pensado al objetivo de arrendar, se nota en los departamentos, que son muy pequeños, 30m² o en los “tipo mariposa” [dos dormitorios] también.

[F.A.] Concepción es claramente una ciudad que tiene mucha universidad, de hecho, yo lo uso como argumento de venta: no gaste en la pensión de su hijo y compre un departamento y después se queda como un activo, lo puede vender y recupera el 100% de lo invertido y los padres como que lo entienden.

[P.P.] Los estudiantes tienen papás y los papás pagan porque entre tenerlo en una pensión o en un departamento, de repente van y lo compran y al chico lo pueden venir a visitar, o compran un mariposa y traen a otro joven y lo subarriendan y no sé, por ejemplo, pagarán 120.000 pesos cada uno y quedan protegidos, porque están en edificio, tienen conserje, independencia, pueden estacionar su vehículo y lo otro es que para el papá también es importante, porque el departamento es una inversión que le sirve para su vejez.

Cabe señalar que la mayoría de respuestas apuntaron en esa dirección, en tanto se consideraba a los estudiantes como un mercado potencialmente interesante para las empresas constructoras e inmobiliarias (que tenían en cuenta la ubicación de las universidades a la hora de llevar a cabo sus proyectos), para los inversores, quienes veían un mercado de oportunidad y, para los propios progenitores. En el caso de estos últimos, como se indicó en las entrevistas, aquellos que disponen de mayor poder adquisitivo se plantean la compra de un departamento como una inversión a corto plazo (alojamiento de sus hijos) pero también a medio y largo plazo (alquiler a terceros para mejorar sus ingresos). El resultado es que varios entrevistaron indicaron porcentajes en torno al 60-80% de ocupación por parte de estudiantes de los edificios de departamentos construidos recientemente. En relación con la ubicación del departamento, la idea de buscar lugares céntricos y bien conectados se mencionó en varias entrevistas, indicando en dos ocasiones incluso que estos departamentos solían venderse sin la plaza de garaje, para ahorrar costos al comprador y debido a que los estudiantes no suelen utilizarla, siendo más rentable subarrendarla o venderla a otro tipo de clientes (trabajadores de la zona).

La llegada de estudiantes a estos sectores habría generado también un cambio en la provisión de servicios en los alrededores de los espacios *estudiantizados*. A diferencia de los edificios, que requieren una fuerte inversión y una serie de trámites de mayor envergadura (licencias y permisos de obra), la mayoría de los servicios que habían aparecido en el sector se correspondían con PYMES, a menudo fruto de iniciativas vecinales, que vieron



un *nicho de oportunidad* en la llegada de estudiantes al barrio. Sitios de comida rápida, papelerías, cafés o tiendas donde se venden abarrotes y alcohol aparecieron entre los negocios más mencionados en las entrevistas y también entre los más visibles en los diferentes recorridos llevados a cabo en estos sectores. Los negocios, además, no solamente habrían beneficiado al público estudiantil, sino que también han supuesto una mejora de la disponibilidad de servicios en estos barrios, que en ocasiones carecían de un supermercado o de un espacio que sirviese comidas antes de la llegada de los estudiantes. Como señalan tres de los entrevistados:

[G.O.] Eh... La universidad tiene tres accesos... hoy día, en esos tres accesos ha habido distintos tipos de inversión, por ejemplo, hace unos años atrás por el lado de Paicaví no había un Líder [supermercado], hoy día si hay un supermercado que está al acceso de la comunidad y por los otros dos accesos hoy día encuentras cocinerías, *food truck*... ahí se nota, son todos inmuebles o casas que han sido remodeladas para poder eh... implementar este tipo de negocios.

[G.V.] Y cambian, cambian también los negocios, los locales para un sándwich, los locales de venta o para almorzar también, no todos van a almorzar a la Universidad ¿me entiende? y los mismos, el personal mismo de la universidad ya no quiere ir al casino [de la universidad] a almorzar pero está la señora “tanto”, el señor “tanto” [que venden comida] ¿me entiende? está cerca.

[J.T.] Claro, también hay locales que se han abierto, que empezaron a vender comida así por fuera, al principio comida rápida, igual hay locales que venden ya, ahora están vendiendo más alcohol por lo mismo, porque hay más universitario, obviamente que consumen más cerveza y todo eso.

De esta manera, la llegada de estudiantes habría detonado una transformación física y económica del sector, visible tanto en los departamentos como en los nuevos negocios. Aunque este fenómeno ha sido valorado como positivo por la gran mayoría de entrevistados (a pesar de realizarse alguna mención a problemas vinculados al ruido, fiestas o conflictos puntuales con vecinos), la llegada de la pandemia hizo que una parte de los entrevistados escorase inevitablemente la conversación hacia la disminución de los estudiantes en el sector y el cierre de algunos de estos negocios, con consecuencias negativas para quienes arriendan o venden a los universitarios. Esta situación, que ha sido analizada en otras ciudades chilenas (Prada-Trigo *et al.*, 2021) afecta con mayor dureza a aquellos sectores que dependían más de los estudiantes universitarios, quienes abandonaron masivamente sus residencias temporales a partir de marzo de 2020. En todo caso, independientemente de la coyuntura que ha supuesto la pandemia del coronavirus, cabe mencionar que en algunos sectores de Concepción se identificaron antes de la misma fenómenos de saturación, indicando dos entrevistados que las empresas constructoras estaban apuntando a un mismo tipo de producto (departamentos de tamaño reducido) en los mismos sectores (zonas próximas a las universidades) y esto estaba repercutiendo en la demanda, habiéndose señalado también mayores problemas por parte de los corredores inmobiliarios para vender su *stock* de departamentos, algo que hasta hacía unos años no sucedía.

4. CONCLUSIONES

El estudio de la influencia de los estudiantes en los cambios intraurbanos ha tenido un recorrido en la literatura relativamente reciente pero intenso y variado en cuanto a temáticas y países. Sin embargo, hay espacios geográficos y conceptuales donde son necesarias nuevas aproximaciones. Los resultados de este trabajo para el caso de Concepción muestran que, en relación con lo mencionado en la revisión de la literatura, la construcción de torres de departamentos exclusivas para estudiantes habría supuesto una “guetización” de estos espacios, produciéndose un proceso de distanciamiento entre estudiantes y otros vecinos potenciales,



quienes desechan la opción de compartir espacio con universitarios, probablemente debido a las molestias que originan (horarios diferentes, ruidos, consumo de alcohol) y al propio carácter temporal de estos. El resultado es la conformación de sectores donde predomina una población flotante, con un carácter temporal y que no resulta capaz de enraizar en el territorio, abriendo vínculos con otros trabajos que han identificado consecuencias similares como producto del turismo (Vives-Miró y Rullán, 2017; Nofre y Sequera, 2019).

Existe, indudablemente, una relación entre renovación urbana, segmento estudiantil e inversión económica, buscando muchos pequeños inversores privados un beneficio constante, a partir del arriendo de estudiantes, que les sirva de apoyo en un futuro próximo, ante la perspectiva de unas pensiones irrisorias. Este hecho, que apareció a lo largo de las entrevistas, conecta el fenómeno de estudiantización con la economía política de la vivienda (Aalbers, 2016). Los resultados, por lo tanto, permiten incorporar a los estudiantes como categoría desde la cual interpretar las nuevas dinámicas urbanas, tanto desde una perspectiva más “física” (aparición de torres de departamentos) como desde otra más económica (incorporación de nuevos negocios pensados para un público estudiantil). A esto, debería poder sumarse una dimensión más, que no se ha abarcado aquí por cuestiones de espacio, pero que se refiere a las consecuencias sociales de este fenómeno.

REFERENCIAS

- Aalbers, M. (2016). *The financialization of housing*. Londres: Routledge.
- Allinson, J. (2006). Over-educated, over-exuberant and over here? The impact of students on cities. *Planning Practice & Research*, 21(1), 79–94. <https://doi.org/10.1080/02697450600901541>
- Avni, N. & Alfasi, N. (2018). UniverCity: The vicious cycle of studentification in a peripheral city. *City & Community*, 17 (4), 1.248–1.269. <https://doi.org/10.1111/cico.12338>
- Baudry, S. (2013). La studentification, un concept exportable?. *Urbanisme*, 390, 25–26. Recuperado de : https://documentation.departement06.fr/index.php?lvl=notice_display&id=239699
- CNED (2019). Indicadores de Educación Superior. Recuperado de: <https://www.cned.cl/indices--indicadores--educacion--superior>
- Grabkowska, M., & Frankowski, J. (2016). Close to the city centre, close to the university'. Are there symptoms of studentification in Gdańsk, Poland? *Bulletin of Geography. Socio-Economic Series*, 32(32), 73–83. <https://doi.org/10.1515/bog-2016-0016>
- Gregory, J. & Rogerson, J. (2019). Housing in multiple occupation and studentification in Johannesburg. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 46(46), 85–102. <https://doi.org/10.2478/bog-2019-0036>
- Gu, H., & Smith, D. P. (2019). 'Living off the campus': urban geographies of change and studentification in Beijing, China. *Urban Geography*, 41(2), 1–20. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1659071>
- He, S. (2015). Consuming urban living in 'villages in the city': Studentification in Guangzhou, China. *Urban Studies*, 52(15), 2.849–2.873. <https://doi.org/10.1177%2F0042098014543703>
- Hubbard, P. (2009). Geographies of studentification and purpose-built student accommodation: leading separate lives? *Environment and Planning A*, 41, 1.903–1.923. <https://DOI.org/10.1068/a4149>
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE). (2018). Estadísticas demográficas y vitales. Recuperado de: <http://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales>
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE). (2020). Anuario de edificación comunal Región del BíoBío. Año 2019. Santiago: Instituto Nacional de Estadísticas. Recuperado de: http://www.inebiobio.cl/archivos/files/pdf/estadisticas_economicas/edificacion/ANUARIO.pdf.



- Kenna, T. (2011). Studentification in Ireland? Analysing the impacts of students and student accommodation on Cork City. *Irish Geography*, 44(2–3), 191–213. <https://DOI.org/10.1080/00750778.2011.618073>
- Kenna, T., & Murphy, A. (2021). Constructing exclusive student communities: The rise of “superior” student accommodation and new geographies of exclusion. *The Geographical Journal*, 187(2), 138–154. <https://doi.org/10.1111/geoj.12380>
- Kinton, C., Smith, D. & Harrison, J. (2016). De–studentification: emptying housing and neighbourhoods of student populations. *Environment and Planning A*, 48(8), 1.617–1635. <https://DOI.org/10.1177/0308518X16642446>
- Lager, D., & van Hoven, B. (2019). Exploring the Experienced Impact of Studentification on Ageing-in-Place. *Urban Planning*, 4(2), 96–105. <https://doi.org/10.17645/up.v4i2.1947>
- Lees, L., Shin, H. B., & López–Morales, E. (2016). *Planetary gentrification*. Nueva York: John Wiley & Sons.
- Miessner, M. (2021). Studentification in Germany: How investors generate profits from student tenants in Goettingen and the impacts on urban segregation. *European Urban and Regional Studies*, 28(2), 133–154. <https://doi.org/10.1177/0969776420934850>
- Moos, M., Revington, N., Wilkin, T., & Andrey, J. (2019). The knowledge economy city: Gentrification, studentification and youthification, and their connections to universities. *Urban studies*, 56(6), 1075–1092. <https://doi.org/10.1177%2F0042098017745235>
- Murzyn-Kupisz, M., & Szmytkowska, M. (2015). Studentification in the postsocialist context: The case of Cracow and the Tri-City (Gdansk, Gdynia and Sopot). *Geografie*, 120(2), 188–209. <https://doi.org/10.37040/geografie2015120020188>
- Nakazawa, T. (2017). Expanding the scope of studentification studies: Expanding the scope of studentification studies. *Geography Compass*, 11(1), e12300. <https://doi.org/10.1111/gec3.12300>
- Nofre, J., & Sequera, J. (2019). Dinámicas urbanas y turistificación en el barrio de Alfama (Lisboa): una aproximación a los condicionantes históricos y políticos en el proceso de Airbnbización. *Estudios Geográficos*, 80(287), e018. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201935.015>
- Pillai, A. K., Vieta, M. A., & Sotomayor, L. (2021). University Student Housing as Business Proposition and Entrepreneurial Activity: The Canadian Case. *Housing Policy Debate*, 1–24. <https://doi.org/10.1080/10511482.2021.1883703>
- Prada, J. (2019). Understanding studentification dynamics in low-income neighbourhoods: Students as gentrifiers in Concepcion (Chile). *Urban Studies*, 56(14), 2863–2879. <https://doi.org/10.1177/0042098018807623>
- Prada-Trigo, J., Aravena, N., & Barra, P. (2021). Temporary destudentification caused by COVID-19: Motivations and effects on social relations in a Chilean university city. *Population, space and place*, e2529. <https://doi.org/10.1002/psp.2529>
- Revington, N. (2018). Pathways and processes: Reviewing the role of young adults in urban structure. *The Professional Geographer*, 70(1), 1–10. <https://doi.org/10.1080/00330124.2017.1288574>
- Revington, N. (2021). Age Segregation, Intergenerationality, and Class Monopoly Rent in the Student Housing Submarket. *Antipode*, 53(4), 1228–1250. <https://doi.org/10.1111/anti.12710>
- Smith, D. & Holt, L. (2007). Studentification and ‘apprentice’ gentrifiers within Britain’s provincial towns and cities: extending the meaning of gentrification. *Environment and Planning A*, 39, 142–161. Doi: <https://doi.org/10.1068/a38476>



- Smith, D. (2004). 'Studentification': the gentrification factory? En Atkinson, R. & Bridge, G. (coords.) *Gentrification in a global context: the new urban colonialism*. Londres: Routledge, 73–90.
- Taiwo, J., Opeyemi, M., Frances, T. & Omotoso, K. (2021). Off-campus student housing satisfaction indicators and the drivers: From student perspectives to policy re-awakening in governance. *Journal of Human Behavior in the Social Environment*, 31(7), 889–915. <https://doi.org/10.1080/10911359.2020.1825247>
- Vives-Miró, S., & Rullan, O. (2017). ¿Desposesión de vivienda por turistización?: Revalorización y desplazamientos en el Centro Histórico de Palma (Mallorca). *Revista de Geografía Norte Grande*, (67), 53-71. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022017000200004>



LAS SOMBRAS URBANAS DE LA PROSTITUCIÓN CALLEJERA EN LA COMUNA DE SANTIAGO (CHILE)

Mariana Paula Zúñiga Silva; Víctor Jiménez Barrado

Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile.
Departamento de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Resumen

En la comuna de Santiago existen sombras urbanas vinculadas a espacios de prostitución callejera. Mediante el análisis de la perspectiva de los agentes territoriales; vecinos y actores municipales, se evidencian distintas manifestaciones de topofobia en el territorio. La Municipalidad invisibiliza el fenómeno, mientras se centra en la fiscalización y "limpieza" de la imagen comunal. Esto se sostiene por la ausencia de un marco regulatorio de gestión jurídico-política sobre la prostitución a una escala estatal. Por otra parte, los vecinos rechazan y evitan los espacios de prostitución callejera. Ocurre una naturalización de las precarias condiciones en las que se encuentran inscritas las personas que ejercen prostitución callejera, que son mujeres y disidencias. En cambio, otras dinámicas como la delincuencia si generan controversia en los residentes. Esa indiferencia o normalización provendría de la relegación histórica de estos individuos al espacio de la marginación, un submundo de otredad.

Para esta investigación se utilizó una metodología mixta; encuestas, entrevistas y un sistema de información geográfica para la composición de una cartografía que representa focos de prostitución callejera en la comuna.

Palabras clave: espacios urbanos centrales, imaginarios urbanos, prostitución callejera, topofobia, submundo.

115

Abstract

In the county of Santiago there are urban shadows linked to spaces of street prostitution. They are indicated as parts of an underworld, along with dynamics as drug trafficking, crime, and violence. By analyzing the perspective of territorial agents; residents and municipal actors, different manifestations of topophobia are displayed. City Hall makes the phenomenon invisible, focusing on "cleaning" the communal image. This is sustained by the absence of a regulatory framework that should manage prostitution at a state level. On the other hand, neighbors reject and avoid the spaces of street prostitution. There is a naturalization of the precarious conditions in which women and dissidents are developed. Meanwhile, dynamics such as crime do generate controversy among residents. That indifference or normalization would come from the historical relegation of these individuals to a space of marginalization, an underworld of otherness.



For this research it was developed a mixed methodology; surveys, interviews, and a geographic information system for the composition of a cartography that represents hotspots of street prostitution in the municipality.

Keywords: downtown, urban imaginaries, street prostitution, topophobia, underworld.

1. INTRODUCCIÓN

La prostitución en Chile está demarcada por la percepción de ésta y su “gestión” a lo largo de la historia. Ha sido y es entendida, desde una perspectiva falocrática, como “inevitable” (Gálvez, 2014, Gimeno, 2018; Otero, 2014; Vigil y Vicente, 2006) para consumir las necesidades de la población masculina. Esta perspectiva, yuxtapuesta al juicio de la prostitución como “cuna del mal venéreo”, hizo coexistir desde inicios del siglo pasado en el municipio de Santiago los establecimientos prostibularios con la exclusión de las prostitutas de cualquier espacio público, incluyendo paseos, puertas y ventanas. De esta forma se constata una acción higienista otras veces usada, para este y otros motivos, en ciudades como Barcelona o Buenos Aires, entre otras muchas (Gálvez, 2014; Alcaide, 2001; Daich, 2012). En la actualidad, el espacio central santiaguino, epicentro económico y político del país, alberga esa problemática y, hasta la anterior legislatura finalizada en 2021, las soluciones políticas locales pasaban por cercar la prostitución callejera en un “barrio rojo” fuera de sus límites y competencias, sin responder la pregunta de dónde situarlo (CNN, 2019; CHV Noticias, 2019; Cooperativa, 2019). Esto expresa la dualidad de necesidad/rechazo con que se observa la prostitución en la capital chilena.

El interés académico sobre el particular está compuesto mayoritariamente por análisis históricos (Gálvez, 2011, 2017 y 2018; Urtubia, 2018), o bien, estudios de índole jurídica (Rivera, 2017; Flores, 2014), debido a su “parcial” delictualidad, que según el Código Penal (Ministerio de Justicia, 1874), se enmarca en ese estatus por la necesidad de prevenir el tráfico de personas y proteger a los menores. Por lo tanto, existe una carga sobre los facilitadores y potenciadores de la actividad (proxenetas), pero no interpela a los clientes, ni repara en las prostitutas, sumiendo la actividad en una cierta alegaldad. La ambigüedad jurídica se traslada también a otros marcos, donde se entremezclan las nociones de “libertad” y “voluntad”. Al respecto, las posiciones feministas están polarizadas (Chejter, 2016): unas conciben la prostitución desde un prisma economicista como trabajo sexual y forma de empoderamiento (Morcillo y Varela, 2017; Russo, 2017) y otras, radicalmente opuestas, reconocen este ejercicio dentro de un contexto de subordinación (Pateman, 1988) y violencia económica, evidencia de un modelo jerárquico y desigual (Rivera, 2017; Salazar, 2019) y potencialmente reproducible en otras esferas como las de clase social y condición étnico-racial, entre otras (Núñez, 2017).

El presente estudio aborda la cuestión desde la esfera geográfica, en una escala socio-territorial local donde las percepciones son aprehensibles. Además, esto coincide espacialmente con un modelo regulatorio o reglamentarista que se deshace repetidamente de esta incómoda competencia y la decanta hacia niveles administrativos y políticos de menor nivel, como son los municipios. Es en estos donde se realiza la ordenación concreta del espacio urbano, y se dialoga directamente con las comunidades que cohabitan con la prostitución.

Tomando consciencia de ello, el trabajo intenta complementar aquellas investigaciones que establecen a las prostitutas como único sujeto de estudio (Buriticá, 2012; Irrazábal, 2006), y opta por incorporar al análisis (geográfico) otros actores que cohabitan el mismo espacio. La otredad, en este caso identificado como el sujeto político comunitario que en ocasiones se muestra insensibilizado ante un ser -las prostitutas- deslegitimado y marginado (Otero, 2014), se convierte en cardinal. Esto es así porque, como ejemplifica el trabajo de Brufao (2008), la comunidad que cohabita con la prostitución sí ha logrado promover cambios reglamentarios y



materiales en la ciudad, basados en el descontento vecinal y su condición de ciudadanía (negada a las prostitutas).

De forma previa o simultánea a estos cambios, la traducción espacial de esta postura adquiere dos formas: primero, marcando lugares que la comunidad evade, evita o censura, lo que conlleva sombras urbanas en el espacio público. De ahí emerge el concepto “topofobia”, definido por Medel y Montre (2018) como sentimientos de desagrado o rechazo por un lugar, que promueve la tendencia de los habitantes a ausentarse de ellos y evitarlos. Por otro lado, y como segunda forma, abandonando y despreocupándose de esos lugares, postura vinculada a la Administración, que adopta así una posición toponegligente (Yory, 2003). En consecuencia, la apuesta por la vía reglamentarista que adopta Chile, y por ende la comuna de Santiago, traslada al espacio público la problemática, ya que las restricciones podrían tener un signo administrativo (tarjetas de registro y seguimientos), pero no limitan su expresión espacial, justificándose en la libertad del oficio y su propia regulación “sobre la base del liberalismo extremo y bajo el pretexto que esta actividad no se puede erradicar” (Rivera, 2017, p. 374).

La hipótesis de este trabajo es que la prostitución callejera en la comuna de Santiago Centro promueve la aparición de sombras urbanas y distintas expresiones de topofobia que se manifiestan de manera desigual en lo social y administrativo, y que al retroalimentarse consolidan la explotación de las mujeres y los espacios donde se producen. Por ello, el objetivo principal de este trabajo es evidenciar geográficamente el fenómeno estudiado, y exponer el contexto construido por los entes gestores y la población que habita y percibe; así como sus consecuencias.

2. METODOLOGÍA

La metodología incorpora como herramientas fundamentales el cuestionario y, por otro lado, las entrevistas a informantes claves de la municipalidad y vecinos, junto con una búsqueda bibliográfica y documental sobre la temática en el área de estudio o ámbito administrativo con competencias.

El primer objetivo específico supone localizar y cartografiar aquellas sombras urbanas asociadas a la prostitución callejera en Santiago Centro. Para ello se ha diseñado una encuesta de difusión masiva online, abierta a respuestas durante un mes que llegaron a su saturación teórica (Flick, 2009) al final del periodo predefinido, siendo un total de 100. El potencial universo muestral se corresponde con los habitantes de la Región Metropolitana de Santiago y no específicamente a los vecinos de la comuna. El motivo de esta definición es el de enriquecer la muestra, sin perder garantías de su fiabilidad puesto que la comuna examinada es habitualmente transitada por su posición central, no sólo en lo geográfico, sino también en lo político, institucional, turístico, etc.

En la encuesta, desarrollada a través de la plataforma gratuita “KoBoToolbox”, se propone un ecosistema de cartografía colaborativa en la que los individuos son cuestionados acerca de la presencia de prostitución callejera en la comuna de Santiago Centro. Los encuestados pueden ingresar los datos de forma variada (por escrito -calle/plaza-, situación por coordenadas o marcado de puntos en un mapa) y con un límite máximo de seis localizaciones.

Los datos georreferenciados obtenidos se transforman de un formato KML/KMZ a Shapefile para ser tratados mediante software de sistemas de información geográfica. Tras un análisis de densidad de puntos basado en la extrapolación de Kernel (radio de 125 metros, equivalente a una manzana censal) se obtienen los focos de prostitución callejera, lo cual se refleja en una cartografía ráster.

En segundo lugar, con el fin de analizar la gestión municipal de la prostitución callejera se examinaron los repositorios documentales y se exploraron los posibles registros municipales (también estadísticos), resultando una inexistencia de este tipo de datos. Para el análisis del momento presente se creó una entrevista semiestructurada destinada a informantes clave. Tras la solicitud a través del Portal de Transparencia de la Municipalidad de Santiago, ésta se ejecutó con los técnicos y responsables de las secciones designadas como competentes en el consistorio municipal (la Dirección de Fiscalización, la Dirección de Obras y Seguridad



Ciudadana; y la Dirección de Desarrollo Comunitario -DIDECO-), para finalmente ser analizadas cualitativamente sus respuestas.

En tercer y último lugar, ante la necesidad de examinar la percepción de los habitantes de la comuna sobre los espacios de la prostitución callejera se diseñó una entrevista semiestructurada. La elección de la muestra, teniendo en cuenta la situación pandémica, responde a un modelo no probabilístico por conveniencia, es decir, “fundamentado en la conveniente accesibilidad y proximidad de los sujetos para el investigador” (Otzen & Manterola, 2017, p. 230). En esta fase fueron entrevistados ocho individuos residentes en las cercanías a los focos (Tabla 1), consiguiendo un balance del perfil sociodemográfico (edad y género, esencialmente).

Durante la entrevista se exponen, adicionalmente, los resultados cartográficos de la encuesta, resultando en una validación (o no) por parte de los entrevistados de los resultados iniciales. Finalmente, el análisis se ha llevado a cabo mediante la codificación de las respuestas a través de una matriz de vaciado, leyendo y detectando en los relatos de los entrevistados aquellas dimensiones, citas y tópicos relevantes para la investigación (v. g. prostitución y hora, sensaciones negativas, de inseguridad, de rechazo, modificación de uso del espacio, etc.).

Tabla 1. Perfil de los vecinos entrevistados.

Identificador	Edad	Sexo
E1	32 años	Mujer
E2	33 años	Hombre
E3	44 años	Hombre
E4	55 años	Mujer
E5	60 años	Mujer
E6	21 años	Mujer
E7	22 años	Hombre
E8	62 años	Hombre

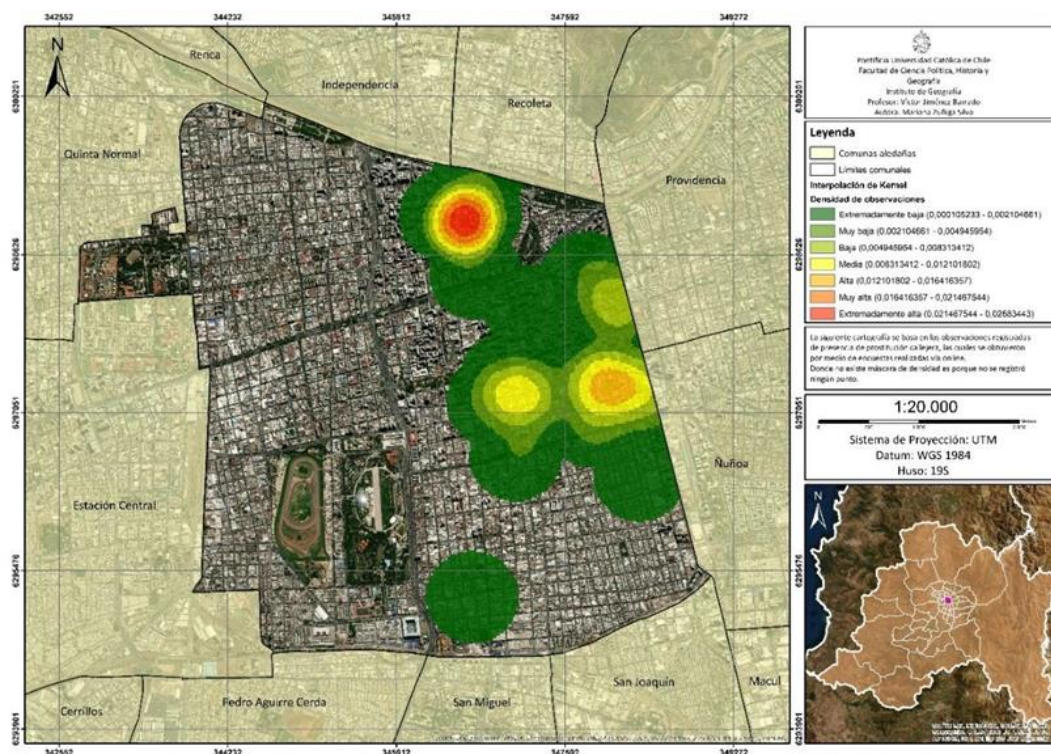
Fuente: Elaboración propia.

3. RESULTADOS

3.1 Los espacios de prostitución callejera en Santiago

La encuesta muestra que hay zonas reconocidas en la comuna por la mayor presencia de prostitución callejera (área noreste), pero que éstos no son necesariamente los únicos enclaves. De norte a sur se identifican tres zonas de aglomeración (Figura 1): Plaza de Armas, sector calle Marín y sector Avenida Diez de Julio con calles aledañas (que aparentan ser dos enclaves, pero corresponden a un gran foco).

Figura 1. Identificación de la presencia de prostitución callejera en la comuna de Santiago, Chile



Fuente: Elaboración propia.

A pesar de su proximidad, cada uno representa una materialidad y paisaje urbano diferenciado (Figura 2). En primer lugar, la Plaza de Armas es el epicentro de la capital, una zona turística que posee mucho comercio y tránsito peatonal de día. Se circunscribe por edificios históricamente señalados, como lugares donde existe comercio sexual, lo que esta investigación confirma. Mientras, el sector calle Marín presenta pequeños locales comerciales y viviendas antiguas que han sido paulatinamente reemplazadas por grandes proyectos residenciales. Por último, el sector Avenida Diez de Julio es un sector más extenso, de carácter comercial y alto tránsito vehicular. Se caracteriza por calles más pequeñas y residenciales, así como negocios menores. Por lo tanto, estas zonas comparten procesos de renovación urbana y una actividad nocturna aminorada por el cierre de negocios comerciales. Este contraste entre el día y la noche hace que los tres sectores sean contemplados como “peligrosos”.

Figura 2. Paisaje urbano de las zonas con prostitución callejera en la comuna de Santiago, Chile: Plaza de Armas (arriba, izquierda), sector calle Marín (arriba, derecha), y sector Avenida Diez de Julio (abajo).





Fuente: Elaboración propia.

3.2 La actual gestión municipal: “el brazo que fiscaliza y el brazo que acoge”

La Municipalidad, a través del responsable de la Dirección de Fiscalización (vigilante del comercio no autorizado en la vía pública, estatus en el que inscriben a la prostitución), confirmó los focos expuestos por la investigación y, en consecuencia, su conocimiento sobre ellos, que se adquiere también a través de reclamos de vecinos por redes sociales.

En relación con las competencias de gestión de la prostitución, problematiza el fenómeno como algo estructural (economía del país, empleo, subsidios, etc.), alejándolo de la escala urbana y acercándolo a la estatal. Menciona la responsabilidad del Estado, y no de los Municipios, a pesar de lo cual, a través de la entrevista, se confirma la implementación de ejercicios coercitivos concretos en escalas micro-urbanas (cierres de locales, multas, etc.). Estos son particularmente intensos en la Plaza de Armas, bajo la intención declarada de convertirla en un atractivo turístico también nocturno y a disposición de los vecinos: “(...) que la gente no tenga el susto de encontrarse con cosas extrañas o peligrosas” (Entrevista a Pablo Contreras, 2020).

Sobre este asunto, de la entrevista realizada a la responsable de DIDECO, también resalta la expresión “cuando cambia Santiago”. Esto ejemplifica cómo el escenario urbano varía horariamente en cantidad y tipo de gente. Las dinámicas existentes en el espacio influyen en que el contexto de las prostitutas sea más vulnerable: se ven enfrentadas a situaciones de violencia, al cohabitar con el narcotráfico, por la violencia de clientes, y en ocasiones transeúntes varones que las insultan o lanzan objetos (sobre todo a mujeres trans). Existen conflictos internos vinculados a estar en la calle, rivalidad por territorios, etc. Y al vecino le incomoda escucharlo.

Del mismo modo, queda constancia por parte de la Dirección de Fiscalización de la conciencia institucional sobre la problemática que suscita la actividad para los vecinos. Esta se materializa en denuncias que, según el responsable administrativo, tienen una magnitud correlativa al número de residentes (donde el emplazamiento de nuevos y grandes edificios condiciona). A nivel espacial esto implica un despliegue policial y un incremento de la fiscalización en determinadas zonas de la ciudad, lo que produce un desplazamiento de la prostitución a otras áreas por disuasión de prostitutas y clientes en busca de “lugares más apartados, más solitarios”.

El enfoque de esta sección administrativa prioriza sobre las consecuencias espaciales para los vecinos por encima de repercusiones para las prostitutas. Así, se afirma que existe una relegación de los vecinos ante la ocupación agresiva del territorio por parte de prostitutas, que comparten ubicación con el menudeo de drogas, la violencia y la delincuencia callejera, etc. Por lo tanto, se concibe a las prostitutas como un sujeto ajeno a la ciudadanía y perturbador del espacio urbano.



Sin embargo, dentro de la administración el enfoque no es unitario. La DIDECO, organismo creado bajo la Ley de Antidiscriminación en el año 2013, incorpora una mirada focalizada en el sujeto prostituido, aunque no resulte predominante. De hecho, de ambas entrevistas no es posible constatar que exista una vinculación y coordinación o acuerdo entre ambos organismos a la hora de actuar y dar soluciones, tampoco de las actuaciones que tienen un reflejo espacial (clausura de burdeles, que conllevan situación de calle para las prostitutas).

Gracias a la mirada de DIDECO se cuenta con un contacto más directo con las prostitutas o las asociaciones que las representan, y así se conoce que el perfil social de la prostituta de la comuna de Santiago es mujer migrante. Ante un espacio reducido en el que ejercer, esta condición redundante en confrontaciones entre prostitutas nacionales y extranjeras. El espacio urbano se halla delimitado y repartido, con esquinas, calles y cuadras concretas donde pararse, que se califican como “históricamente” ocupadas por los vecinos. En estas zonas, los vecinos declaran localizar grupos de mujeres, cinco, a veces diez a la vez, en un solo lugar. Por lo tanto, según la información rescatada por este organismo, para los vecinos este es un fenómeno visible y notorio. Según Salomé León, encargada del organismo, “muy pocos vecinos sienten a las chicas como vecinas” (2020), y esto parece trasladarse a una nueva fragmentación del espacio urbano.

Por otro lado, la condición de vulnerabilidad por migración irregular protagonizada por prostitutas se traduce también al mercado inmobiliario, donde existe un aprovechamiento por los arrendadores con subidas injustificadas del coste de alquiler, lo que deriva en situaciones de hacinamiento residencial.

DIDECO desvela que la mayor parte de las prostitutas no ejercen en el mismo sector donde viven para evitar problemas (v.g. con sus vecinos o arrendatarios, ya que es mal visto y pueden expulsarlas de sus viviendas). Ese hecho las inhabilita para recibir apoyo municipal de la sección entrevistada. Se informa igualmente que durante el confinamiento pandémico su actividad en la calle se ha visto imposibilitada, lo que multiplica su vulnerabilidad ante la falta de ingresos.

3.3 La percepción vecinal

Las entrevistas a los vecinos ratifican la cartografía urbana de prostitución callejera, incorporando zonas como los alrededores del río Mapocho y un mayor radio tanto hacia el sur como al norte de la Avenida Diez de Julio. Del mismo modo, sus respuestas vienen a confirmar un nítido cambio en el escenario urbano por horas en relación con la prostitución, algo que también se manifiesta con el cambio de días laborales a fines de semana (este último periodo con mayor magnitud).

La prostitución callejera aparece cuando oscurece, algunos indicando entre las 19:00 y 21:00 horas, mientras otros a las 2:00 y 3:00 horas de la madrugada. Un entrevistado (E3) señaló que dependía del lugar: Plaza de Armas funcionaba a todas horas, Diez de Julio luego del mediodía y sectores como Mapocho sólo durante la noche. En cuanto a la magnitud, todos señalaron que era de alta a extremadamente alta, y cuando no era así, siempre estaba presente: “Sí, alta. O sea, siempre hay, quizás menos personas, pero siempre están” (E1, 2020).

En cuanto al paisaje urbano donde ocurre, los entrevistados resaltan su poca iluminación, inseguridad, el bajo tránsito de personas y su aspecto solitario. Como síntesis simbólica, algunos entrevistados lo citan literalmente como “submundo” y “microclima” (E2, 2020), donde convive la actividad con la vida nocturna, el narcotráfico, la delincuencia, el consumo de alcohol, las drogas, las peleas, los destrozos y los ruidos, entre otros. Cabe destacar una de las respuestas (E3, 2020), en la que se advierte que los espacios no tienen características específicas, sino que se configuran territorios por el significado que le acuña la comunidad.

Respecto a los cambios en el espacio se identifican dos perspectivas. La primera es que los territorios ya impresos con la dinámica de prostitución no experimentan efectos (E6), porque es algo que siempre ha existido. La segunda por el contrario señala que el espacio se restringe de noche “la casa es una especie de búnker. Nosotros nos encerramos harto antes de irnos a dormir (...)” (E7, 2020). De día los entrevistados modificaban sus rutas o se movían con mayor cuidado, aunque la mayoría no por la prostitución en sí, sino otras dinámicas del “submundo”, como robos y asaltos. Otros mantenían sus recorridos, llegando a asimilar seguridad y prostitución porque eran personas -las prostitutas- que veían constantemente en su barrio y que ya conocían.



Los sentimientos y sensaciones que experimentaban los entrevistados frente a la actividad de prostitución callejera coincidían en gran medida en angustia y preocupación (aunque también miedo a ellas). Sentían lástima por las malas condiciones a las que se veían expuestas en la calle. En menor medida, aparecieron sentimientos más severos hacia quienes ejercían la prostitución: impotencia, rabia, asco (E8), miedo e incomodidad (E7 y E5). El espacio variaba según se era mujer, niño, etc. El entrevistado más joven (E7) relató algunas implicancias sobre su infancia y adolescencia, evitaba espacios que luego llegó a transitar con indiferencia y simpatía.

Los espacios de prostitución callejera eran parte de la cotidianeidad de los residentes. Hay quienes lo tienen naturalizado. Para otros su normalización no es total, era evadido o conflictivo de algún modo u otro, evitando esos espacios para no ver lo crudo de su realidad. Un par de entrevistados censuran la dinámica desde el machismo, la xenofobia y la transfobia.

Acerca de la gestión política de la prostitución callejera, casi la totalidad de entrevistados la considera factible, aunque las acciones municipales son desconocidas mientras que las de asociaciones civiles sí se reconocen. Los entrevistados sitúan la responsabilidad de la gestión en el Estado y el Municipio, y en una ocasión se nombra a las fuerzas policiales. No obstante, se diferencia el tipo de actuaciones deseables, vinculando el Estado a cambios estructurales y a la Municipalidad a medidas materiales y concretas, como trasladar y limitar la actividad a una zona específica, es decir, un barrio rojo.

Por último, en cuanto a la perspectiva que tenían los residentes sobre la prostitución callejera, sus posiciones se resumen en tres: antipatía (desde la homofobia, transfobia y misoginia), apatía (confirman las malas condiciones, pero desarrollan comentarios peyorativos o indiferentes, sobre todo los entrevistados varones), y opiniones complejizadas entre las dos posturas que existen del tema (trabajo sexual como forma de empoderamiento femenino/explotación sexual condicionada por género/raza/clase). Se identificó mayor empatía en las entrevistadas mujeres, donde si bien efectuaban críticas, abordaban más los perjuicios de tener que pararse en la calle y vincularse con un desconocido.

4. CONCLUSIONES

En los espacios públicos de la comuna de Santiago la prostitución callejera coexiste con agentes socioterritoriales que se desentienden en menor o mayor grado de la precariedad de condiciones de quienes la ejercen. Esta actividad se concibe junto a otras dinámicas en un “submundo” de marginación y entes de la otredad. De acuerdo con esto, parte de la población tiene comportamientos topofóbicos, que marcan una contradicción entre la visibilización y reconocimiento de los espacios de prostitución y la invisibilización del sujeto humano prostituido que los ocupa.

Desde un enfoque feminista interseccional y geográfico se advierte un contraste en cómo reacciona la población a los componentes de este “submundo” urbano. A pesar de que parte de la comunidad pueda experimentar empatía por las prostitutas, no les es tan violento porque se naturaliza la estructura jerárquica de género en el espacio que configura el territorio y se plasma en él. Esto porque quienes encarnan la prostitución corresponden a mujeres y a disidencias: sujetos que siempre han sido discriminados y excluidos del espacio. Es decir, la repercusión varía según el ente que lo protagonice; pueden obviar prácticas de explotación sexual que responden a la norma patriarcal de lo femenino, donde las corporalidades feminizadas pueden ser vulneradas por otra figura, siempre masculina.

Este hecho parece trasladarse a la gestión de la actividad y el espacio público. El enfoque de la Dirección de Fiscalización es hegemónico dentro de la Administración, por encima de otros organismos, como la DIDECO, con mayor empatía hacia el sujeto humano prostituido. Por lo tanto, desde la Administración se hace una clara separación por grupos a los que debe velar y a quienes debe expulsar. De hecho, se observa un lineamiento entre el enfoque y las acciones de la Municipalidad y la mayor parte de los vecinos, ambos de corte topofóbico. No obstante, la investigación expone que este accionar resulta desconocido o insuficiente para la sociedad, al no redundar en efectos claros, como la aminoración o desaparición de la actividad.



Esto viene a demostrar dos hechos. Por un lado, la dificultad y las severas limitaciones estructurales, y de escalas superiores como la estatal (a nivel legal), para intervenir con efectividad en el espacio público. E incluso más allá, pues esta situación es deudora de problemáticas globales (sociales, culturales) y regionales, como la inmigración y su acomodo en la sociedad chilena. Así cabe preguntarse ¿por qué quienes ejercen la prostitución callejera son en mayoría extranjeras y de escasos recursos?

Por otro lado, es la evidencia clara de que las dinámicas de determinados espacios urbanos escapan y están fuera de control para la Administración y sus vecinos, perpetuando una ocupación del espacio público. Esta incapacidad y/o marginación administrativa y social ha generado sombras urbanas que prolongan la precaria situación humana de las prostitutas, al no ofrecer respuestas en esos espacios y al evitar considerarlas como principales afectadas, o tan siquiera ciudadanas.

En definitiva, las sombras urbanas de Santiago Centro existen, plasmadas en un mapa, pero, aun así, no queremos verlas. Respecto al enfoque feminista hay dos hechos innegables. Uno, que las condiciones de las prostitutas conservan una gran precariedad y vulnerabilidad, y dos, que el concepto de libre elección muchas veces está viciado y demarcado por estructuras de poder que responden al mandato de género y otras pugnas de la masculinidad hegemónica patriarcal. Se propone a corto plazo un regulacionismo que asegure un marco que mejore las condiciones si se llega a ejercer, y a largo plazo, abolicionismo que asegure cambios sociales indispensables para que no exista la prostitución por necesidad. Es así como se propone un consenso entre enfoques, pensando, sobre todo, en las otras habitantes del centro de Santiago, las ciudadanas de las sombras urbanas.

REFERENCIAS

Alcaide, R. (2001). Inmigración y marginación: prostitución y mendicidad en la ciudad de Barcelona a finales del siglo XIX. Una comparación con la actualidad. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 5.

Buriticá, I. (2012). *De (s) generizando la prostitución en la participación: el caso de las travestis prostitutas de Mártires* (Tesis doctoral, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia).

Chejter, S. (2016). La prostitución: debates políticos y éticos. *Revista Nueva Sociedad*, 265. Recuperado en <https://nuso.org/articulo/la-prostitucion-debates-politicos-y-eticos/>

CHV Noticias. (2019, 12 de abril). Es necesario, pero nadie lo quiere cerca: La discusión de vecinos de Santiago por barrio rojo. Recuperado en https://www.chvnoticias.cl/reportajes/es-necesario-pero-nadie-lo-quiere-cerca-la-discusion-de-vecinos-de-santiago-por-barrio-rojo_20190412/

CNN Chile. (2019, 11 de abril). "La prostitución no es un delito": Alcalde de Santiago está a favor de instalar un Barrio Rojo en la Región Metropolitana. Recuperado en https://www.cnnchile.com/pais/alcalde-santiago-evalua-barrio-rojo_20190411/

Cooperativa. (2019, 12 de abril). Alcalde Alessandri es partidario de establecer un "barrio rojo" en Santiago. Recuperado en <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/ciudades/santiago/alcalde-alessandri-es-partidario-de-establecer-un-barrio-rojo-en-santiago/2019-04-12/104259.html>

Daich, D. (2012). ¿Abolicionismo o reglamentarismo? Aportes de la antropología feminista para el debate local sobre la prostitución. *Runa*, (1), 71-84 Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina. Recuperado en <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180824232004>

Flick, U. (2009). *An introduction to qualitative research*. Nueva York: SAGE Publications Ltd.



- Flores, M. (2014). La problemática del bien jurídico protegido por la figura del artículo 411 ter del Código Penal chileno. Recuperado en http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/116396/de-flores_m.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Gálvez, A. (2011). *De lacra social a proletaria urbana. La novela social y el imaginario de la prostitución urbana en Chile: 1902-1940*. (Tesis de maestría, Universidad de Chile, Santiago, Chile). Recuperado en http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/108730/fi-galvez_a.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Gálvez, A. (2014). Lupanares, burdeles y casas de tolerancia: tensiones entre las prácticas sociales y la reglamentación de la prostitución en Santiago de Chile: 1896-1940. *Tiempo histórico: revista de la Escuela de Historia*, (8), 73-92. Recuperado en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5159860>
- Gálvez, A. (2017). La prostitución reglamentada en Latinoamérica en la época de la modernización. Los casos de Argentina, Uruguay y Chile entre 1874 y 1936. *Historia* 396, 7(1), 89-118. Recuperado en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6051117>
- Gálvez, A. (2018). Prostitución y trata de blancas: El discurso internacional del victimismo (Chile, 1934). *História Unisinos*, 22(2), 290-302.
- Gimeno, B. (2018). La nueva utilidad de la prostitución en el neoliberalismo. Atlánticas. *Revista Internacional de Estudios Feministas*, 3-(1), 13-32. Recuperado en <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/21866>
- Irrazábal, M. (2006). *Herramientas para el estudio de la prostitución femenina*. (Tesis de grado). Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina. Recuperado en <https://memoria.fahce.unlp.edu.ar/%20tesis/te.551/te.551.pd>
- Medel, M. y Montre, V. (2018). Imaginarios urbanos sobre topofilia y topofobia: el caso de la ciudad de Chiguayante, Región del Biobío. *Revista de Urbanismo*, 38, 1-16. doi: <http://dx.doi.org/10.5354/0717-5051.2018.48702>
- Ministerio de Justicia. (1874). *Código Penal*. Santiago, Chile. Recuperado en <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1984>
- Morcillo, S., y Varela, C. (2017). "Ninguna mujer..." El abolicionismo de la prostitución en la Argentina. *Sexualidad, Salud y Sociedad-Revista Latinoamericana*, (26), 213-235. Recuperado en <https://www.redalyc.org/pdf/2933/293352478011.pdf>
- Núñez, L. (2017). Debates en torno a la práctica de la prostitución femenina: cuerpo, sexualidad y subjetividad. *Psicoanálisis*; 15, 1-5
Recuperado en <http://hdl.handle.net/11336/77364>
- Otero, L. (2014). Consumo de mujeres: la prostitución, un problema social aceptado. Mi vida tiene valor, mi cuerpo no tiene precio. (Trabajo de fin de grado). Universidad de Valladolid, Facultad de Educación de Palencia. Recuperado en <http://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/6838/TFG-L671.pdf;jsessionid=421AA49B1F574E3DE050486A42C75DEB?sequence=1>
- Otzen, T. & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International Journal of Morphology*. 35, (1), 227-232. Recuperado en https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-95022017000100037&lng=es.
- Pateman, C. (1988). El contrato sexual. Recuperado en <https://jcguanche.files.wordpress.com/2014/01/131498859-carole-pateman-el-contrato-sexual-1995.pdf>



Rivera, J. (2017). Algunos apuntes jurídicos sobre la prostitución en Chile. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 50 (148), 361-392. Recuperado en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0041-86332017000100361&lng=es&tlng=es.

Russo, C. (2017). Prostitución y Trabajo sexual: ¿Derechos ganados o vulneración de derechos? (Trabajo final de grado). Universidad de la República, Facultad de Psicología. Recuperado en <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/19001>

Salazar, O. (2019). La penalización de los clientes como instrumento de lucha contra el sistema prostitucional: una cuestión de dignidad y derechos fundamentales. *Oñati Sociolegal Series* [online], 9 (S1), S82-S108. Recuperado en <http://ssrn.com/abstract=3206599>

Urtubia Lizana, V. (2018). *Cambios y continuidades en la prostitución en Santiago de Chile: una aproximación desde fines del siglo XX hasta la actualidad*. (Tesis de grado). Universidad de Chile, Santiago de Chile.

Vigil, C. y Vicente, M. L. (mayo de 2006). Prostitución, liberalismo sexual y patriarcado. *Periódico El País*. Recuperado en <http://pmayobre.webs.uvigo.es/textos/varios/liberalismo.pdf>



LA CONSOLIDACIÓN DE LA EDIFICACIÓN IRREGULAR DISPERSA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE JAÉN. DESLEALTAD URBANÍSTICA Y ATENTADOS CONTRA LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN LOS PUENTES

N. Ruiz Moya¹, L.M. Sánchez Escolano²

1 Departamento de Geografía Humana, Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Granada.

2 Departamento de Geografía Humana, Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Granada.

Resumen:

El urbanismo disperso y el surgimiento de asentamientos ilegales fuera de ordenación constituyen actualmente uno de los principales problemas territoriales de la comunidad autónoma de Andalucía, dejando como consecuencia un urbanismo desautorizado en su condición de práctica reglada y política de gestión sobre los territorios. Se trata de un fenómeno que durante décadas fue consustancial a la especulación urbanística en la zona litoral de la región, pero que en los últimos decenios se ha extendido hasta convertirse en un conflicto de primer orden en zonas metropolitanas y áreas rurales de alto valor paisajístico.

La presente aportación reconoce, analiza y reflexiona geográficamente sobre el conflicto territorial surgido en la zona conocida como "Los Puentes", en el entorno metropolitano de la ciudad de Jaén. Zona de expansión urbana informal de la ciudad, su existencia supone un verdadero reto para la planificación y la gestión municipal, entre otras cuestiones, porque su estatus jurídico-urbanístico deja a un significativo contingente poblacional al margen de los servicios públicos básicos.

Palabras clave: Planeamiento urbanístico, Ordenación del territorio, Dispersión urbanística, Vivienda irregular, Jaén.

126

Abstract:

Dispersed urban development and the emergence of illegal settlements out of planning is currently one of the main territorial problems of the autonomous community of Andalusia, leaving consequently an overruled urbanism in its condition of regulated practice and management policy on the territories. This is a phenomenon which for decades was consubstantial with urban speculation in the coastal area of the region, but which in recent decades has spread to become a major conflict in metropolitan areas and rural areas of high landscape value.

This contribution recognizes, analyses, and reflects geographically on the territorial conflict that has arisen in the area known as "Los Puentes", in the metropolitan surroundings of the city of Jaén. An area of informal urban expansion of the city, its existence represents a real challenge for municipal planning and management, among



other issues, because its legal-urban status leaves a significant contingent of the population on the margins of basic public services.

Keywords: Urban Planning, Territorial Planning, Urban Sprawl, Irregular Housing, Jaén.

1. INTRODUCCIÓN

La compleja situación a la que se enfrenta el sistema de asentamientos y de infraestructuras de Andalucía responde a la consolidación de nuevas lógicas de ocupación del espacio que surgen en un contexto socioeconómico dinámico y cambiante (globalización, consumismo, movilidad, cambio climático, gentrificación...), y a la propia desvirtuación de la política territorial como instrumento para intervenir sobre estos desafíos. Si a este escenario se suma la inhibición legal y normativa en la que se ha situado el planeamiento urbanístico en las últimas décadas, se comprueba que se ha favorecido a la proliferación y consolidación de asentamientos urbanísticos exprofeso en áreas no aptas para la edificación, fomentando con ello la dispersión urbana y la ocupación descontrolada del territorio (Rodríguez y Sánchez, 2010; Sánchez y Ruiz, 2021).

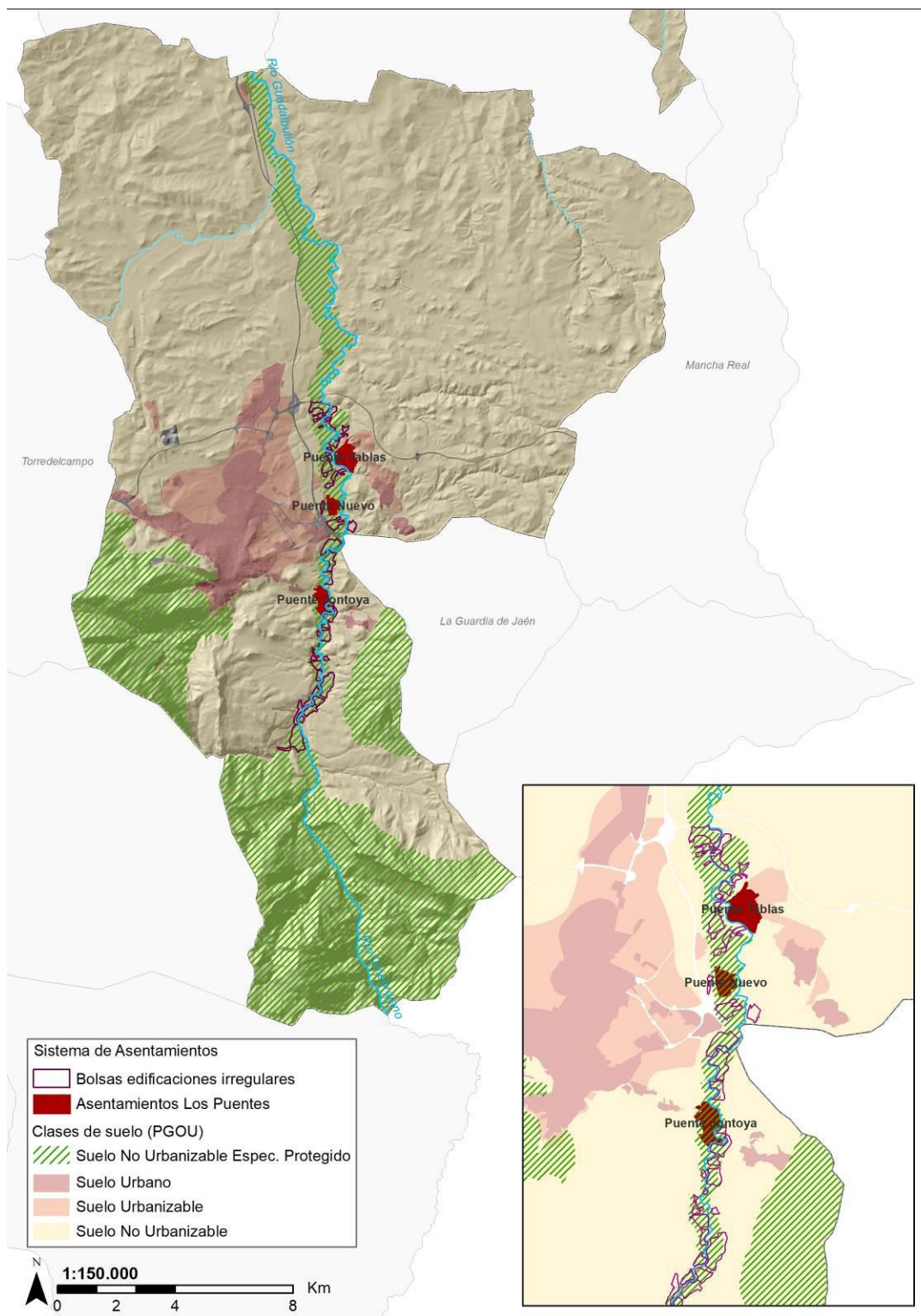
Este fenómeno, ya habitual en espacios litorales desde finales de los 1980, siempre vinculado a la especulación urbanística en un contexto de intensa demanda, está siendo replicado con fuerza en tiempos recientes en los entornos de las aglomeraciones urbanas -Córdoba o Jaén serían dos ejemplos paradigmáticos- así como en áreas rurales de gran interés paisajístico -como el Almansora, la Alpujarra o la Axarquía- (Yus y Torres, 2010; López, 2021; Sánchez y Ruiz, 2022), que inicialmente no formaban parte de los espacios urbanísticamente más conflictivos en la región.

De esta forma, y debido a la dimensión alcanzada por dicho fenómeno, el urbanismo difuso y fuera de ordenación ha pasado a convertirse en una de las principales preocupaciones de la administración autonómica en materia de ordenación del territorio y urbanismo. Según el Informe Extraordinario del Defensor del Pueblo Andaluz realizado en el año 2000, casi el 13% del suelo urbanizable de Andalucía estaba ocupado por viviendas irregulares, aumentado esta cifra hasta el 52% en los espacios litorales. Desde entonces la tendencia se ha mantenido, cuando no intensificado, de tal forma que el modelo urbano general se ha alejado irremediabilmente desde la tradicional compacidad, típica de modelos de asentamientos mediterráneos, evolucionando hacia una dispersión territorial amparada en la “pereza instrumental” del planeamiento urbanístico local para enfrentar los nuevos modelos de ocupación, así como las lógicas sociales y económicas en que se sustenta (Górgolas, 2020).

En la ciudad de Jaén, el surgimiento incontrolado de numerosas edificaciones aisladas en la ribera del Guadalbullón ha conformado pequeños asentamientos urbanísticos exprofeso -conocidos como Los Puentes-, llegando a constituir uno de los principales problemas territoriales a los que el ayuntamiento debe enfrentarse. La cercanía al núcleo urbano principal de este enclave natural -en el que las condiciones climáticas son más benévolas, especialmente en los tórridos veranos-, unida a una creciente dependencia del vehículo privado para cualquier actividad en la urbe debido a la localización de los grandes equipamientos municipales a las afueras de la misma según lo propuesto en los planes urbanísticos de 1971 y 1986, han consolidado una dispersión espacial basada en la recuperación de antiguos cortijos como viviendas temporales de recreo. Rápidamente, y sin aparente reacción municipal, se erigen nuevas edificaciones irregulares sobre estos terrenos no aptos para la edificación -suelos no urbanizables con vocación agraria, en áreas inundables en muchos casos-; utilizando la fórmula de “casas de aperos” o pequeños chalets aislados, que llegan en la actualidad a conformar nuevos asentamientos urbanísticos que demandan servicios públicos municipales al utilizarse, de facto, como primeras residencias (Sánchez Escolano, 2017; Ruiz, Sánchez y Lara, 2022; Figura 1).



Figura 1. Los asentamientos urbanísticos en el término municipal de Jaén.



Fuente: Elaboración propia.

Así, la presente comunicación reconoce y analiza normativa, legal e instrumentalmente el fenómeno de la edificación irregular sobre suelos no urbanizables en el entorno del Guadalbullón, en el término municipal de Jaén. Esto supone una oportunidad para reflexionar desde la geografía sobre las causas y consecuencias territoriales que este fenómeno tiene para la planificación urbana y la gestión territorial de la ciudad y su entorno metropolitano.



2. METODOLOGÍA

El objetivo principal de esta aportación es reconocer, analizando críticamente, los efectos territoriales de la expansión de las viviendas ilegales y los asentamientos fuera de ordenación en el entorno de la ciudad de Jaén (Andalucía). La hipótesis de partida se sustenta en la idea de que estos asentamientos y sus corolarios territoriales, obstruyen, en particular, la posibilidad de desarrollar las figuras de planificación vigentes, invalidándolas; y, de forma más general, obstaculizan la activación de alternativas de gestión urbana más sostenible en la ciudad. Para ello se abordarán su génesis, evolución y características actuales, dando un tratamiento prioritario a las referencias normativas, legales y de planificación vigentes en cada etapa. Además, y como resultados detallados complementarios al objetivo principal, se identificarán los desafíos crecientes que implica esta realidad urbanística para la gestión municipal en el campo de los servicios públicos. Finalmente, a modo de síntesis propositiva, se establecen una serie de estrategias y mecanismos para reintegrar esta realidad en la planificación, buscando reforzar modelos urbanos más compactos, funcionales a la hora de generar escenarios de gestión más sostenibles en el entorno urbano y metropolitano de Jaén.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En un ámbito territorial caracterizado por la atonía socioeconómica, el mayor dinamismo demográfico se presenta en los asentamientos de los Puentes -Puente Tablas, Puente Jontoya y Puente Nuevo-, donde la población residente llega a duplicarse en apenas dos décadas –según las cifras del Nomenclátor de Población del INE-, frente al estancamiento en el que está sumido la cabecera jiennense. Especialmente significativa es la progresión demográfica experimentada en Puente Jontoya y Puente Nuevo, que ha visto sus efectivos triplicados en apenas veinte años (Tabla 1).

Tabla 1. Evolución demográfica en los asentamientos urbanísticos de Jaén.

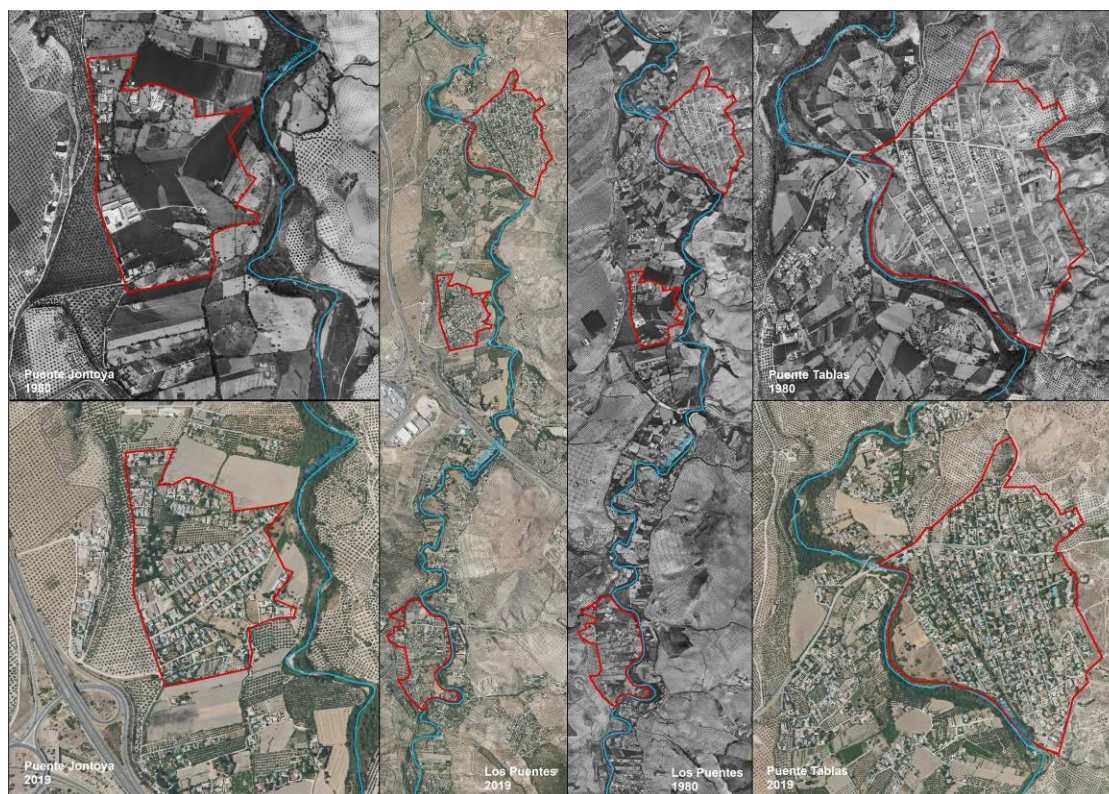
Asentamientos Urbanísticos	Hab. 2000	Hab. 2020	Tasa crecimiento 2000-2020 (%)
Puente Tablas	502	645	28,49
Puente Jontoya	248	549	121,37
Puente Nuevo	251	885	252,59
Los Puentes (Total)	1001	2079	107,69
Jaén (núcleo)	108725	108746	0,02
Jaén (Término municipal)	110781	112757	1,78

Fuente: INE. Nomenclátor de población. Elaboración propia.

Sin embargo, este estancamiento demográfico no viene acompañada de una disminución en el parque inmobiliario de la ciudad por su deficiente política de vivienda, que durante esas dos décadas ha aumentado significativamente la edificación irregular, llegando Puente Jontoya y Puente Nuevo a colmar totalmente su superficie (Figura 2), pese a que toda la ribera del Guadalbullón está calificada por el planeamiento urbanístico vigente -PGOU 1995 con A.P. LOUA en 2009- como suelo no urbanizable de especial protección por planeamiento urbanístico debido al singular interés agrario de la zona (CTOTU, 2009). Además, a instancias de este planeamiento municipal, se elabora y aprueba el Plan Especial de las Vegas de los Ríos en Jaén para conservar las cualidades agrarias y paisajísticas del lugar a instancias del antiguo Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Jaén (PEPMF), derogado tras la entrada en vigor del Plan Subregional de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén (POTAUJ) en 2014, que mantiene la protección territorial de este espacio y excluye cualquier tipo de edificación del área por sus valores agrícolas y ecológicos según su artículo 59.3 (Junta de Andalucía, 2014).



Figura 2. Evolución urbanística de Puente Jontoya y Puente Tablas sobre ortofotografías (1980-2019).



Fuente: Elaboración propia

Así, el desarrollo urbanístico acontecido en el ámbito de los Puentes se ha realizado de manera espontánea – aunque sostenida- durante décadas con la edificación irregular de viviendas sobre terrenos no aptos para ello – por ser suelos no urbanizables- y, pese a contar con una especial protección por sus valores ambientales y agrícolas, siendo además, en muchos casos, inundables. Esto ha legado un verdadero caos urbanístico en la ciudad, en el que los gestores municipales se han visto superados por la situación desde hace décadas. La maraña burocrática en la que se ha sumido el planeamiento municipal de Jaén desde que la autonomía andaluza asumiese las competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo (1981, con la ratificación de las mismas en el Estatuto de Autonomía) ha tratado de detener esta dispersión espacial desde el PGOU de 1981, pero lejos de ello, la parcelación irregular ha crecido exponencialmente amparada en la permisividad legal, la complejidad burocrática y la anuencia gubernamental regional, que ha ido superponiendo decretos y normativas “especiales” sobre la materia intentando contener el problema sin abordarlo decididamente (Martín y Jurado, 2018; Górgolas, 2019).

De este modo, tras la entrada en vigor de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía -LOUA- en 2002, la Administración delegó en los planes urbanísticos municipales la responsabilidad de frenar la edificación irregular, instando a restaurar la legalidad vigente si no había transcurrido un plazo de 6 años como norma general; o incluirlos como nuevos asentamientos bajo la figura de hábitat rural diseminado siempre que los involucrados realizasen los trámites necesarios y sufragaran los costes urbanísticos correspondientes cuando se realizase la revisión del PGOU (Parlamento de Andalucía, 2002; González, 2017). Sin embargo, bajo esta fórmula el problema, lejos de remitir, se acentuó en el caso giennense, donde las edificaciones irregulares triplicaron su presencia a lo largo de toda la vega del Guadalbullón, dando lugar a auténticos núcleos de población que demandaba al consistorio municipal la prestación de los servicios públicos básicos (transporte público urbano, seguridad, saneamiento, limpieza...). Más adelante, y en el marco de redacción y tramitación del nuevo PGOU municipal (2014), el ayuntamiento instó a los vecinos de los Puentes a adscribirse a la propuesta de



regularización de asentamientos de la Junta de Andalucía (recogida en el Decreto 2/2012), iniciando los trámites individualizados de los expedientes AFO para, poder incluirlos posteriormente, como núcleos secundarios en el sistema de asentamientos municipal (Junta de Andalucía, 2012). Pero los vecinos, en su inmensa mayoría reticentes, se negaron a comenzar los trámites impidiendo una solución normativa e institucional en el marco jurídico vigente hasta entonces (Ruiz, Escolano y Lara, 2022).

Mientras tanto, el urbanismo difuso continuaba su ascenso imparable –a escala regional- sin que calara sobre él la continua sucesión de decretos que pretendían generar el amparo legal necesario para dominar la situación (al camino iniciado con el D. 2012 de las AFO se le suma el de 2016 para inventariar las viviendas ilegales o el de 2019 para dar cobertura legal a las edificaciones irregulares). De nuevo, es en Jaén donde el problema se acentúa por la anulación en los tribunales de justicia del PGOU de 2014, que obliga a volver al plan urbanístico de 1995 adaptado parcialmente a la LOUA en 2009. Éste imponía un modelo de desarrollo territorial totalmente desorbitado, basado en expectativas propias de tiempos de la burbuja inmobiliaria, y en cualquier caso muy alejado de las circunstancias actuales de la urbe (Junta de Andalucía, 2012; Junta de Andalucía, 2019; Ruiz, Sánchez y Lara, 2022).

Así, Jaén emerge, actualmente, como una ciudad superada por los desafíos territoriales que genera este marco, al que no puede hacer frente por la dimensión que ha alcanzado, y por contar con un planeamiento urbanístico desfasado, expansivo e incoherente. Es aquí donde surge una nueva referencia regional, la Ley de Impulso para la Sostenibilidad Territorial de Andalucía (LISTA, 2021). La nueva ley, heredera de otra similar que no llegó a aprobarse en 2018, viene a dar una salida al problema, pero lo hace integrándolo acríticamente, por lo que de ella resulta la consolidación de este.

La LISTA nace amparada en los preceptos de sostenibilidad, compacidad y regeneración urbana, afirmando su compromiso con resolver el que considera uno de los dilemas más importantes que tiene Andalucía: el incontable número de viviendas irregulares que hay sobre suelos no urbanizables, esas que constituyen auténticos asentamientos urbanísticos que carecen de servicios municipales, y que deben de tener –pues es obligación de los ayuntamientos-, garantizado el acceso a saneamiento, abastecimiento, conexiones... En la nueva clasificación del suelo que establece la LISTA, donde desaparece el Suelo No Urbanizable (SNU), las viviendas hasta ahora ilegales se asentarían sobre suelo denominado ahora rústico (y a no ser que cuenten con un planeamiento territorial de ámbito subregional que diga específicamente cómo abordar el problema) éstas constituirán una Actuación de Transformación Urbanística (ATU). Es decir, pasan a ser un asentamiento urbanístico más del municipio, en los que se restituirá la legalidad siempre que se realicen los obligatorios Proyectos de Urbanización de cada edificación. Tras ello, los ayuntamientos tienen la obligación de prestarle los servicios públicos puesto que son un núcleo más de ese municipio. Al no haber ahora SNU –sino rústico-, todas las viviendas ilegales que puedan demostrar haber sido construidas hace más de 6 años (periodo vigente para restituir la legalidad vigente –como norma general-), se van a acoger de facto a la tramitación de su expediente AFO, que automáticamente se reconocerá como una ATU a incluir en el nuevo planeamiento municipal, independientemente de la clase de suelo en la que se encuentre –urbano o rústico- (Parlamento de Andalucía, 2021). Por tanto, la nueva ley (LISTA) vendría a legitimar la dispersión urbanística en la región (al menos la más reciente), obligando a los ayuntamientos a prestar esos servicios tengan o no la posibilidad económica y financiera de ello.

4. CONCLUSIONES

La dispersión urbanística se ha convertido en uno de los problemas territoriales más apremiantes para la gestión territorial en la comunidad autónoma de Andalucía. Amparada en un marco burocrático complejo, donde ha primado de forma sistemática una interpretación laxa de la ejecución de las normas, apoyada en la permisividad gubernamental y la visión localista en la implementación de las políticas sectoriales, se ha constituido el caldo de cultivo perfecto para la proliferación de edificaciones irregulares en SNU, especialmente en aquellos ámbitos con mayor dinamismo socioeconómico –como el litoral y las áreas metropolitanas- o que carecían de una figura de planeamiento territorial que sirviera de referencia para la actuación.



Respaldados por el éxito de un urbanismo expansivo y tendente a la difusión imperante en los planeamientos urbanísticos municipales desarrollados durante la etapa de la burbuja, estos nuevos procesos territoriales han acabado por desvirtuar el espíritu que guiaba la interpretación que del sistema de asentamientos planteaba el plan de ordenación del territorio regional (conocido como POTRA): conseguir un modelo territorial equilibrado, policéntrico y con núcleos urbanos compactos.

Asimismo, la fuerza de los hechos sobre el territorio, unida a la falta de sensibilidad social por las consecuencias que para la gestión pública tiene el urbanismo disperso, constatan una derrota más de la ordenación del territorio -sus valores y principios-, frente a un urbanismo mal entendido y con objetivos siempre cortoplacistas. En ese marco, las administraciones locales e incluso, la autonómica, han abandonado a la planificación territorial y sus preocupaciones, minusvalorándola en el nuevo ordenamiento jurídico surgido con la LISTA, quedando como “el marco territorial de referencia” en el que se implementa el planeamiento urbanístico municipal. Se apuesta así por un escenario normativo que le otorga todo el poder al urbanismo, coartando parcialmente la práctica de la ordenación del territorio en la región, hasta ahora la garante de un modelo territorial más equilibrado y sostenible al “controlar” a una planificación urbanística que apuesta sistemáticamente por las actuaciones aisladas y especulativas.

Por el contrario, la LISTA ha aceptado “unirse” a los enemigos del urbanismo compacto y equilibrado: ya que no se ha podido acabar con la cantidad formidable de edificaciones aisladas irregulares que hay en SNU en la región, se ha permitido un cambio en las exigencias para adscribir dichas actuaciones de transformación urbanística en el nuevo escenario planteado por la actual legislación. Se dice, así, adiós a la clasificación de suelo tradicional, desapareciendo el suelo urbanizable –ahora todo pasa a ser rústico o urbano- y, por tanto, se puede edificar siempre que se den las condiciones necesarias para ello. Se permite de este modo la transformación urbanística en muchos lugares hasta este momento no habilitados para ello, posibilitando la regularización jurídica de un elevadísimo número de viviendas “aisladas” en la región que, por su proximidad espacial, pueden llegar a constituir un nuevo asentamiento urbanístico más del término municipal en el que se encuentren.

Las exigencias económicas, financieras y de administración pasan ahora a los ayuntamientos, quienes deben prestar a los nuevos conjuntos urbanos los servicios públicos adecuados. Parece evidente que con ello se da una solución legal, normativa e instrumental al problema... otra cosa es que sea sostenible y que prime una adecuada gestión territorial en su concepción sobre el fenómeno.

¿Dónde queda entonces la aspiración del “modelo de asentamientos regional equilibrado” que propugnaba el POTRA como referencia territorial suprema? Siguiendo el cambio normativo en la comunidad, la LISTA establece un plazo máximo de 6 meses para tramitar y aprobar un nuevo plan territorial (algo a todas luces irrealizable), y que sin duda contará con el hándicap de incluir en ese nuevo sistema de poblamiento todos los asentamientos –hasta ahora- irregulares, que pasan a ser legalizados como núcleos urbanos plenamente consolidados. Una situación que pondrá en jaque la gestión territorial municipal, e incluso, la regional.

AGRADECIMIENTOS

Esta aportación se inscribe en el marco de los resultados del proyecto de investigación “El vaciamiento del campo andaluz. Prácticas y propuestas para ocuparlo (PRY 112/19 2019-2022) del Centro de Estudios Andaluces con la colaboración de la Universidad de Granada. Asimismo, ha sido financiado por un contrato predoctoral del programa de Formación del Profesorado Universitario (FPU) del Ministerio de Universidades.

REFERENCIAS

Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo -CTOTU- (2009): Adaptación Parcial a la LOUA del Plan General de Ordenación Urbanística de Jaén.

González Fustegueras, M.A. (2017). El hábitat rural diseminado en Andalucía. Definición, carácter y regulación. *Práctica Urbanística*, 148, 3-13.



- Górgolas Martín, P. (2019). La integración urbanística de asentamientos irregulares: una cuenta pendiente del urbanismo andaluz. In P. Górgolas, *Dos décadas de urbanismo en Andalucía (1997-2017): historia de una contradicción* (pp. 189-2010). Sevilla: Editorial de Sevilla.
- Górgolas Martín, P. (2020). Los asentamientos irregulares aflorados en el SNU y su incidencia en el planeamiento urbanístico de los municipios litorales. In P. Górgolas Martín, *El urbanismo en el litoral andaluz tras la última burbuja inmobiliaria: cambio de ciclo o reincidencia* (pp.76-84). Valencia: Tirant Humanidades.
- Junta de Andalucía (2014): *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén*.
- Junta de Andalucía (2012). Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en suelo no urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, 19, 19-27.
- Junta de Andalucía (2019). Decreto-Ley 3/2019, de 24 de septiembre, de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en la Comunidad Autónoma de Andalucía. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía Extraordinario*, 23, 2-22.
- López Casado, D. (2021). De urbanización ilegal de fin de semana a barrio precario: las parcelaciones ilegales en Córdoba. *Ciudades*, 24, 225-246.
- Martín, A. & Jurado, J.M. (2018). Planificación urbanística y gobernanza: una importante relación para el desarrollo urbano. In J.A. Márquez Domínguez (Dir.), *Los sistemas productivos con anclaje territorial* (pp. 81-88). Huelva: Universidad de Huelva.
- Parlamento de Andalucía (2002). Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, 154, 25-84.
- Parlamento de Andalucía (2021). Ley de Impulso para la Sostenibilidad Territorial de Andalucía. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, 233, 1-135.
- Rodríguez Martínez, F., Sánchez Escolano, L.M. (2010). La planificación territorial y el sistema urbano de Andalucía. *Notas para una reflexión desde la geografía. Cuadernos Geográficos*, 47 (2), 223-245.
- Ruiz Moya, N.; Sánchez Escolano, L.M. y Lara Valle, J.J. (2022). Jaén en Democracia (1979-2019): gestión urbana y planificación para el desarrollo territorial. In C. Bellet & F. Abellán (Coords.) *Evolución de las políticas urbanísticas municipales: 1979-2019. 40 años de ayuntamientos democráticos (RTI2018-096435-B-C21+C22)*. Memoria técnica y resultados de investigación del proyecto.
- Sánchez Escolano, L.M. (2017). Cuando en el término medio está la virtud. Contexto social y gobierno urbano en Jaén. In D. Fabre Platas & C. Egea Jiménez (Coord.), *La microhistoria andaluza desde lo urbano* (pp. 123-141). Granada: Universidad de Granada.
- Sánchez Escolano, L.M. y Ruiz Moya, N. (2021). El poblamiento andaluz. In E. Cejudo García (Dir. I.P.) *El vaciamiento del campo andaluz. Prácticas y propuestas para ocuparlo (PRY 112/19 2019-2022)*. Memoria técnica de diagnóstico territorial.
- Sánchez Escolano, L.M. y Ruiz Moya, N. (2022). Hábitat rural diseminado y nuevas formas de explotación del territorio en la sierra de la Contraviesa (Granada-Almería). In Arredondo Garrido et al. (Coord.) *Arquitectura y paisaje: transformaciones históricas, retos contemporáneos* (pp. 1157-1168). Madrid: Abada Editores.
- Yus Ramos, R. & Torres Delgado, M.A. (2010). Urbanismo difuso en suelo rústico. Deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga (El caso de la Axarquía). Málaga: Gabinete de Estudios de la Naturaleza de la Axarquía – Ecologistas en Acción.



IMPACTO DEL COVID SOBRE EL TURISMO Y LAS CIUDADES TURÍSTICAS

M. Haro Aragón¹, J. García-Mestanza¹

¹Universidad de Málaga, Campus de Teatinos, 29071 Málaga
marinaharo94@gmail.com jgm@uma.es

Resumen:

El turismo ha adquirido un lugar preponderante en la economía global, debido a su terciarización. Además, es un elemento clave en la planificación urbana, desarrollo y evoluciones socioculturales de muchas ciudades. Sin embargo, las empresas turísticas se enfrentan a la paradoja de construirse alterando el entorno ecológico y afectando los valores ambientales que la sustentan.

El objetivo de esta investigación es analizar bibliométricamente la problemática analizada en las transformaciones urbanas de las ciudades turísticas debido a los efectos de la Covid-19, así como detectar la importancia del turismo de proximidad como alternativa dirigida hacia un turismo más alineado con los ODS de Naciones Unidas al reducir la huella de carbono.

Los resultados proporcionan un portfolio bibliográfico básico de los artículos relevantes y alineados con el tema de investigación, sentando las bases orientadoras para futuras contribuciones al conocimiento, aspecto clave en la toma de decisiones de investigadores, empresarios, políticos... en definitiva, para lograr un desarrollo económico, social e institucional estable a través de una adecuada gobernanza.

Palabras clave: Turismo sostenible, huella de carbono, turismo de proximidad, COVID-19, *overtourism*.

Abstract:

Tourism has acquired a preponderant place in the global economy, due to its outsourcing. In addition, it is a key element in urban planning, development and socio-cultural evolution in many cities. However, tourism companies face the paradox of being built altering the ecological environment and affecting the environmental values that sustain it.

The objective of this research is to bibliometrically analyse the metamorphosis of tourism and the urban transformations of tourist cities due to the effects of Covid-19, as well as to detect the importance of proximity tourism as an alternative directed towards tourism more aligned with the SDGs. of the United Nations by reducing the carbon footprint.

The results provide a basic bibliographical portfolio of relevant articles aligned with the research topic, laying the guiding foundations for future contributions to knowledge, a key aspect in decision-making by researchers,



businessmen, politicians... in short, to achieve sustainable development. economic, social and institutional stability through adequate governance.

Keywords: Sustainable tourism, carbon footprint, proximity tourism, COVID-19, overtourism.

1. INTRODUCCIÓN

Las crisis económicas han contribuido a que se aceleren tendencias y procesos que en su curso natural hubieran tardado más tiempo. La actual pandemia ha supuesto la antesala de una situación ya difícil para el sector turístico, debido, entre otros factores, al agotamiento de combustibles fósiles y al cambio climático. Además, esta crisis ha generado una etapa de gran incertidumbre y desconfianza que nos lleva a situaciones impensadas hasta hace muy poco tiempo (Ortega, Navarro, Cerezo y Torres, 2020).

Este contexto ha conducido a que muchos ciudadanos redescubran su ciudad, lo cual ha puesto en valor el turismo de proximidad, no sólo como estrategia de reactivación, sino como una estrategia de desarrollo local (Díaz y Llurdés, 2013), ya que, además, está asociado a una práctica de turismo más sostenible (Díaz, 2017), que al reducir el impacto de los transportes es más respetuoso con el medio ambiente (Astruc, 2009), por lo que es percibido como una forma “alternativa” de entender el viaje turístico (Díaz y Llurdés, 2013).

Esta rápida transformación del sector nos ha conducido a plantearnos una investigación que analice bibliométricamente la problemática turística abordada, las transformaciones urbanas de las ciudades turísticas debido a los efectos de la Covid-19, así como detectar la importancia del turismo de proximidad como alternativa dirigida hacia un turismo más alineado con los ODS de Naciones Unidas al reducir la huella de carbono.

En este sentido, la revisión de la literatura y la recuperación del conocimiento científico sobre el tema de estudio es el primer paso a la hora de desarrollar un proyecto de investigación (Alfonso et al., 2011). Por lo tanto, con el fin de ayudar a obtener conocimiento e identificar oportunidades de investigación sobre el tema, se justifica este estudio por su aporte a la comunidad científica, a través de la pertinencia y análisis de los resultados (Viera et al., 2019).

Además, esta revisión le permitirá al investigador, no solo construir conocimiento sobre el problema de investigación, sino también evaluar la pertinencia científica y la no redundancia del trabajo, pudiendo posicionarse sobre el tema evitando el riesgo. de “reinventar la rueda”, es decir, sugerir una solución a un problema que ya ha sido resuelto o que ya presenta soluciones en la literatura (Macedo, 1994).

2. METODOLOGÍA

A fin de lograr el objetivo marcado, en este trabajo realizamos una revisión sistemática para localizar los estudios más relevantes a partir de las palabras clave “turismo sostenible”, “huella de carbono”, “turismo de proximidad”, “COVID-19” y “*overtourism*”, a fin de sintetizar los aportes más relevantes de las investigaciones científicas que los abordan como temática.

El trabajo de los investigadores en la búsqueda de material bibliográfico para sustentar su investigación, no solo es una tarea que requiere mucho tiempo, sino que se hace cada vez más complejo y extenso, a lo que se une un aumento del número de publicaciones científicas en los últimos años, y la aparición de nuevas revistas (Pagani, Kovaleski y Resende, 2015).

Además, las revisiones de la literatura tradicional a menudo carecen de minuciosidad y rigor y se realizan ad hoc, en lugar de seguir una metodología específica, y en ocasiones pueden surgir preguntas sobre su calidad y confiabilidad (Snyder, 2019). Es por ello que para la selección del marco teórico y construcción de los conocimientos necesarios se utilizó la investigación basada en la metodología Proknow-C propuesta por Ensslin et al. (2010). Aunque relativamente reciente, su uso en revistas de impacto se extendió rápidamente de forma progresiva y constante, vinculando el mapeo de una temática con un proceso científico de saber buscar,



seleccionar, evaluar y analizar información para utilizarla en la construcción del conocimiento (Valmorbida y Esslin, 2016; Viegas et al., 2016; Caiado et al., 2017; da Silva y Borsato, 2017; Castelli, 2018; Guedes, Paganin y Borsato, 2018; Vieira et al., 2019; Guedes, de Souza y Borsato, 2019; Longaray y Castelli, 2020).

Este método plantea un enfoque sistémico para organizar el conocimiento a partir de la revisión de la literatura, y comprende tres pasos principales: elaboración de un portfolio bibliográfico, análisis bibliométrico y análisis sistémico (Viegas et al., 2016), en el que se identifican los principales problemas de investigación, los medios para resolverlos y las oportunidades detectadas sobre esta temática de investigación (Guedes, Paganin y Borsato, 2018). Consiste en, a partir de una serie de trámites, llegar al filtrado y selección de artículos que tienen relevancia para el tema de investigación (Alfonso et al., 2011).

Esta metodología se muestra como una herramienta de gran validez para la construcción de conocimiento en un determinado campo de investigación, proporcionando un procedimiento estructurado, riguroso, que minimiza el uso de la aleatoriedad y la subjetividad en el proceso de revisión bibliográfico (Vieira et al., 2019), siempre de acuerdo con las delimitaciones del investigador (Valmorbida y Esslin, 2016). Además, se ancla en el análisis de contenido (Bardin, 1996), que es el resultado de evaluaciones reflexivas que permiten interpretar los resultados de la revisión (Gelter, 2003; Malthouse et al., 2014).

Por ello, la interpretación de los resultados se llevó a cabo mediante una combinación del análisis sistémico propuesto por la Proknow-C y del análisis de contenido (Bardin, 1996). El trabajo identifica y estructura el estado del arte de la metamorfosis del turismo y las transformaciones urbanas de las ciudades turísticas debido a los efectos de la Covid-19, detectando la importancia del turismo de proximidad.

Esta metodología Proknow-C ha constituido un método útil para realizar la descripción y análisis exploratorio pretendido, al permitir un análisis estructurado e imparcial del estado actual de la literatura académica sobre el tema de estudio (Sánchez et al., 2018). Los pasos seguidos se basan en los propuestos por de Carvalho et al. (2020) (Tabla 1). Como se puede observar este método está dividido en dos fases principales. La primera trata de seleccionar un primer banco de artículos, y la segunda se centra en el proceso de filtrar dichos artículos (Vieira et al., 2019).

Tabla 1: Fases 1 y 2 Proknow-C.

F A S E I	Banco de artículos en bruto
	1. Definir palabras clave: definir los ejes de búsqueda, establecer las palabras clave de cada eje y definir la combinación de palabras clave.
	2. Definir las bases de datos: aquellas que tengan una mayor concurrencia con el tema de investigación.
	3. La búsqueda se realiza en título, palabras clave y resumen: búsqueda de base de datos con una combinación de palabras clave limitada por tiempo, tipo de archivo, idioma, etc.
F A S E II	Banco bruto para el portfolio final de artículos
	4. Aplicación de prueba de adherencia de palabras clave, que consiste en seleccionar aleatoriamente varios artículos del banco bruto e identificar las palabras clave para cada uno de ellos. Con el fin de verificar si el título, las palabras clave o el resumen están definidos por esta investigación, se alineó el portafolio (dos Santos Matos & Petri, 2015).
	5. Filtrado del banco de artículos bruto: eliminar artículos repetidos.
	6. Filtrado del banco de artículos bruto no repetido en cuanto a alineación de títulos: lectura de títulos y reconocimiento científico.
	7. Filtrado del banco de artículos bruto en cuanto a reconocimiento científico: leer resúmenes, exclusión de artículos no alineados, búsqueda de disponibilidad de artículos y exclusión de artículos no disponibles en su totalidad.
	8. Revisión de artículos descartados por reconocimiento científico.



- a. Si la publicación no es reciente (menos de dos años), comprobaremos el reconocimiento científico del autor o autores. Consideraremos cuales se descartan definitivamente y cuales se reincorporan para su estudio.
 - b. Aquellos artículos recientes (más de dos años) y los reincorporados en el paso anterior, se alinearán por lectura de resumen.
 - c. Por último, los que no sean descartados en el paso anterior se reincorporarán al portfollio para su reanálisis.
9. Alineación leyendo el resumen.
 10. Filtrado por alineación de artículos completos: lectura completa de los artículos y eliminación e artículos no alineados con el tema de investigación.

Fuente: Adaptado de Carvalho et al., 2020.

En esta primera fase, se comienza definiendo las palabras clave a utilizar. En este inicio del proceso, se establecen dos ejes de investigación, así como sus correspondientes palabras clave, quedando distribuidos de la siguiente forma:

- Turismo sostenible y huella de carbono, cuyas palabras clave son: turismo sostenible, huella de carbono (*sustainable tourism, carbon footprint*, utilizándose para la búsqueda *sustain* touris* y carbon* footpr**)

- COVID-19, *overtourism* y turismo de proximidad, cuyas palabras clave son COVID-19, *overtourism*, turismo de proximidad, (*COVID-19, overtourism, proximity tourism*, utilizándose para su búsqueda los booleanos *COVID-19, overtour* y proxim* touris**)

La búsqueda se realizó en dos bases de datos, WOS y Scopus, usando los campos: título, palabras clave y resumen. Se establecieron los años de búsqueda 1960-2021 y se seleccionaron únicamente los artículos científicos. Para completar esta primera fase y obtener el banco de artículos bruto, se realizó una prueba de adherencia de artículos con palabras clave, que consistió en seleccionar al azar varios de entre el banco de artículos brutos e identificar las palabras clave de cada uno de ellos, a fin de comprobar si en el título, las palabras clave o resumen se encuentra la definida por esta investigación, de modo que el portafolio estuviese alineado (dos Santos & Petri, 2015).

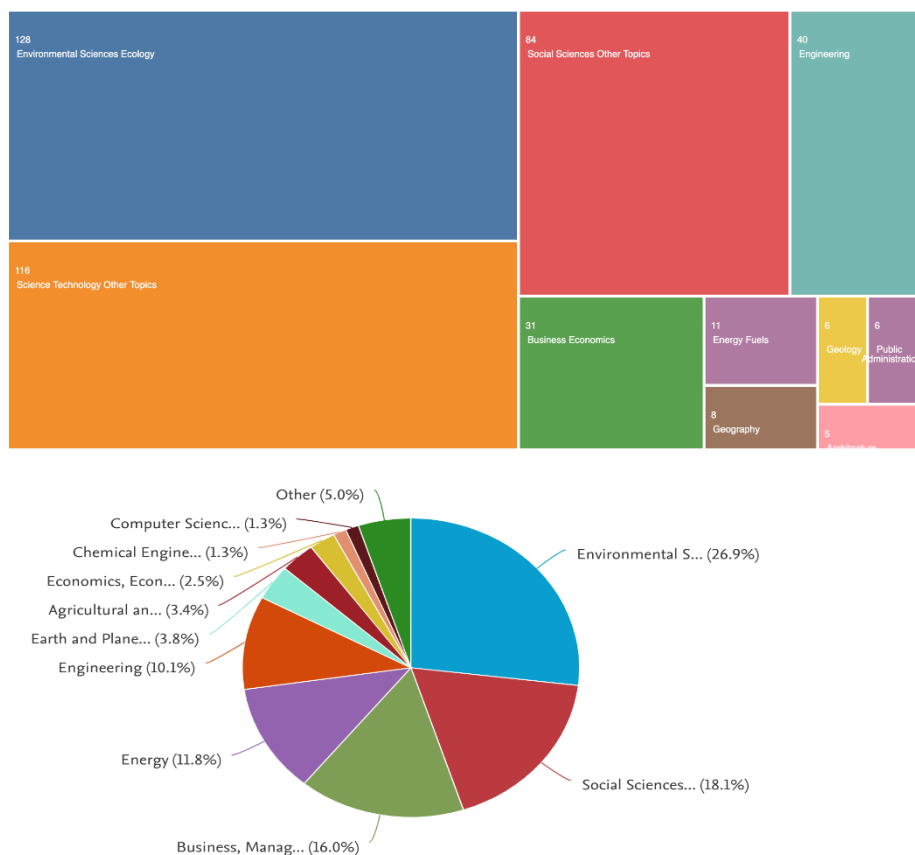
Una vez realizado este proceso, y analizados los resultados obtenidos, se inició la segunda fase, es decir, el proceso de filtrado del banco de artículos en bruto. En primer lugar, se excluyeron los artículos duplicados y se procedió a la lectura de los títulos de los artículos, y a partir de ahí se verificó el reconocimiento científico mediante una búsqueda de la cantidad de citas que tenía cada uno de ellos en las bases de datos consultadas. Posteriormente, se leyeron los resúmenes para hacer la selección de aquellos que estaban alineados con el tema de investigación. Por último, se procedió a la lectura completa de los textos, y se llevó a cabo el análisis bibliométrico y sistemático descriptivo (Ravindran y Shankar, 2015).

3. RESULTADOS

Gracias a los resultados obtenidos, académicos y profesionales pueden desarrollar su colección principal de artículos, autores y revistas que se destacan en el tema de investigación (Lacerda et al., 2012). La selección del portafolio bibliográfico aportó, para el primer eje, **turismo sostenible y huella de carbono**, un total de 371 investigaciones científicas, 253 en WOS y 118 en Scopus. Se procedió a realizar la prueba de adherencia, y tras un resultado positivo se continuó con en análisis. Los resultados alcanzados son planteados a través de diversos aspectos.



Figuras 1-2: Principales campos de investigación primer eje.

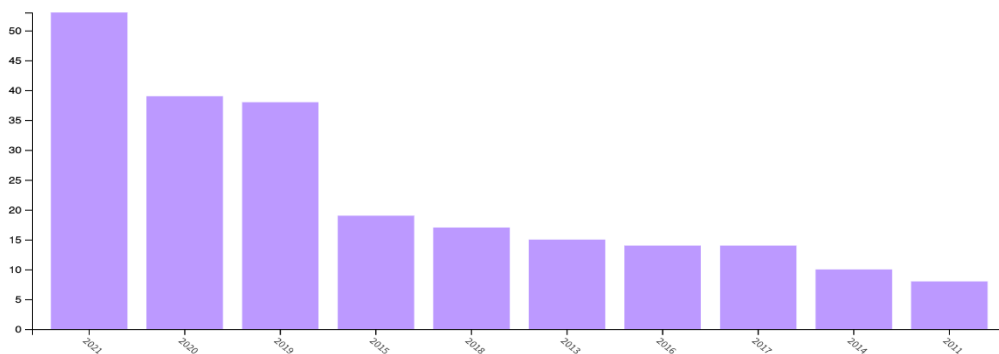


Fuente: WOS-Scopus

Como podemos observar, en cuanto a los temas de este primer eje, en WOS destacan las ciencias ambientales, seguido de las ciencias tecnológicas y de las ciencias sociales. En Scopus resaltan también las ciencias ambientales, seguido esta vez de las ciencias sociales, y de negocios, administración y contabilidad (figuras 1-2).

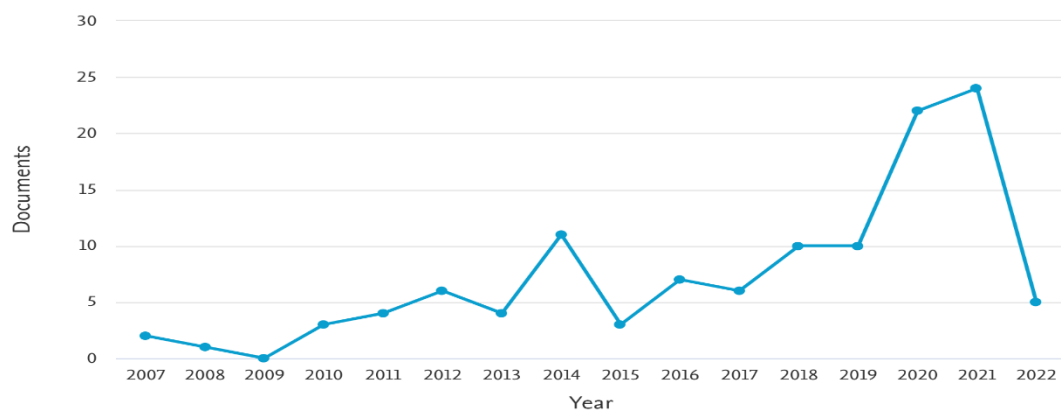
En cuanto al año de publicación, se observa que, en el primer eje, para el mayor número de publicaciones sobresale, tanto en WOS como en Scopus, el año 2021. Sin embargo, en WOS destacan también los años 2020 y 2019, mientras que en Scopus el 2014 (figuras 3-4).

Figuras 3-4: Años de publicación primer eje.





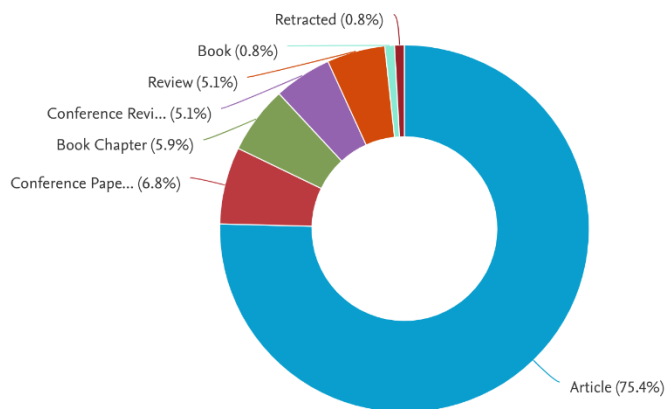
Documents by year



Fuente: WOS-Scopus

En cuanto al tipo de documento, el artículo es el formato que mayor número de publicaciones posee, tanto en WOS como en Scopus (figuras 5-6).

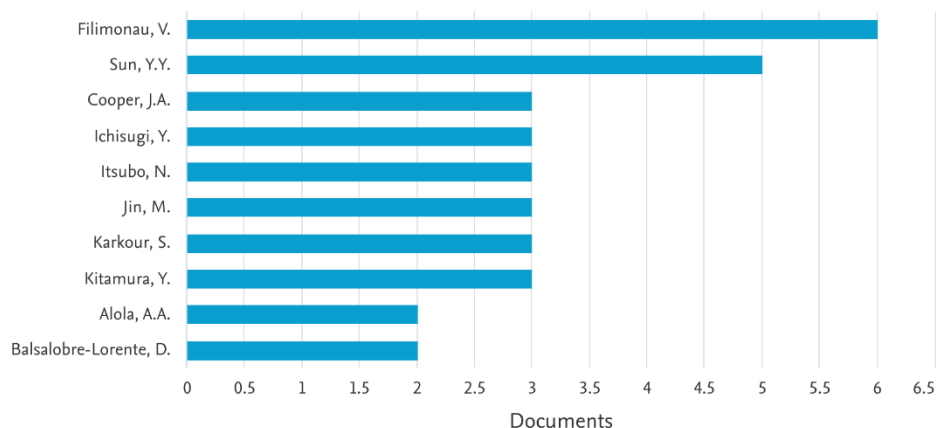
Figuras 5-6: Tipo de documento primer eje.



Fuente: WOS-Scopus

En ese mismo eje destacan los autores Filmonau y Sun, tanto en WOS como en Scopus. Sin embargo, en WOS también habría que señalar a Goosling, y a Cooper en Scopus (figuras 7-8).

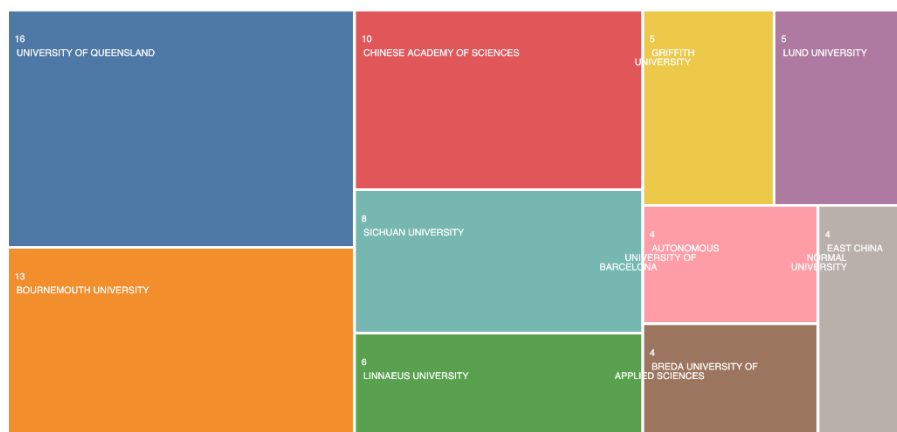
Figuras 7-8: Autores primer eje.

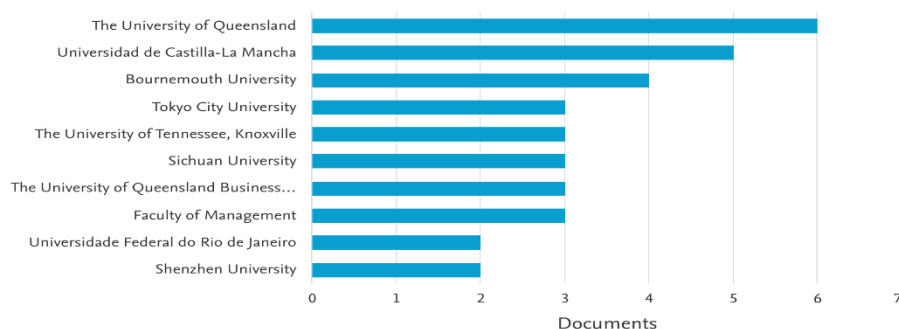


Fuente: WOS-Scopus

Con respecto a la Universidad de origen, tanto en WOS como en Scopus, las más prolifas son la Universidades de Queensland y de Bourmemouth. Sin embargo, en WOS sobresale también la Academia China de Ciencias, y en Scopus la Universidad de Castilla-La Mancha (figuras 9-10).

Figuras 9-10: Universidad de origen primer eje.

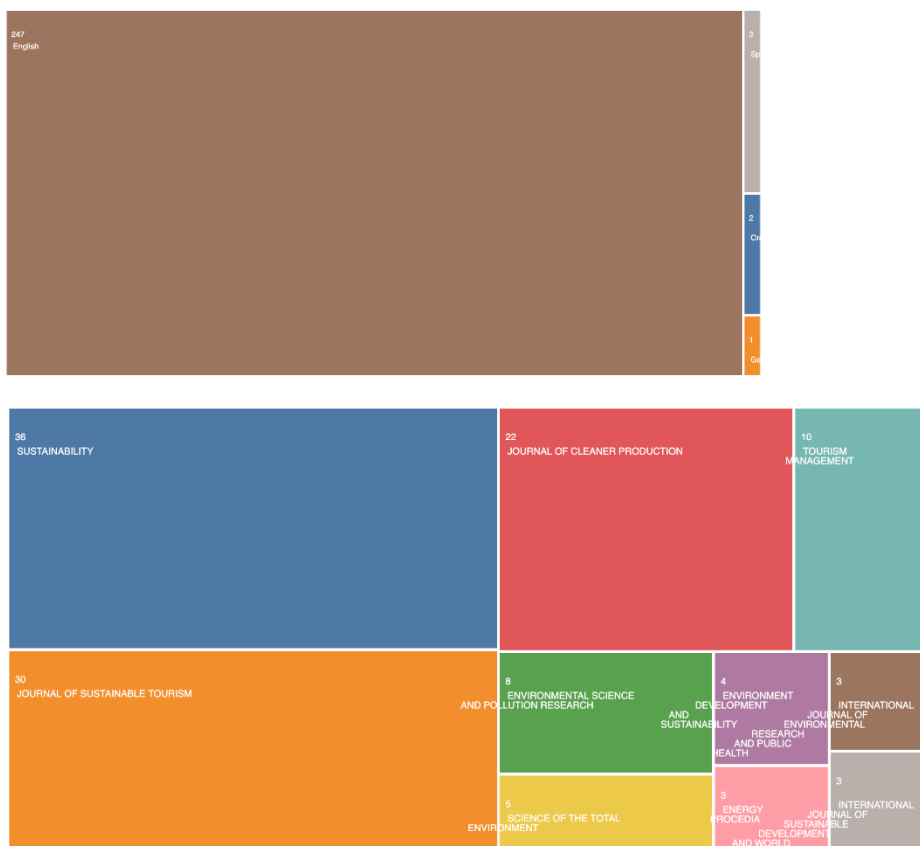




Fuente: WOS-Scopus

Por último, WOS permite visualizar el idioma principal de las publicaciones, que en el caso de este primer eje es en inglés, seguido de español, y la revista de procedencia de las principales publicaciones (figuras 11-12).

Figuras 11-12: Idioma y revistas primer eje.

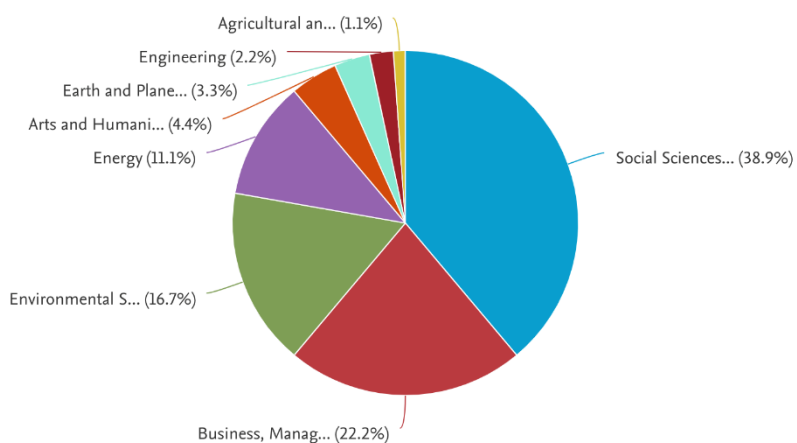
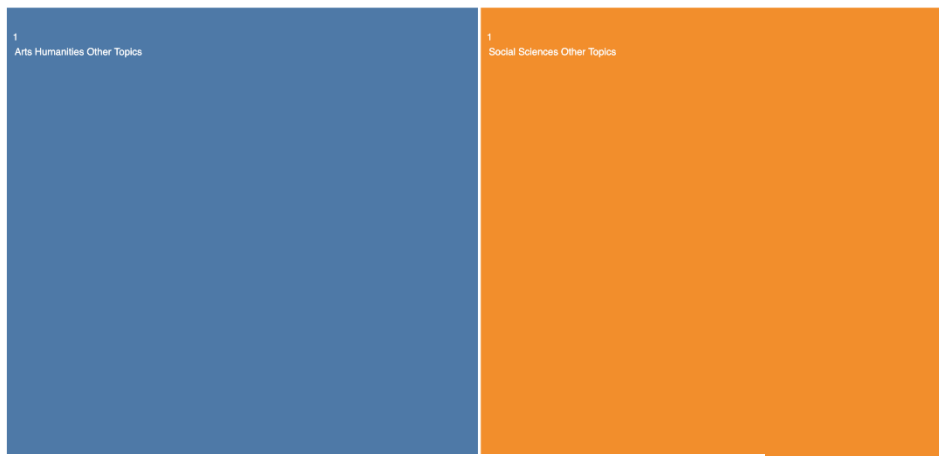


Fuente: WOS-Scopus

Por otro lado, en cuanto al segundo eje, **COVID-19, overtourism y turismo de proximidad**, se obtuvo un total bruto de 51 investigaciones científicas, 2 en WOS y 49 en Scopus. Se procedió a realizar la prueba de adherencia, y tras un resultado positivo se continuó con el análisis.

En ambas bases de datos la temática abordada se realiza principalmente desde las ciencias sociales. Sin embargo, en WOS resaltan, además, las artes y humanidades, mientras que en Scopus negocios, administración y contabilidad, y ciencias ambientales (figuras 13-14).

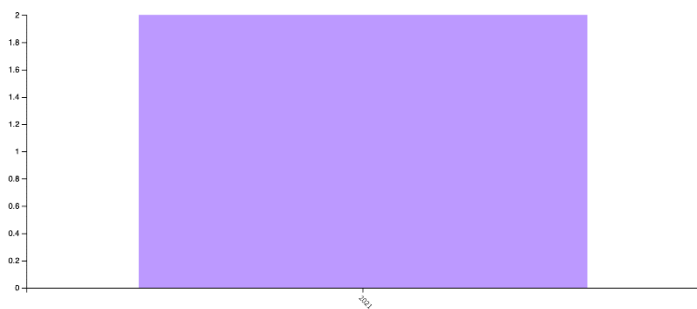
Figuras 13-14: Principales campos de investigación segundo eje.



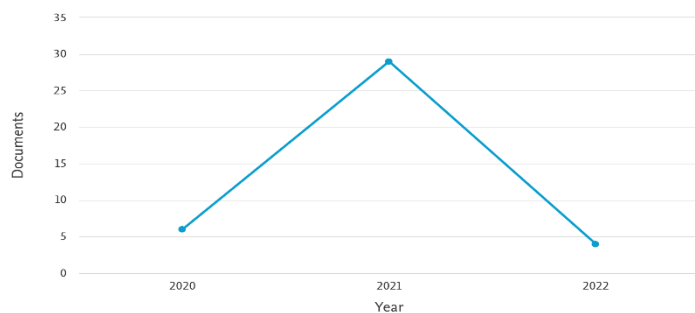
Fuente: WOS-Scopus

En cuanto al año de publicación, tanto en WOS como en Scopus, el 2021 fue el más fructífero (figuras 15-16).

Figuras 15-16: Años de publicación segundo eje.



Documents by year

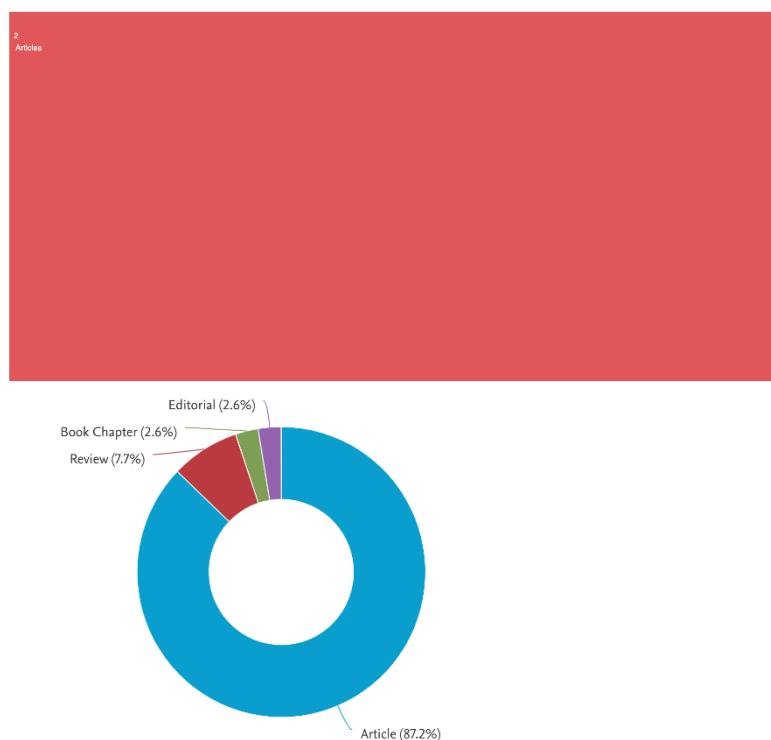


Fuente: WOS-Scopus



Con respecto al tipo de documento, al igual que en el anterior eje el artículo es el más utilizado, tanto en WOS como en Scopus (*figuras 17-18*).

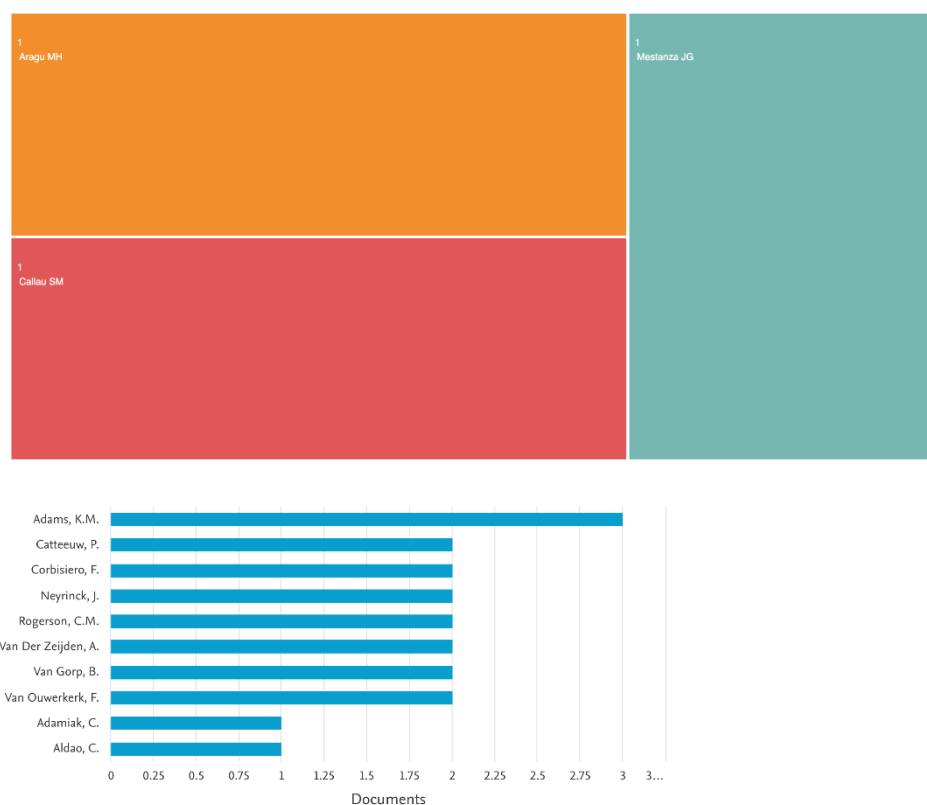
Figuras 17-18: Tipo de documento segundo eje.



Fuente: WOS-Scopus

En cuanto a los autores destacables en este segundo eje, se encuentran en WOS Haro-Aragú, García-Mestanza y Callau, mientras que en Scopus Adams, Catteeuw y Corbisiero (*figuras 19-20*).

Figuras 19-20: Autores segundo eje.

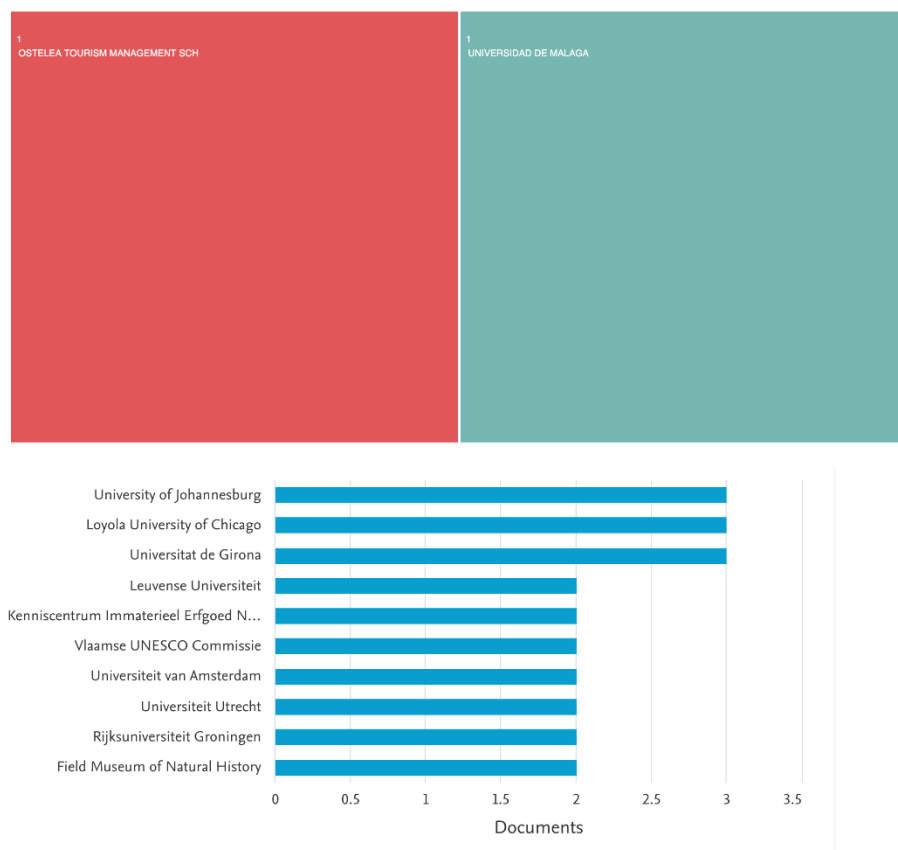


Fuente: WOS-Scopus



Con respecto a la Universidad de origen, en WOS encontramos la Universidad de Ostelea y la Universidad de Málaga, mientras que en Scopus, la Universidad de Johannesburg, la Universidad Loyola de Chicago y la Universidad de Girona son las más productivas en este ámbito (*figuras 21-22*).

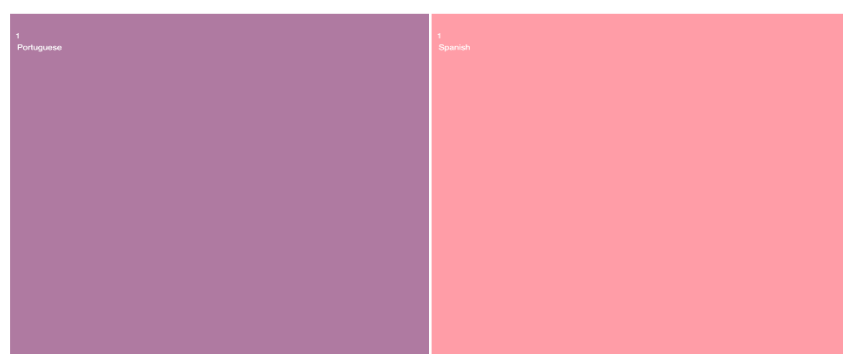
Figuras 21-22: Universidad de origen segundo eje.



Fuente: WOS-Scopus

Por último, en este segundo eje, a través de WOS, se conoce que el idioma principal de las publicaciones es el inglés, seguido del portugués y el español. Además, también se conoce-la revista de procedencia de las principales publicaciones (*figuras 23-24*).

Figuras 23-24: Idioma y revistas segundo eje.





Fuente: WOS

Para seguir profundizando en el análisis de las publicaciones científicas, esta investigación se centra en los artículos, ya que tanto los libros como the early access o processing paper no poseen comparativamente ni el volumen ni el impacto para considerarse en este estudio. En total se obtuvieron de la búsqueda efectuada 296 del primer eje (207 en WOS y 89 en Scopus), y 36 del segundo eje (2 en WOS y 34 en Scopus).

El siguiente paso fue filtrar únicamente aquellos que eran *open access*, ya que uno de los pasos en el proceso de Proknow-C es que todos los artículos sean accesibles a todos los investigadores, tras el que quedaron 114 para el primer eje (83 en WOS y 31 en Scopus) y 23 para el segundo eje (2 en WOS y 21 en Scopus). Posteriormente, se eliminaron los artículos repetidos en ambas bases, obteniendo 97 para el primer eje y 23 para el segundo eje. Seguidamente, se eliminaron por lectura de los títulos, quedando un total de 29 artículos. De éstos se seleccionaron por reconocimiento científico, 7 que fueron citados más de 10 veces. Los 22 restantes se revisaron para su posible reincorporación. Finalmente, 14 artículos se consideraron para el re-análisis.

De esos 21 artículos actuales, tras descartar por lectura de resumen, quedaron 17 de “open access” para su lectura completa, que finalmente se redujeron a 10, considerados los más alineados con el tema de investigación:

1. Carbon Footprint Evaluation Based on Tourist Consumption toward Sustainable Tourism in Japan
2. Toward a low-carbon tourism for sustainable development: a study based on a royal project for highland community development in Chiang Rai, Thailand
3. Mobility-related Climate Impact of an Alpine Tourism Destination: Carbon Footprint and Assessment by Tourists, Residents and Employees
4. The Carbon Impact of International Tourists to an Island Country
5. Managing tourism emissions through optimizing the tourism demand mix: Concept and analysis
6. Carbon footprint evaluation based on tourist consumption toward sustainable tourism in japan
7. Tourism Village Carbon Footprint after COVID-19 Pandemic: A Challenge to Sustainability
8. Tourist massification in natural spaces: the case of the delta del Ebro natural park in times of covid-19
9. Tourism metamorphosis and urban transformations: towards the development of a sustainable tourism model
10. The increase of proximity tourism in Catalonia in the summer of 2020: An opportunity for the consolidation of rural tourism as a type of sustainable and safe tourism

4. CONCLUSIONES

Gracias a la utilización del método de intervención Proknow-C, se ha logrado seleccionar un portafolio bibliográfico que, a través de 10 artículos, representa el tema de investigación. El análisis se circunscribió a artículos científicos internacionales en revistas de investigación y palabras clave utilizadas, referido a



indicadores para la revisión de la literatura científica sobre estos términos. Además, el portafolio creado permite identificar diferentes líneas y temáticas de investigación en la academia.

Con este análisis bibliométrico, tomando en consideración aspectos como: alineación con el tema de investigación, año de publicación y reconocimiento científico, se identificaron los artículos más relevantes, que representan una rica información de cartera para el área de investigación. Cumpliendo de esta forma el objetivo principal al proporcionar, tanto a académicos como a profesionales, un portafolio bibliográfico básico de partida que permita comprender y delimitar conceptualmente la relación de estos términos a través de una guía sistemática para la construcción de este conocimiento.

La metodología aplicada en este estudio (ProKnow-C) se ha demostrado eficaz para el cumplimiento del objetivo de seleccionar y analizar un consistente portafolio bibliográfico. A través del análisis sistemático fue posible identificar como el año 2021 es en el que se ha producido una mayor proliferación de artículos a cerca de nuestro tema de investigación, seguido del año 2020, año en el que la pandemia mundial de la COVID-19 paralizó el turismo mundial, lo cual refleja el retraso que sufren las publicaciones científicas respecto a la actualidad, pues, paradójicamente, se publica más investigaciones sobre un fenómeno que provoca el turismo cuando en ese momento no se puede realizar debido a su paralización por la pandemia mundial.

El cambio climático global se considera un problema de máxima prioridad para la humanidad y el ecosistema en todo el mundo (Hoegh-Guldberg et al. 2019). Además, el calentamiento global y el cambio climático debido a las emisiones humanas pueden afectar el desarrollo de las comunidades. Es por ello que uno de los pasos de desarrollo que muchos países han comenzado a iniciar es el desarrollo comunitario bajo en carbono para la sostenibilidad, que puede implementarse en acciones solo a través del cambio de comportamiento, practicando una economía baja en carbono (Bhaktikul et al., 2021).

El turismo bajo en carbono es un nuevo concepto que se ha lanzado y promovido recientemente en la economía sostenible baja en carbono, el turismo responsable y el desarrollo (He y Tu, 2020; Luo et al., 2016). Además, se considera como una forma de turismo sostenible que tiene como objetivo lograr la máxima experiencia turística con tecnologías bajas en carbono, menor consumo de energía, menos emisiones de CO₂ y menos contaminación en el proceso de transporte, alojamiento, turismo y otros entretenimientos con fines económicos, sociales y beneficios ambientales (Su, 2019; Tang et al., 2011; Huang y Deng, 2011).

A esto se suma que la crisis sanitaria de la pandemia del COVID-19 provocó en la primera mitad del año 2020 un declive sin precedentes a escala mundial de los viajes turísticos y de los ingresos económicos generados por el turismo (UNWTO, 2020). Sin embargo, muchas voces han destacado la oportunidad que ha supuesto esta crisis para realizar cambios profundos en el sector, que vayan en la línea de la sostenibilidad (Brouder, 2020; Haro-Aragu y García-Mestanza, 2021; Romagosa, 2020). Además, ha supuesto la desaparición momentánea de algunos de los problemas clásicos de sostenibilidad que el turismo había provocado en algunos espacios turísticos, lo que desde la comunidad científica se ha visto como una oportunidad única para repensar el turismo y construir un nuevo modelo basado en la sostenibilidad (Ortega, Navarro, Cerezo y Torres, 2020).

En este sentido, una de las consecuencias que ha tenido esta crisis, y que estaría alineada con los principios de la sostenibilidad, ha sido el reforzamiento del turismo de proximidad en detrimento de los viajes de larga distancia (Dot et al., 2022). Este turismo de proximidad ofrece la posibilidad de relocalizar la actividad turística, reducir la movilidad y el consumo de materiales, y, por lo tanto, disminuir la presión climática y energética al planeta, frente al patrón turístico hegemónico de las últimas décadas construido bajo la lógica de un consumo de recursos ilimitados (Cañada, 2020; Romagosa, 2020).

Una de las limitaciones de este estudio deriva del propio análisis bibliográfico y bibliométrico del contenido efectuado, ya que este ofrece una visión del conocimiento acumulado hasta la fecha de análisis, sin permitir extrapolaciones de los mismos a futuro. Por ello, se sugiere repetir el proceso que se muestra a fin de detectar los posibles avances en este ámbito.



REFERENCIAS

- Alfonso, M. H., Souza, J. D., Ensslin, S. R., y Ensslin, I. (2011). Como construir conhecimento sobre o tema de pesquisa? aplicação do processo proknow-c na busca de literatura sobre avaliação do desenvolvimento sustentável. *Revista de Gestão Social e Ambiental*, 5(2), 47-62.
- Astruc, L. (2009). *Écotourisme. Voyages écologiques et équitables*. Grenoble, Glénat.
- Bardin, L. (1996 2ª e) *Análisis de contenido (Vol. 89)*. Ediciones Akal.
- Bhaktikul, K., Aroonsrimorakot, S., Laiphrakpam, M., y Paisantanakij, W. (2021). Toward a low-carbon tourism for sustainable development: a study based on a royal project for highland community development in Chiang Rai, Thailand. *Environment, Development and Sustainability*, 23(7), 10743-10762.
- Brouder, P. (2020). Reset redux: possible evolutionary pathways towards the transformation of tourism in a COVID-19 world. *Tourism Geographies*, 22(3), 484-490. doi: 10.1080/14616688.2020.1760928.
- Caiado, R. G. G., de Freitas Dias, R., Mattos, L. V., Quelhas, O. L. G., y Leal Filho, W. (2017). Towards sustainable development through the perspective of eco-efficiency-A systematic literature review. *Journal of Cleaner Production*, 165, 890-904.
- Callau, S. M. (2021). Masificación turística en espacios naturales: El caso del Parque Natural del Delta del Ebro en tiempos de COVID-19. *Barataria. Revista Castellano-Manchega de Ciencias Sociales*, (30).
- Cañada, E. (2020). Turismos de proximidad, un plural en disputa. Alba Sud, 08-07-2020. Recuperado de <http://www.albasud.org/blog/es/1236/turismos-de-proximidad-unplural-en-disputa>.
- Castelli, T. M. (2018). *Análise da metodologia knowledge development process–constructivist (proknow-c) e suas contribuições à avaliação de desempenho organizacional: um estudo à luz do apoio à decisão* (master's thesis).
- Da Silva, F. A., y Borsato, M. (2017). Organizational performance and indicators: Trends and opportunities. *Procedia manufacturing*, 11, 1925-1932.
- De Carvalho, G. D. G., Sokulski, C. C., Da Silva, W. V., De Carvalho, H. G., De Moura, R. V., De Francisco, A. C., y Da Veiga, C. P. (2020). Bibliometrics and systematic reviews: A comparison between the Proknow-C and the Methodi Ordinatio. *Journal of Informetrics*, 14(3), 101043.
- Díaz, I. y Llurdés, J.C. (2013). Reflexiones sobre el turismo de proximidad como una estrategia para el desarrollo local. *Cuadernos de Turismo*, (32), 65-88.
- Díaz, I. (2017). Being a tourist as a chosen experience in a proximity destination. *Tourism Geographies*, 19(1), 96–117.
- Dos Santos, L., y Petri, S. M. (2015). Balanced scorecard na gestão universitária: mapeamento sobre o tema utilizando o proknow-c. *Revista Gestão Universitária na América Latina-GUAL*, 8(2), 50-69.
- Dot, E., Romaguera, F., y Noguera, M. (2022). The increase of proximity tourism in Catalonia in the summer of 2020: an opportunity for the consolidation of rural tourism as a type of sustainable and safe tourism. *Investigaciones Turísticas*, 162-185.
- Ensslin, L., Ensslin, S. R., Lacerda, R. T., y Tasca, J. E. (2010). ProKnow-C, knowledge development process-constructivist. *Processo técnico com patente de registro pendente junto ao INPI. Brasil*, 10(4), 2015.
- Ensslin, L., Dutra, A., Ensslin, S. R., Chaves, L. C., y Dezem, V. (2015). Research process for selecting a theoretical framework and bibliometric analysis of a theme: Illustration for the management of customer service in a bank. *Modern Economy*, 6(06), 782.



- Fink, A. (2019). *Conducting research literature reviews: From the internet to paper* (5th ed.). Thousand Oaks, CA: SAGE.
- Gelter, H. (2003). Why is reflective thinking uncommon. *Reflective practice*, 4(3), 337-344
- Guedes, G. B., de Souza, V. M., y Borsato, M. (2019). An Evaluation of the Industrial Symbiosis Systems Modeling. In Transdisciplinary Engineering Conference (TE2019).
- Guedes, G. B., Paganin, L. B. Z., y Borsato, M. (2018). Bibliometric and systemic analysis on material flow mapping and industrial ecosystems. *Journal of Industrial Integration and Management*, 3(04), 1850001.
- Haro-Aragu, M., y García-Mestanza, J. (2021). Tourism metamorphosis and urban transformations: towards the development of a sustainable tourism model. *Kultur-Revista Interdisciplinaria Sobre La Cultura De La Ciudad*, 35-65.
- He, J., y Tu, X. (2020, June). On Sustainable Development of Low-carbon Tourism in Jiangxi Province. In *Journal of Physics: Conference Series* (Vol. 1549, Nº. 2, p. 022134). IOP Publishing.
- Hoegh-Guldberg, O., Jacob, D., Taylor, M., Bolaños, T. G., Bindi, M., Brown, S., y Engelbrecht, F. (2019). The human imperative of stabilizing global climate change at 1.5 C. *Science*, 365(6459), 6974.
- Huang, C., & Deng, H. (2011). The model of developing low-carbon tourism in the context of leisure economy. *Energy Procedia*, 5, 1974-1978.
- Kitamura, Y., Ichisugi, Y., Karkour, S., y Itsubo, N. (2020). Carbon footprint evaluation based on tourist consumption toward sustainable tourism in Japan. *Sustainability*, 12(6), 2219.
- Lacerda, R. T. D. O., Ensslin, L., y Ensslin, S. R. (2012). Uma análise bibliométrica da literatura sobre estratégia e avaliação de desempenho. *Gestão & Produção*, 19(1), 59-78.
- Longaray, A. A., y Castelli, T. M. (2020). Performance assessment of the use of information technology in health management: a systematic review of the literature on the topic. *Ciência & Saúde Coletiva*, 25(11), 4327-4338.
- Luo, Y., Wang, J., Dang, Q., y Chen, Y. (2016, November). Literature Review on Low Carbon Eco-tourism. In *2016 3rd International Conference on Management, Education Technology and Sports Science (METSS 2016)*. Atlantis Press.
- Macedo, ND DE (1994). *Iniciación a la investigación bibliográfica: guía del estudiante para justificación del trabajo de investigación* (2a ed.). São Paulo: Loyola.
- Malthouse, R., Roffey-Barentsen, J. y Watts, M. (2014). Reflectivity, reflexivity and situated reflective practice. *Professional Development in Education*, 40(4), 597-609.
- Mailer, M., Abegg, B., Jänicke, L., y Bursa, B. (2019). Mobility-related climate impact of an alpine tourism destination: CO₂ balance and assessment by tourists, residents and employees. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft*, 11(2), 211-236.
- Ortega, G., Navarro, E., Cerezo, A., y Torres, E. (2020). Turismo poscoronavirus, ¿una oportunidad para el posrecimiento. *Turismo pos-COVID-19: Reflexiones, Retos y Oportunidades; Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna: Canarias, Spain*, 161-173.
- Pagani, R. N., Kovalski, J. L., y Resende, L. M. (2015). Methodi Ordinatio: a proposed methodology to select and rank relevant scientific papers encompassing the impact factor, number of citation, and year of publication. *Scientometrics*, 105(3), 2109-2135.
- Ravindran, V., y Shankar, S. (2015). Systematic reviews and meta-analysis demystified. *Indian journal of rheumatology*, 10(2), 89-94.



- Romagosa, F. (2020). The COVID-19 crisis: Opportunities for sustainable and proximity tourism. *Tourism Geographies*, 22(3), 690-694.
- Sánchez, M., Oliver, M. D., y Sanchís, C. (2018). Bail-in: a sustainable mechanism for rescuing banks. *Sustainability*, 10(10), 3789
- Snyder, H. (2019). Literature review as a research methodology: An overview and guidelines. *Journal of Business Research*, 104, 333-339.
- Su, J. (2019). Impact of tourism resource development based on low-carbon mode: a case study of Guizhou ethnic areas. *Ecological processes*, 8(1), 1-7.
- Sun, Y. Y., Lin, P. C., y Higham, J. (2020). Managing tourism emissions through optimizing the tourism demand mix: Concept and analysis. *Tourism management*, 81, 104161.
- Susilorini, R. M., Ismail, A., Wastunimpuna, B. Y., Wardhani, D. K., Prameswari, L. L. N., Amasto, A. H., y Suryono, A. (2022). Tourism Village Carbon Footprint after COVID-19 Pandemic: A Challenge to Sustainability. *Sustainability*, 14(4), 2400.
- Tang, Z., Shia, C. B., & Liuc, Z. (2011). Sustainable development of tourism industry in china under the low-carbon economy. IACEED2010. *Energy Procedia*, 5, 1303-1307.
- Tsai, K. T., Lin, T. P., Lin, Y. H., Tung, C. H., y Chiu, Y. T. (2018). The carbon impact of international tourists to an Island Country. *Sustainability*, 10(5), 1386.
- UNWTO (United Nations World Tourism Organization) (2020). Impact assessment of the COVID 19 outbreak on international tourism. Madrid: UNWTO.
- Valmorbida, S. M. I., y Ensslin, L. (2016). Construção de conhecimento sobre avaliação de desempenho para gestão organizacional: uma investigação nas pesquisas científicas internacionais. *Revista Contemporânea de Contabilidade*, 13(28), 123-148.
- Viegas, C. V., Bond, A. J., Vaz, C. R., Borchardt, M., Pereira, G. M., Selig, P. M., & Varvakis, G. (2016). Critical attributes of Sustainability in Higher Education: a categorisation from literature review. *Journal of Cleaner Production*, 126, 260-276.
- Vieira, E.L., Da Costa, S.E.G., De Lima, E.P. y Ferreira, C.C. (2019), "Application of the Proknow-C methodology in the search of literature on performance indicators for energy management in manufacturing and industry 4.0", *Procedia Manufacturing*, 39, 1259-1269.



SOSTENIBILIDAD Y ESPACIO URBANO: EL CASO DE CIUDAD REAL (CASTILLA-LA MANCHA)

M. Carmen Cañizares Ruiz

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio.
Mancha

Universidad de Castilla-La

M. Ángeles Rodríguez-Domenech

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio.
La Mancha

Universidad de Castilla-La

Resumen:

Ciudad Real es una de las ciudades más relevantes de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, capital provincial. Actualmente con 75.104 habitantes en 2021, organiza una de las diez Áreas Funcionales Urbanas de la región. Como en otras ciudades, el proceso hacia la sostenibilidad ha sido largo y complejo, aún sin estar condicionada por graves problemas ambientales, ya que se trata de una ciudad con clara vocación terciaria. El objetivo es analizar las acciones y/o políticas que han acompañado el proceso de mejora ambiental, entre ellos, la Agenda 21 Local, hasta llegar a la Estrategia de Desarrollo Sostenible (EDUSI). Las claves metodológicas parten de la revisión bibliográfica sobre la sostenibilidad urbana, pasando por las políticas ambientales internacionales, hasta descender a la información local sobre las acciones emprendidas. Los resultados esperados se relacionan con el análisis del proceso hacia la sostenibilidad y cómo la implementación de algunas de las políticas ha venido acompañada de éxitos y fracasos, en los que la participación ciudadana es relativamente reciente. Este caso puede servir de ejemplo comparativo con otras ciudades de las mismas características, en diferentes contextos territoriales.

Palabras clave Sostenibilidad, Ciudad Real, Agenda 21 Local, EDUSI

Abstract:

Ciudad Real is one of the most important cities of the Autonomous Community of Castilla-La Mancha, provincial capital. Currently with 75,104 inhabitants in 2021, it organizes one of the ten Urban Functional Areas of the region. As in other cities, the process towards sustainability has been long and complex, even without being conditioned by serious environmental problems, since it is a city with a clear tertiary vocation. The objective is to analyze the actions and/or policies that have accompanied the process of environmental improvement, among them, the Local Agenda 21, up to the Sustainable Development Strategy (EDUSI). The methodological



keys start from the bibliographical review on urban sustainability, passing through international environmental policies, until descending to local information on the actions undertaken. The expected results are related to the analysis of the process towards sustainability and how the implementation of some of the policies has been accompanied by successes and failures, in which citizen participation is relatively recent. This case can serve as a comparative example with other cities of the same characteristics, in different territorial contexts.

Keywords: Sustainability, Ciudad Real, Local Agenda 21, EDUSI

1. INTRODUCCIÓN: EL LARGO CAMINO HACIA LA SOSTENIBILIDAD

Hoy, si hablamos de sostenibilidad, nos referimos a un proceso de mejora, de moderación en el uso de recursos, de respeto al medio y a nosotros mismos, en definitiva, a una “virtud social” (Panadero, 2010, p. 79). Sin duda, nos remitimos a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aprobados en 2015 dentro de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, y a la necesidad de abordar esos 17 retos que surgen tras un debate continuo sobre cómo encarar los principales problemas que afectan al planeta. Sin embargo, el camino para llegar hasta aquí ha sido largo y complicado, la sensibilización a todos los niveles (científico-académico, medios de comunicación y sociedad) se ha construido en base a cumbres, eventos y documentos entre los que destacan, lógicamente, el Informe Brundtland (1987) y la Cumbre de Río’92 a la que acompañó el denominado “espíritu de Río”, hoy ya muy lejano. Un proceso arduo en países como España, en los que la conciencia territorial y la sensibilidad ambiental aún precisan mucha atención.

Los documentos que sustentan todo el aparato teórico sobre medio ambiente y sostenibilidad no siempre han venido acompañados de unas prácticas acordes que hayan minimizado el impacto de la población en el medio. En el ámbito concreto de las ciudades, numerosas han sido las campañas, cartas o acuerdos desde la *Carta de Aalborg sobre Ciudades Saludables* (1994), pasando por las Declaraciones de las continuadas conferencias de la Campaña Europea de Ciudades Saludables, las Cartas Urbanas, las Conferencias Hábitat, etc., hasta llegar a los ODS. Un camino en el que progresivamente hemos dejado de hablar de medio ambiente urbano para hacerlo de sostenibilidad urbana.

Hoy la sostenibilidad urbana, al menos en el plano teórico y operacional, se concreta en afrontar el *Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible, “Ciudades y Comunidades Sostenibles”* cuya finalidad es “logar que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”⁷ para lo cual se plantean 10 metas y 713 medidas. También, se vincula con la *Nueva Agenda Urbana* que se aprobó en la Conferencia Hábitat III (2016)⁸ y su trasposición a cada país, así como, obviamente, con la aplicación de herramientas de planificación que sean eficaces, ámbito en el que las Agendas 21 Locales, con desigual tratamiento y éxito, han ido dejando paso, en España, a las Estrategias de Desarrollo Sostenible (EDUSI).

Ciudad Real, como ejemplo de ciudad media, ha realizado esta travesía con fracasos y aciertos. Como en otros muchos espacios urbanos españoles con problemas ambientales no excesivamente graves, este camino ha sido lento, ha requerido sensibilización institucional y social, el apoyo de los medios de comunicación y la participación ciudadana, tradicionalmente muy escasa. Abordamos cuales son las claves de la sostenibilidad urbana en esta ciudad con la finalidad de analizar una de las herramientas de planificación, la EDUSI 2022 y sus actuaciones más destacadas.

⁷ <https://sdgs.un.org/es/goals/goal11>. ODS (Objetivo 11).

⁸ La aplicación de la Nueva Agenda Urbana contribuye a la implementación integradas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y a la consecución de los ODS. <https://www.agenda2030.gob.es/recursos/docs/HABITAT.pdf>.



2. METODOLOGÍA

La metodología utilizada es mixta ya que parte del análisis descriptivo de la sostenibilidad urbana, en un primer momento, y de la presentación del núcleo urbano de Ciudad Real, ambas trabajadas a partir de la revisión bibliográfica de los conceptos e hitos más relevantes, así como de las principales publicaciones sobre la ciudad. Además, se ha combinado con el método cualitativo de entrevista a los agentes implicados en la EDUSI, así como un análisis aplicado de las principales actuaciones desarrolladas por ella, para lo cual la colaboración del Ayuntamiento de Ciudad Real ha sido clave. También se han empleado métodos más cuantitativos, a través del tratamiento estadístico de los datos obtenidos sobre las actuaciones en la ciudad. Los resultados esperados se centran en la importancia de actuaciones y propuestas para la mejora ambiental.

2.1 El área de estudio: Ciudad Real

Ciudad Real (75.104 habitantes en 2021), capital de la provincia del mismo nombre, localizada en el interior peninsular dentro de la región de Castilla-La Mancha, ha experimentado, en estos últimos cuarenta años que se corresponden con el periodo democrático, la transformación más importante de su historia, posicionándose como núcleo rector de su provincia, tanto demográfica como funcionalmente. Todo ello se ha reflejado tanto en su crecimiento urbanístico, como en las funciones ofertadas al territorio que administra. Este cambio se ha debido a dos grandes motores, que se originan en 1992, pero que se gestaron en los años previos: la llegada de la línea de AVE (conexión Madrid-Sevilla, inicialmente) y la Universidad de Castilla-La Mancha. Ambas desarrollaron destacadas sinergias que se vieron reforzadas e intensificadas por una coyuntura económica muy favorable a finales del siglo pasado, generando una significativa impronta urbana en esta ciudad (Rodríguez Domenech, 2012, p. 665), de clara vocación terciaria. En los años siguientes, el Hospital General Universitario de Ciudad Real, otras infraestructuras y proyectos estratégicos han seguido mejorando la ciudad.

El reciente 600 Aniversario de la transformación de villa en ciudad, nos permite distinguir que en su evolución urbana, ha continuado su desarrollo en “mancha de aceite” dando como resultado una ciudad concentrada, a diferencia de la situación dispersa o difusa que presentan la mayor parte de las ciudades españolas (Pillet y Rodríguez, 2022). Caracterizada por una situación ambiental de cierta calidad, dada la ausencia de instalaciones industriales en sus inmediaciones, ha tenido que enfrentarse a ciertos problemas históricos como el abastecimiento de agua, principalmente desde el último tercio del siglo XVIII hasta la década de los ochenta del siglo pasado (Pillet, 1984).

Figura 1. Plaza Mayor de Ciudad Real



Fuente: Elaboración propia.



Ciudad Real se inserta en un territorio, Castilla-La Mancha, en el que las políticas urbanas relacionadas con la sostenibilidad se inician con cierto retraso respecto a otras comunidades autónomas (Cañizares, 2008; Marchán et al., 2018). Ello redundará en una aplicación más tardía y en una sensibilización de la ciudadanía más reciente.

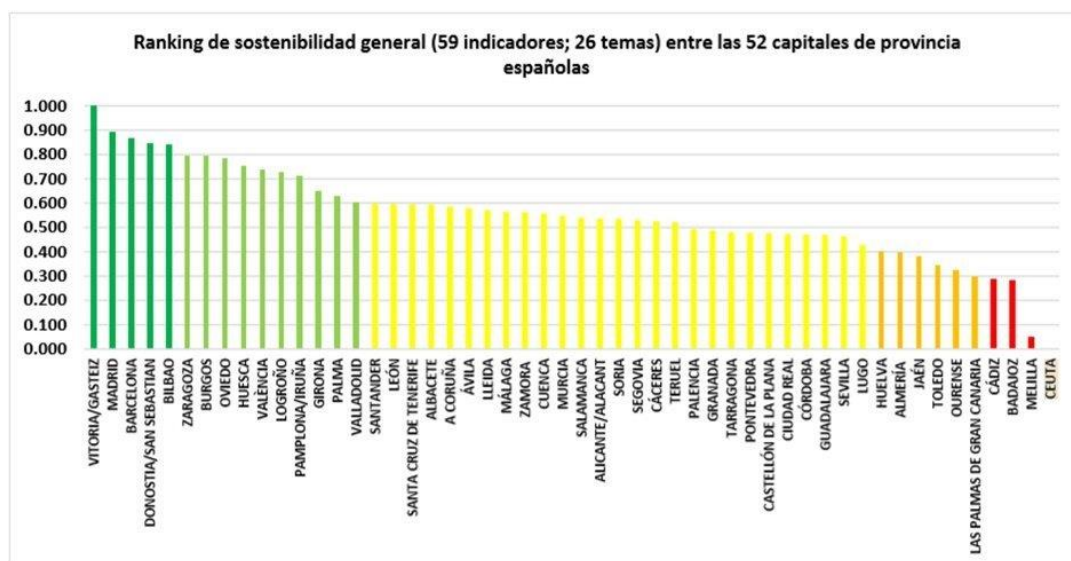
3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El análisis de la sostenibilidad urbana aplicado a Ciudad Real debemos enmarcarlo en la situación española de las últimas décadas, donde no ha existido una política urbana de carácter nacional hasta la reciente *Agenda Urbana Española* (2019) y si diversas políticas urbanísticas de carácter municipal que se han ido sucediendo centradas en el desarrollo urbano (Bellet, 2020). Un marco en el que la política de cohesión de la Unión Europea asumió algunas cuestiones urbanas con las iniciativas URBAN I (1994-1999) y II (2000-2006), la Iniciativa URBANA (2007-2013) y, en el período más reciente, desde 2014 el Programa “Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado” (EDUSI). Este último, que analizaremos más adelante, asegura la continuidad de un enfoque integrado, estratégico y participativo (de Gregorio-González, 2017, pp. 70-71). Un planteamiento que ya estaba incluido en la Estrategia Europa 2020 y su búsqueda de una economía inteligente, sostenible e integradora, concretada en 11 objetivos temáticos, de los cuales la EDUSI implementará 4. La novedad, en este caso, viene determinada por “el establecimiento del 5% del FEDER para actuaciones integradas de desarrollo urbano sostenible; el fortalecimiento de las Entidades locales, -autoridades urbanas- que llevan a cabo la selección de las operaciones en el marco de sus respectivas estrategias; y el mayor protagonismo de la Red de Iniciativas Urbanas” (Nasarre et al., 2017, p. 804), imprescindible en la coordinación.

3.1 Sostenibilidad urbana en Ciudad Real: antecedentes y Agenda 21 Local

El último estudio de sostenibilidad urbana en España (Observatorio de la Sostenibilidad, 2018), que evalúa el progreso de las ciudades hacia un desarrollo más sostenible basado en los indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana, ofrece una radiografía de las 52 capitales de provincia españolas utilizando 59 indicadores distribuidos en 26 temas y cuatro grandes bloques: económico, social, ambiental y de transparencia y cooperación. Como podemos observar en la Figura 2, Ciudad Real se localiza en el puesto 38 de media. Su mejor posicionamiento lo presenta en el aspecto *Social* (pobreza, hambre, salud, etc.) con el puesto 17, sin embargo, en el *Ambiental* (agua y saneamiento, acción por el clima, y vida de ecosistemas) baja al 43, mientras que en el ámbito *Económico* su situación es intermedia con el puesto 31, al que se añade el 36 en *Transparencia y Gobernabilidad* (Figura 1).

Figura 2. Ranking de sostenibilidad general de las 52 capitales de provincia españolas (2018)



Fuente: Observatorio de la Sostenibilidad, 2018, p. 31.



En general, como ha sucedido en otras ciudades medias, la planificación ha estado muy poco preocupada por la cuestión ambiental, “los primeros planes generales de ordenación urbana de 1963 y 1978 favorecieron la especulación del suelo, los retranqueos y la construcción en altura; el Plan de 1988 supuso la reducción de alturas, la protección y rehabilitación del patrimonio construido y la consolidación de zonas verdes” (Pillet, 1995, p. 529). Los problemas se agudizaron a comienzos de la década de los noventa por un proceso edificatorio muy especulativo, con 31.355 nuevas viviendas, efecto del AVE y de la Universidad. Este *boom* inmobiliario duplicó el espacio construido en tan solo 15 años. La contaminación acústica y el tráfico se convierten, entonces, en los inconvenientes medioambientales más destacados, en la opinión de sus ciudadanos (Rodríguez-Domenech, 2012, pp. 505 y 625). También destacan el reciclaje urbano con contenedores específicos y la peatonalización de las calles del centro urbano para favorecer la movilidad a pie.

Cabe señalar que han existido herramientas de gestión valiosas, como es el caso de la *Agenda 21 Local* a la que nos remitimos como antecedente imprescindible, aunque muy poco efectivo en este caso. Como es sabido, tiene su origen en Río’92 y, concretamente, en el capítulo 28 del *Programa XXI* que insta a los poderes locales a iniciar un proceso de diálogo con todos los sectores del municipio para mejorar el medio ambiente. En el contexto europeo se vincula con la Campaña Ciudades Europeas Saludables (hoy Ciudades y Pueblos Sostenibles) y con la Carta de Aalborg (1994), cuya firma compromete a las ciudades a iniciar la transición hacia la sostenibilidad.

Ciudad Real la firma en 2004 comienza la elaboración del Diagnóstico Técnico y Cualitativo de la situación de la ciudad, aplicando la matriz DAFO en cuatro ámbitos: el área ambiental y territorial, el área socioeconómica, los aspectos estructurantes, y los aspectos ambientales. Un documento muy positivo, por la búsqueda de una ciudad más sostenible, así como por la coherencia entre objetivos y propuestas, aunque la relación de aspectos es muy numerosa y no establece una jerarquización de problemas (Rodríguez-Domenech, 2012: 695 y ss.). A continuación, se determinan objetivos y propuestas, planteando las cinco líneas estratégicas que conforman el Plan de Acción: 1. Sostenibilidad medioambiental y desarrollo urbano; 2. Mejora del bienestar social; 3. Dinamización socio-cultural; 4. Desarrollo y promoción económica responsable; y 5. Introducción de criterios de sostenibilidad en la gestión municipal. Junto con el Plan de Seguimiento, se presentó en 2009. En general una apuesta que podría haberse perfilado mejor, por ejemplo, considerando aspectos territoriales más allá del municipio o introduciendo objetivos relativos a la accesibilidad y a la movilidad sostenibles. De hecho, la Agenda 21 Local no aborda el modelo de ciudad que, en base a las potencialidades que ofrece Ciudad Real, podría ser el de “ciudad universitaria”, es decir, apostar por una ciudad de servicios competitivos, puesto que uno de los problemas detectados había sido la falta de confianza en los profesionales de la zona al recurrir a empresas externas (Rodríguez-Domenech, 2012, p. 696). No obstante, valoramos que fuera un primer paso en el acercamiento a la cuestión ambiental urbana a través de un diagnóstico de problemas y unas propuestas de mejora que ya suponen un avance en la labor institucional y en la sensibilización ciudadana. Sin embargo, no podemos más que lamentar que se perdiera una oportunidad de poner en práctica muchas de estas medidas que hubieran servido para mejorar Ciudad Real y el bienestar de sus habitantes, ya que su aplicación fue limitada.

Otras herramientas a las que se vincula la EDUSI, aunque indirectamente y que solo mencionaremos, son el *Plan de Ordenación Municipal* de 1997, pendiente de actualización, el *Plan Estratégico de Desarrollo Socioeconómico e Innovación de Ciudad Real* (2021), alineado con los 17 ODS y el *Plan de Modernización Ciudad Real 2025*, un plan estratégico institucional (Pillet y Rodríguez, 2022) que surge por el acuerdo entre gobierno regional, Diputación y Ayuntamiento, con cuatro pilares de actuación: 1. Liberar la ciudad del tráfico y trasladar el protagonismo al peatón; 2. Recuperación, renovación y regeneración de edificios y espacios urbanos; 3. Mejorar las conexiones y movilidad; y 4. Actuación en edificios preexistentes. De momento, solo existente en papel.

3.2 La “EDUSI Ciudad Real 2022 Eco-Integrador”

La dimensión urbana de la política de cohesión de la Unión Europea (UE) ha ejercido una influencia de calado en la política urbana española a partir de las iniciativas antes señaladas. Durante el periodo 2014-2020, ha



continuado con el lanzamiento de 173 Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) por el Ministerio de Hacienda (de Gregorio-do Santos-Batti, 2021, p. 3). En Castilla-La Mancha se seleccionaron 5 proyectos: Albacete, Almansa, Ciudad Real, Tomelloso y Cuenca, por valor total de 44,1 millones de euros en la primera convocatoria. En una segunda fase, se unieron 3: Diputación de Albacete que integró municipios del Campo de Hellín (Hellín, Albatana, Tobarra, Pozohondo, Liétor, Férez y Socovos), Guadalajara y Toledo, con una financiación de 18,9 millones de euros. Finalmente, en la tercera fase, 7 ciudades más: Valdepeñas, Puertollano, Alcázar de San Juan, Azuqueca de Henares, Seseña, Talavera de la Reina e Illescas con 45 millones de euros. En total 15 EDUSI vinculadas con 14 Agendas 21 Locales, 13 Planes de Ordenación Municipal y 5 Planes Estratégicos que han contabilizado un total de 108 millones de euros, el 9 % del total nacional (de Gregorio et al., 2021. pp. 37 y 51). Estrategias que, excepto en el caso de la Diputación de Albacete, son locales, a pesar de las recomendaciones de contemplar el territorio más allá de las ciudades, por lo que se ha criticado que el modelo EDUSI las concibe aisladas de su contexto más inmediato y no contribuye a la articulación del territorio, más aún cuando el criterio de distribución es el número de habitantes (Santos, 2019, pp. 2-3), algo importante en Castilla-La Mancha.

Ciudad Real se incluiría en la primera fase de este programa, dirigida a municipios o áreas funcionales con una población de, al menos, 20.000 habitantes. Comenzaría, entonces, a abordar sus fases metodológicas: Identificación de problemas o retos urbanos, Análisis de la ciudad desde una perspectiva integrada, Diagnóstico de la situación (análisis DAFO), Plan de Implementación de la Estrategia, Descripción de los mecanismos de participación ciudadana, Garantía de capacidad administrativa, y Establecimiento de principios horizontales y objetivos transversales. Los objetivos generales o temáticos son:

- OT2. Mejorar el acceso, el uso y la calidad de las tecnologías de la información y la comunicación.
- OT4. Favorecer el paso a una economía baja en emisiones de carbono.
- OT6. Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de recursos.
- OT9. Promover la inclusión social y la lucha contra la pobreza.

La Estrategia “Ciudad Real 2022 Eco-Integrador”, según el propio Ayuntamiento⁹, es un proyecto que pretende hacer de Ciudad Real una ciudad inclusiva y moderna, medioambientalmente sostenible para aumentar la calidad de vida de sus habitantes. A través de una visión estratégica y partiendo de un diagnóstico actualizado, propone desarrollar sus capacidades y aprovechar las oportunidades de las que dispone. Su planteamiento es, pues, el de una ciudad de futuro, eficiente, con servicios accesibles a toda la población, atractiva para la creación de oportunidades, paseable, integrada, con equilibrio social y moderna, y con una gestión transparente y eficaz de los servicios municipales. Su eje prioritario es la inclusión social, aunque el medio ambiente y la eficiencia energética son cuestiones importantes. Se aprueba en 2016 por la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos, que se resuelve definitivamente la primera convocatoria, cofinanciada mediante el Programa Operativo FEDER de Crecimiento Sostenible 2014-2020, por Orden HAP/2427/2015, de 13 de noviembre y publicada el 14 de diciembre de 2016 en BOE. No obstante, es en los últimos años cuando empiezan a materializarse algunas de las actuaciones planteadas inicialmente.

La financiación de la Unión Europea se concreta en 10 millones de euros, de los cuales el Ayuntamiento está obligado a aportar 2,5 millones, por lo que se destinarán 12,5 millones de euros totales. El Plan de Implementación se concreta en los Objetivos Temáticos anteriormente señalados (OT), y en los Objetivos Específicos (OE) y Líneas de Actuación DUSI que se presentan en la Tabla 1.

Tabla 1. Objetivos Específicos y Líneas de Actuación de la EDUSI Ciudad Real Eco-Integrador 2022

Objetivos Específicos	Líneas de Actuación

⁹ <https://edusi.ciudadreal.es/edusi-ciudad-real-2022-eco-integrador/>. EDUSI Ciudad Real 2022 Eco-Integrador



OT2. OE233. Promover las TIC en estrategias DUSI a través de actuaciones en Administración electrónica y <i>Smartcities</i>	LA1 Plataforma Ciudadana de Gobierno Abierto y Administración Electrónica
OT4. OE451. Fomento de la movilidad urbana sostenible	LA2 Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real
OT4. OE453. Mejora de la eficiencia energética y aumento de energía renovable en las áreas urbanas	LA3 Edificios e instalaciones municipales: rehabilitación integral
OT6. OE652. Acciones integradas de revitalización de ciudades, de mejora del entorno urbano y su medio ambiente	LA4 Ciudad Real sin ruido Ciudad Real sin ruido
	LA5 Proyecto de regeneración integral en la zona del Barrio del Pilar
OT9. OE982. Regeneración física, económica y social del entorno urbano en áreas urbanas desfavorecidas a través de Estrategias DUSI	LA6 Plan de fortalecimiento del tejido empresarial y Fomento del Comercio en Ciudad Real
	LA7 Programa de inclusión social (San Martín de Porres, Barrio del Pilar y Barriada de la Esperanza)
	LA8 Gestión
	LA9 Comunicación

Fuente: <https://edusi.ciudadreal.es/edusi-ciudad-real-2022-eco-integrador/>

Tiene en cuenta el principio de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres y no discriminación por razón de edad, religión, origen étnico, orientación sexual o discapacidad se relaciona con la desagregación por sexo los indicadores relevantes: datos demográficos y de empleo. Prevé, además, impulsar el empleo de mujeres paradas y favorecer los programas de capacitación dirigidos a mujeres emprendedoras. Respecto a la inclusión de población en riesgo de exclusión, tiene especialmente en cuenta los problemas que se enfrenta actualmente el colectivo femenino (embarazos prematuros, alfabetización, etc.).

El diagnóstico cubre aspectos ambientales, económicos y sociales y demográficos como la caracterización de la ciudad y los espacios naturales, uso del suelo, parque edificatorio, zonas verdes, sectores económicos, creación de empresas y sectores, ocupaciones, desempleo, evolución demográfica, etc., en relación con el desarrollo sostenible. Los retos y objetivos se han determinado integrando en cada ámbito las tres dimensiones: los ámbitos con mayor carácter ambiental consideran las posibilidades de desarrollo económico, y viceversa, los ámbitos dirigidos principalmente al desarrollo económico se basan en actividades de bajo impacto ambiental, y con capacidad de mejorar la eficiencia. Por su parte, la accesibilidad es considerada en relación con las viviendas, el entorno urbano y los servicios públicos (transporte), donde se abordarán servicios públicos accesibles, digitales o no, incluido el transporte.

Una variable con elevada importancia es también el cambio demográfico que se analiza en base a indicadores de distintas áreas, así como a las posibles causas y efectos (degradación del espacio urbano, brecha digital, aumento de enfermedades crónicas). Se han considerado las necesidades de otros grupos de edad (accesibilidad y la prevención de la exclusión digital y la movilidad) y se plantea prevenir el envejecimiento de la población intentando generar nuevas oportunidades laborales para los universitarios y emprendedores.

Por lo que respecta al cambio climático (mitigación y adaptación), el diagnóstico cubre aspectos de temperatura y precipitaciones, las principales fuentes que generan emisiones de GEI (edificios y transporte), iniciativas implantadas para reducir las emisiones (PMUS, energías renovables) y un análisis de riesgos. Destacan las operaciones que más contribuyan a una disminución de emisiones de GEI, mejorando incluso los objetivos



marcados de reducción de emisiones (tarjeta ciudadana, administración electrónica, mejora del transporte, vertebración del transporte en bicicleta, eficiencia energética).

3.3 Principales actuaciones de la EDUSI Ciudad Real 2022

Como en otras ciudades, la EDUSI supone el desarrollo de actuaciones frente a los desafíos económicos, ambientales y sociales urbanos, siendo los ayuntamientos los responsables de su fomento. Su objetivo más ambicioso es la mejora de la situación socioeconómica postcrisis y la regeneración urbano-social, sobre todo en lo que se refiere a reducción de desempleo, emprendimiento, formación para el empleo y fortalecimiento del tejido empresarial (Marchán et al., 2018, pp. 739 y 748).

Las actuaciones de la EDUSI “Ciudad Real 2022 Eco-Integrador”, un proyecto que finalizará en 2023, se han materializado en 16, que se vinculan a las 9 líneas estratégicas definidas. Actualmente apenas se ha ejecutado un 24% de lo presupuestado, presentando una paradoja entre algunas prioridades de actuación propuestas y las ejecutadas (Tabla 2). Las propuestas se centran, principalmente, en la movilidad sostenible (LA2), en la inclusión social (LA7) y en la plataforma ciudadana (LA1), mientras que las ejecutadas en más de un 50% (hasta marzo de 2022) han sido comunicación (LA9) con un presupuesto ejecutado del 75%, rehabilitación energética de edificios (LA3) con un 70,2%, y si coincide el plan de movilidad (L2) con un 57,9%.

Tabla 2. Distribución presupuestaria e importe ejecutado por Líneas de Actuación DUSI en 2022

LÍNEAS DE ACTUACION	Importe Actuaciones (Act)	% Importe Actuaciones (Act)	% Ejecutado 2022	Importe ejecutado
LA1. Plataforma Ciudadana de Gobierno Abierto y Administración Electrónica	2.019.445 €	16,16%	21,43%	432.767,06 €
LA2. Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real	2.925.422 €	23,40%	57,92%	1.694.404,42 €
LA3. Edificios e instalaciones municipales: rehabilitación integral	496.800 €	3,97%	70,02%	347.859,36 €
LA4. Ciudad Real sin ruido	333.333 €	2,67%	22,39%	74.633,26 €
LA5. Proyecto de regeneración integral en la zona del Barrio del Pilar	2.633.333 €	21,07%	2,83%	74.523,32 €
LA6. Plan de fortalecimiento del tejido empresarial y Fomento del Comercio en Ciudad Real	1.538.889 €	12,31%	0	0,00 €
LA7. Programa de inclusión social (San Martín de Porres, Barrio del Pilar y Barriada de la Esperanza)	2.052.778 €	16,42%	18,66%	383.048,37 €
LA8. Gestión	470.000 €	3,76%	15,99%	75.153,00 €
LA9. Comunicación	30.000 €	0,24%	75,13%	22.539,00 €
Total	12.500.000 €	100,00%	24,9%	3.106.250,00 €

Fuente: EDUSI Ciudad Real. Cuadro de mandos. Elaboración propia.

Sobresalen, entre las que ya están en marcha, el diseño, gestión y mantenimiento del portal web (14.399 €) para dar transparencia a la gestión (LA9). También la rehabilitación energética de edificios públicos como el Ayuntamiento (11.9783,51 €), con su envolvente térmica (242.613,29 €), el Jardín Vertical (Figura 3) de una de sus fachadas (91.902,11 €) y la acometida de gas natural de la Plaza Mayor (5.043,28 €), en la LA3. La adquisición



de 6 autobuses de gas natural comprimido (Figura 4) (1.836.780,0 €) dentro del Plan de Movilidad (LA2). También destacan algunas ejecuciones del programa de inclusión social dirigido a personas de etnia gitana (San Martín de Porres y Barriada de la Esperanza) con 383.048,37 € (LA7) y la reordenación del espacio público del Barrio del Pilar (LA5) con 161.627,34 €.

Figuras 3 y 4. Jardín Vertical y Autobús de Gas en Ciudad Real



Fuente: Elaboración propia.

4. CONCLUSIONES

Las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) se han convertido en la tabla de salvación de ciudades y municipios españoles, bajo el paraguas de la sostenibilidad, gracias a la financiación europea (FEDER), de la que deriva el 80 % de la financiación. Ciudad Real, con un 24% del presupuesto ejecutado, ha sido una de las ciudades de la provincia que más ha avanzado. Aunque se organizó en nueve líneas de actuación, se ha centrado en tres: comunicación (LA9), con la creación de una página web; eficiencia energética de los edificios públicos (LA3); y movilidad sostenible (LA2) aumentando la flota de autobuses urbanos poco contaminantes.

Este instrumento ofrece una gran oportunidad para repensar el modelo de ciudad, que no debe olvidar a sus ciudadanos y las funciones que ya desempeña. Una ciudad que debe seguir siendo concentrada, promover la inclusión social y luchar contra la pobreza recualificando sus barrios más desfavorecidos e integrando los desarrollos urbanos de la periferia. Que debe articular el campus universitario para apostar por una “Ciudad Universitaria” bien comunicada, y con adecuado acceso a las tecnologías de la información.

El horizonte de la EDUSI se amplía hasta 2023 y posibilita la adaptación, reordenación y actualización en la ciudad, para que sea capaz de afrontar las nuevas necesidades tecnológicas, medioambientales y de accesibilidad e inclusión que exigen los nuevos estándares de calidad y bienestar social.



AGRADECIMIENTOS

Sara Martínez, Concejala de Participación Ciudadana y Administración Electrónica del Ayuntamiento de Ciudad Real.

REFERENCIAS

- Bellet, C. (2020). Las políticas urbanísticas municipales en España: 40 años de ayuntamientos democráticos (1979–2019). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 85, 1-38. <https://doi.org/10.21138/bage.2877>
- Cañizares, M.C. (2008). Claves de la sostenibilidad urbana a comienzos del siglo XXI. In F. Cebrián (Coord.), *Turismo rural y desarrollo local* (pp. 29-37): Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- De Gregorio, S. & González, M. (2017). Las EDUSI en el contexto de las políticas de regeneración urbana en España (1994-2018). *WPS Review International on Sustainable Housing and Urban Renewal (RI-SHUR)*, 6(2), 54-80. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6368214>
- De Gregorio, S., Do Santos, V. & Batti, A. (2021). La Europeización de la política urbana en España en el periodo 2014-2020: análisis de las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI). *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 134, 1-99. <https://doi.org/10.20868/ciur.2020.134.529>.
- Marchán, C.P., Plaza, J. Tabasco & Martínez, H.S. (2018). La movilidad urbana sostenible como estrategia de integración urbanística y social en las nuevas agendas urbanas de las ciudades medias de Castilla-La Mancha. In F. Cebrián (Coord.), *Ciudades medias y áreas metropolitanas: de la dispersión a la regeneración* (pp. 733-751). Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- Naciones Unidas (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Quito: ONU. Recuperado en <https://www.agenda2030.gob.es/recursos/docs/HABITAT.pdf>
- Nasarre y de Goicoechea, F., Baiget Llompart, M., Fernández Hernando, M. Ángeles, Rodríguez Arce, L. M., & González Fernández-Mellado, S. (2017). Las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (estrategias DUSI). La apuesta por un crecimiento inteligente, sostenible e integrador en las ciudades españolas. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 49(194), 801-819. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76597>
- Observatorio de la Sostenibilidad (2018). *Informe sobre las Ciudades Sostenibles en España*. Recuperado en: <https://www.observatoriosostenibilidad.com/informes/>
- Panadero, M. (2010). Geografía Humana y sostenibilidad. Hitos y perspectivas. In F. Pillet, M.C. Cañizares & Ruíz Pulpón, A.R. (Eds.), *Territorio, Paisaje y Sostenibilidad. Un mundo cambiante* (pp. 49–86). Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Pillet, F. (1984). Geografía urbana de Ciudad Real (1255-1980). Madrid: Akal Universitaria.
- Pillet, F. (1995). El medio ambiente urbano de Ciudad Real. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 15 (Monográfico Ciudad y Medio Ambiente), 527–537. Recuperado en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=86445>.
- Pillet, F. y Rodríguez-Domenech, M.A. (2012). El urbanismo de Ciudad Real: desde mediados del siglo XVIII hasta la actualidad. Ciudad Real: Ayuntamiento de Ciudad Real (en prensa).
- Rodríguez-Domenech, M.A. (2012). *Nueva realidad urbana y Territorial de Ciudad Real (1980-2010)*. Ciudad Real: Instituto de Estudios Manchegos (CSIC).
- Santos, A. (2019). Sobre el modelo de ciudad. La transición de la ciudad competitiva a la ciudad integradora. In *XIII Congreso Español de Sociología* (pp. 1-6). Actas del Congreso. València, 3-8 de julio. Recuperado en https://ruidera.uclm.es/xmlui/bitstream/handle/10578/28282/AntonioSantos_13CongresoFES.pdf?sequence=1



Páginas web

Ayuntamiento de Ciudad Real (2022). EDUSI Ciudad Real 2022 Eco-Integrador. Recuperado de <https://edusi.ciudadreal.es/edusi-ciudad-real-2022-eco-integrador/>.

Grupo de Geografía Urbana (2021). Un poco de historia. En *Grupo de Geografía Urbana de la Asociación Española de Geografía*. Recuperado en <https://www.ggu2015.com/proyectos-de-investigacin>

Naciones Unidas (2017). Nueva Agenda Urbana. Recuperado de <https://www.agenda2030.gob.es/recursos/docs/HABITAT.pdf>.

Naciones Unidas (2021). Objetivo 11. Recuperado de <https://sdgs.un.org/es/goals/goal11>



EL CENTRO HISTÓRICO DE MÁLAGA: PROCESOS DE CAMBIOS EN EL PAISAJE URBANO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

María Dolores López Padilla

Doctoranda en Historia e Historia del Arte y Territorio de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

mlopez129@alumno.uned.es ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-6477-9269>

Resumen:

La evolución de la ciudad a lo largo del siglo XX ha proporcionado un atractivo para la población. La actividad económica y los servicios que ofrecen los espacios urbanos harán que en los próximos años el 75% de la población mundial viva en ciudades, muchas de ellas caracterizadas por la superpoblación y la aglomeración poblacional. La llegada del siglo XXI nos ha traído cuestiones relacionadas con problemas de habitabilidad en algunas de estas aglomeraciones urbanas y metropolitanas. A las evidencias claras del cambio climático acentuado por la actividad humana se le suma el auge del turismo urbano hacia la ciudad y en particular hacia los centros históricos, de manera acelerada en la última década tras la crisis económica de los años 2008 a 2011. La metodología seguida en esta investigación será cuantitativa con la recogida de información y datos estadísticos y su estudio comparativo; además cualitativa con entrevistas y recogida de opiniones en el centro de Málaga.

Nos planteamos profundizar sobre distintas situaciones como acceso a la vivienda, cambios en la actividad económica, ocupación de espacios públicos por el turismo, problemas de habitabilidad y falta de intimidad de las familias residentes en Málaga Centro y su Centro Histórico.

Palabras clave: Ciudad, Centro Histórico, Málaga, Turismo, Población residente.

Abstract:

The evolution of the city throughout the 20th century has provided an attraction for the population. Economic activity and the services offered by urban spaces will mean that in the coming years 75% of the world's population will live in cities, many of them characterized by overpopulation and population agglomeration. The arrival of the 21st century has brought us issues related to habitability problems in some of these urban and metropolitan agglomerations. To the clear evidence of climate change accentuated by human activity is added



the rise of urban tourism to the city and in particular to the historic centers, in an accelerated manner in the last decade after the economic crisis of the years 2008 to 2011. The methodology followed will be quantitative with the collection of information and statistical data and its comparative study, as well as qualitative with interviews and collection of opinions in the center of Malaga.

In this article we intend to delve into the different situations such as access to housing, changes in economic activity, occupation of public spaces by tourism, problems of habitability and lack of privacy of families residing in Malaga Center and its Historic Center.

Keywords: Town, Historical Center, Málaga, Tourism, Resident Population.

1. INTRODUCCIÓN

El emplazamiento y la situación de la ciudad son los primeros condicionantes del paisaje y de la forma del plano, del trazado de las calles y de la estructura urbana, además de la movilidad interna de la misma (Zárate-Martín; Rubio-Benito, 2018, 17).

Durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX la tendencia de las ciudades históricas fue la de crecimiento en población y en actividades industriales, comerciales y de servicios, aumentando la necesidad de encontrar solares y terrenos para completar nuevas edificaciones. Fueron los grandes proyectos urbanísticos de Ensanches, con derribo de murallas medievales y de edificios históricos, los que predominaron en muchas de nuestras ciudades.

En este artículo nos planteamos profundizar sobre las distintas situaciones presentes en los centros urbanos. Acceso a la vivienda, cambios en la actividad económica, ocupación de espacios públicos por el turismo, problemas de habitabilidad y falta de intimidad de las familias residentes en general, las molestias producidas por la actividad turística en general con ocupación de espacios públicos, las viviendas turísticas o la contaminación ambiental y acústica en los espacios públicos, de Málaga Centro y su Centro Histórico en particular, son algunas de las cuestiones a abordar en esta investigación.

Figura 1. Málaga capital y su centro histórico



Fuente: Ortofotos Iberpix.



Procesos como la gentrificación se relacionan con los proyectos de remodelación y revalorización de zonas urbanas, la expulsión de la población residente y la llegada de nuevos habitantes de una escala económica o sociocultural superior.

La turistificación o afectación del turismo a escala local o global; en estas dos décadas transcurridas del siglo XXI se acentúa la afluencia del turismo al Centro Histórico de Málaga, como efecto de ello se ha producido un aumento de las viviendas con fines turísticos (VFT). Problemas derivados de la afluencia de turismo son las zonas acústicamente saturada (ZAS), la pérdida de privacidad para la población residente y la ocupación de espacios públicos.

La pandemia de Covid 19 que está afectando de manera global al planeta ha incidido muy profundamente en el sector turístico y a la ciudad de Málaga en particular por su orientación económica al turismo y a los servicios.

La problemática expuesta ha tenido su reflejo en la reducción de la calidad del hábitat y confort para los vecinos del centro de Málaga y ha provocado que una buena parte de la población residente haya decidido desplazar su residencia a otros distritos municipales de la ciudad de Málaga o a la Málaga metropolitana donde existe menor impacto del turismo urbano.

De esta forma se analizarán estos aspectos y cómo han afectado al paisaje urbano de la ciudad de Málaga y en concreto al Centro Histórico de Málaga. Acabando este estudio con una discusión, conclusiones y propuestas derivadas del análisis, observación e interpretación de la información.

2. METODOLOGÍA

La metodología de investigación en este estudio se ha basado en técnicas cuantitativas; el estudio de datos recopilados en organismos como el Instituto Nacional de Estadística, cifras de población, actividad relacionada con el turismo de la ciudad de Málaga; la evolución de la población del Distrito Centro de la ciudad de Málaga obtenidos en el Padrón continuo del Ayuntamiento de Málaga a través de su oficina virtual Gestrisam¹⁰. Además con la información disponible en el portal OMAU¹¹ Málaga, Observatorio de Medio Ambiente Urbano dependiente del Ayuntamiento de Málaga y que realiza de manera continua estudios relacionados con aspectos socio demográficos de la ciudad de Málaga. Todos estos datos de los últimos años tras la salida de la crisis de 2008 hasta este año 2022 han sido tratados de manera comparativa.

Además de la lectura y estudio de trabajos realizados por investigadores de la Universidad Málaga y de la Universidad Nacional de Educación a Distancia y otros estudios de otras universidades relacionados con la evolución de la ciudad de manera general y con la evolución de la ciudad de Málaga como caso concreto.

Como aspectos de gran importancia para este estudio hemos utilizado técnicas cualitativas como entrevistas y recogida de opiniones de vecinos, comerciantes y representantes de asociaciones sociales y vecinales de la ciudad de Málaga, debido a su extensión se recogen solo cuatro de las entrevistas en el capítulo *Resultados*.

3. RESULTADOS

El diseño urbano de la ciudad de Málaga ha sufrido unos cambios muy profundos desde la década de los años noventa del siglo pasado. Debemos destacar proyectos emprendidos dentro del I Plan Estratégico de Málaga (1992-1996), II Plan Estratégico de Málaga (2001-2014) y con el Plan Estratégico para el Turismo de Málaga (2016-2020)¹².

¹⁰ Gestrisam (2020) Ayuntamiento de Málaga. Recuperado en <https://gestrisam.malaga.eu/>

¹¹ OMAU Málaga. Recuperado en <http://www.oma-malaga.com>

¹² CIEDES (2016). Plan Estratégico para el Turismo de Málaga (2016-2020) https://ciedes.es/images/stories/Laura/PLAN_2020/2PLAN ESTRATEGICO TurismoMalaga.pdf



El Informe de Coyuntura Económica del Instituto Nacional de Estadística¹³ (INE, 2019) describe a Málaga como *el destino turístico urbano que mejor ha evolucionado en la última década*.

En cuestiones de patrimonio histórico y de protección, tenemos que el centro de Málaga se encuentra inscrito como Conjunto Histórico en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz desde el 17 de abril de 2012¹⁴ con régimen de protección Bien de Interés Cultural (BIC) publicado en el BOJA Nº83 del 30 de abril de 2012, página 42. Además tenemos 64 inmuebles inscritos como BIC en la ciudad de Málaga, lo cual sitúa a Málaga como una ciudad histórica con características que podrían encuadrarla dentro de la figura de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO, aunque hasta la fecha no ha sido realizada esta petición de reconocimiento patrimonial ni por el Ayuntamiento de Málaga ni por la Junta de Andalucía.

El Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico de Málaga (PEPRI)¹⁵ propuesto por la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Málaga en el año 2014 incluye una serie de protecciones a edificios históricos y de interés cultural del Centro de Málaga. La intención es la aplicación de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía al Centro Histórico de Málaga. El objetivo principal del PEPRI del centro es «luchar por el centro, a través del planeamiento y la planificación urbana, y mediante el desarrollo de su gestión y la aplicación de medidas para su ejecución, en aras de conseguir mejoras para el lugar y los ciudadanos que se constituyen como sus usuarios, detectando los problemas que confluyen en el ámbito, diagnosticando las causas que los producen y adoptando soluciones para remediarlos».

En entrevista al arquitecto y urbanista Dr. Carlos Hernández Pezzi, fallecido en octubre de 2019 y que tuvo la gentileza de contestarme a varias preguntas el 7 de marzo de 2019. Las cuestiones planteadas a Hernández Pezzi fueron todas relacionadas con la problemática en la ciudad de Málaga a escala urbanística, económica y turística. Reflejo aquí sus palabras de manera íntegra: «Vivo en Málaga desde hace 40 años. El Centro sufre procesos de gentrificación y expulsión de población residente hace tiempo, pero desde 2013 sufren una aceleración creciente que afecta al casco histórico, pero también a las zonas limítrofes de Lagunillas-Victoria-Capuchinos al Norte, el Soho al Sur y en el entorno del río Guadalmedina al Oeste. El aumento del turismo, desde 2003 (Calle Marqués de Larios, zona Museo Picasso y zona del Centro de Arte Contemporáneo -CAC) ha tenido efectos positivos y negativos. Los efectos negativos se deben al descontrol en el espacio, público, el ruido, la expulsión de residentes y la autorización sin límites de usos hoteleros y franquicias comerciales. No hay tasas de retorno en empleo y rentas para la población local. En general el beneficio queda en *lobbies* de hostelería y tour-operadores. La calidad de vida de los residentes ya no existe. Lo dicen las Asociaciones de Vecinos, lo explicita el vaciado de población ya producido y lo comentan todos los días los medios de comunicación, los expertos y el OMAU. La vida en el Centro es imposible con los actos y acontecimientos multiplicados casi al doble, que han pasado a ocupar la mayor parte del año, a cualquier hora, del día o de la noche y siempre avalados por la permisividad municipal en los controles de ruido y las ocupaciones del espacio público. Los precios de alquiler y venta son abusivos desde hace tiempo, especialmente desde 2016. El turismo es una excusa consentida. No se han puesto en marcha medidas de evaluación de impactos. Ni el Índice de Precios de Alquiler, ni contramedidas de oxigenación del centro, ni de vivienda pública. El comercio tradicional ha desaparecido y los colegios van desapareciendo. El Centro se ha convertido en un parque temático de ocio y hostelería y la ciudad se ha convertido en un escaparate de museos». Según el profesor Hernández Pezzi (2018) «las ciudades tienen un nuevo gran reto que consiste en sobrevivir al turismo de masas y padecen una pandemia turística de grandes dimensiones».

¹³ Instituto Nacional de Estadística (INE) (2019) INEbase Hostelería y Turismo Recuperado en https://www.ine.es/prodyser/espa_cifras/2019/51/

¹⁴ Junta de Andalucía. Catálogo de Bienes Culturales. Recuperado en <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/culturaypatrimoniohistorico/areas/bienes-culturales/catalogo-pha/consulta/detalle/004218004318.html>

¹⁵ Ayuntamiento de Málaga (2014) PEPRI Urbano. Recuperado en <http://urbanismo.malaga.eu/es/plan-general-de-ordenacion/pepri-centro/#.XBT6umhKjIU>



En la Figura 2 podemos apreciar la infografía del proyecto de Rafael Moneo del hotel H10 de 3 estrellas, en el solar del antiguo palacete del siglo XIX de los Condes de Benahavis en Hoyo Espartero, dentro de la *almendra histórica* del Centro Histórico de la ciudad de Málaga. Durante varios años existió una plataforma ciudadana "Defendamos La Mundial" que se opuso al derribo del edificio y la realización de este proyecto arquitectónico pues afectaría gravemente al paisaje urbano del centro histórico, no consiguieron parar el proyecto. Tras casi tres años de los inicios de las obras en marzo de 2019 podemos apreciar en las Figuras 3 y 4 la verdadera dimensión y el diseño impactante de este hotel en la zona histórica de Málaga.

Figura 2. Proyecto Hotel H10 de Rafael Moneo en Hoyo Esparteros



Fuente: Diario SUR (2019, 2 febrero) Recreación del hotel proyectado para Hoyo de Esparteros.

Figura 3 y 4. Construcción del Hotel H10 de Rafael Moneo



Fuente: Elaboración propia, 14 de febrero 2022

La población del Centro Histórico, que se engloba dentro del Distrito 1 o Centro de Málaga, no ha parado de disminuir en las últimas décadas. Según el OMAU en el año 1975 se encontraban censados en la *almendra*



histórica alrededor de 11 000 ciudadanos, en el año 2007 rondaban los 5900, en 2017 la cifra de empadronados era de 4942 habitantes, en enero de 2020 no llegaban a los 4600 habitantes, a 1 de enero de 2021 la cifra se sitúa en 4344 .

Según Antonio Cesar Muñoz, portavoz de la Asociación Málaga Centro Vecinos en entrevista telefónica realizada el 8 de julio de 2021, se pierden alrededor de 200 habitantes anuales en el Centro Histórico de Málaga, que por diferentes cuestiones relacionadas con los problemas de habitabilidad son expulsados a diferentes barrios de Málaga. La población residente debe convivir con el turismo barato y el denominado turismo de borrachera con frecuentes peleas nocturnas en la vía pública. Denuncia la pérdida del comercio de proximidad y que en el Centro Histórico de Málaga sólo se mantienen las tabernas y los negocios tipo gourmet. Con respecto a la planificación urbanística desarrollada por el Ayuntamiento de Málaga se queja de que ha sido una planificación de eliminación de la población residente..

Estudios en el sector de turismo nos acercan a las condiciones laborales de los trabajadores y nos muestran una situación de crecimiento turístico en Málaga no acompañada con mejoras en las condiciones laborales, primando la eventualidad y la externalización de servicios y la precariedad laboral. En entrevista publicada en El Observador, el 2 de febrero de 2018, Fernando Muñoz Cubillo¹⁶ como Secretario Provincial de CCOO de Málaga ofrece un panorama de la problemática relacionada con el turismo en la capital malagueña. En ella nos plantea cuestiones como tasa de paro elevada entre la población malagueña, contratos en precario por eventuales y por bajas retribuciones económicas, externalización de servicios a empresas multinacionales que abarcan gran parte del mercado laboral que se ofrece y como ejemplo la problemática de las camareras de pisos llamadas *Kellys* con jornadas agotadoras.

En las Figuras 5 y 6 podemos apreciar la ocupación del espacio público por terrazas y toldos de negocios de restauración.

Figuras 5 y 6. Calle Granada, Centro Histórico de Málaga



Fuente: Elaboración propia

¹⁶ Muñoz Cubillo, F. (2018, 2 de febrero)) El Secretario provincial de CCOO de Málaga, Fernando Muñoz Cubillo, habla con el Observador. *El Observador* Recuperado en <https://revistaelobservador.com/opinion/50-redaccion/13262-el-secretario-provincial-de-ccoo-de-malaga-fernando-munoz-cubillo-habla-con-el-observador>



El aumento continuado del turismo en la capital malagueña presenta una cuestión que destaca con gran intensidad entre las demás y es la vivienda turística. La proliferación en los últimos años de este tipo de vivienda y la compra de viviendas aisladas o edificios del Centro de Málaga para destinar a vivienda turística por fondos de inversión españoles o extranjeros está siendo un tema bastante polémico en los medios de comunicación. Debemos recordar que en 2016 se crea en Andalucía el Registro de Vivienda con Fines Turísticos (VFT)¹⁷, cuyo control corresponde a la Junta de Andalucía, y que desde ese año la inscripción de la VFT ha ido en aumento de forma progresiva. Al respecto de las VFT el Foro de Turismo de Málaga advierte que en el Centro Histórico en 2017 existían 16 070 plazas de viviendas turísticas distribuidas en al menos 3242 VFT.

En la Tabla 1 podemos apreciar la tendencia al alza de llegada de turismo a los cuatro principales aeropuertos en España, el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Málaga y la incidencia de la Covid 19.

Tabla 1. Pasajeros en los cuatro principales aeropuertos españoles en los años 2018 a 2021

Aeropuertos	Total Pasajeros Año 2021	Total Pasajeros Año 2020 (Covid 19)	Total Pasajeros Año 2019	Total pasajeros Año 2018
Adolfo Suárez Madrid Barajas	24 135 220	17 112 389	61 734 037	57 891 340
Barcelona El Prat	18 874 896	12 739 259	56 386 314	50 172 457
Palma de Mallorca	14 496 857	6 108 486	29 721 123	29 081 787
Málaga-Costa del Sol. AGP	8 874 765	5 161 636	19 856 299	19 021 704

Fuente: Elaboración propia según datos de Aeropuertos de España del Ministerio de Fomento

Destaca el turismo de cruceros y el turismo idiomático que posee Málaga en los últimos años, ambos tipos de turistas buscan una oferta cultural importante y en Málaga capital la encuentran.. Los turistas tienen la capital malagueña como centro neurálgico para poder visitar la ciudad y el resto de la provincia de Málaga y su costa, además de las cercanas ciudades de Córdoba, Granada o Sevilla que en cualquier caso no está a más de una hora y media en vehículo desde el Aeropuerto de Málaga o desde la Estación de Ferrocarril de AVE María Zambrano.

El puerto comercial de Málaga se ha transformado en las últimas dos décadas en puerto turístico (Oblaré-Muñoz, 2015). El Plan Especial del Puerto de Málaga fue aprobado en 1998, en esta fecha se inicia una remodelación del antiguo puerto comercial y de viajeros. Proyecto de actuación en una superficie de 200 000 m² y de 4000 metros lineales que incluyen la reconversión de los muelles 1 y 2. El Muelle 1 se destina a zona comercial y a atraque de barcos de recreo de pequeño o medio tonelaje. En el Muelle 2 se proyecta el Palmeral de las Sorpresas que discurre en paralelo al Paseo de los Curas y que se inauguró en 2011. Este muelle es atraque para cruceros de lujo y 3 edificios donde se instaló la estación marítima de atraque en uno de ellos, los dos restantes para uso educacional y cultural. En la Tabla 2 podemos apreciar la evolución del movimiento de pasajeros en los últimos cinco años, con la incidencia de la Covid 19 en marzo de 2020 se decretó el cierre del Puerto de Málaga al atraque de los cruceros turísticos. El Puerto de Málaga recibió el primer crucero en la

¹⁷ Junta de Andalucía. Registro de Viviendas con Fines Turísticos (VFT) (2016) Consejería de Turismo. Junta de Andalucía. Recuperado en <http://www.juntadeandalucia.es/turismoydeporte/opencms/areas/turismo/registro-de-turismo/>



Península tras la apertura el pasado 15 de junio 2021¹⁸, el volumen total del año 2021 ha sido algo superior a 2020 pero muy inferior a las cifras anteriores a la pandemia¹⁹.

Tabla 2. Pasajeros en el Puerto de Málaga en los años 2017 a 2021.

Puerto de Málaga	Año 2021	Año 2020 (Covid 19)	Año 2019	Año 2018	Año 2017
Total Pasajeros	305 321	214 219	887 062	871 558	808 329
Cabotaje	187 016	164 715	407 183	363 722	298 596
Cruceros	118 305	40 172	479 879	505 633	509 733
Vehículos pasajeros	31 719	31 570	70 719	53 301	37 900

Fuente: Elaboración propia según datos del Puerto de Málaga. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

4. CONCLUSIONES

Málaga capital, es una ciudad mediterránea con proceso claro de gentrificación en su Centro Histórico, iniciado en la década de los noventa del pasado siglo. Estamos en la certeza de que Málaga reúne un amplio conjunto de características históricas, culturales y antropológicas que la encuadraran dentro de las ciudades Patrimonio de la Humanidad. A pesar de ello, este reconocimiento que concede ICOMOS (UNESCO), Málaga no se ha beneficiado de él y son muchas las voces que proponen reconsiderar la solicitud de esta figura en la actualidad.

Tras los procesos de remodelación y reformas del Centro Histórico, proyectos de embellecimiento de zonas degradadas y peatonalización de espacios públicos encontramos un acusado proceso de turistificación, con alta afluencia de turismo de masas y el denominado turismo de borrachera con aumento de ruido y problemas de residuos procedentes de las actividades turísticas con zonas acústicamente saturadas (ZAS).

Se han producido cambios en los usos de viviendas del Centro de Málaga, Distrito 1, de uso como vivienda residencial a vivienda con fines turísticos (VFT). La turistificación de la ciudad de Málaga se ha expandido por todos los barrios del centro histórico.

La privatización y la pérdida de identidad de los espacios de vida cotidiana están cada vez más adaptados a una funcionalidad económica orientada al turismo y alejada del uso público de la población residente (Cruz-Ruiz, 2018). Como continuación de tal efecto sobre los barrios del Centro encontramos en otros distritos de Málaga capital como el Distrito Este, zonas de Pedregalejo y el Palo, subidas en precios de viviendas de propiedad y de alquiler por la expulsión hacia estas zonas de la población procedente del Centro Histórico. Es en estos distritos del anillo del Centro Histórico donde las nuevas familias deben establecer su residencia habitual (López-Padilla, 2020).

Debemos entender que el turismo en las últimas décadas y sobre todo desde la salida de la crisis económica de 2008 se ha transformado en un negocio de primera magnitud y su impacto sobre el planeta y sobre nuestras ciudades es muy elevado. La huella ecológica que deja el turista que se desplaza en avión es muy alta y los recursos que necesita en sus lugares de destino superan ampliamente a los que necesita la población residente, ya sea en consumo de agua, alimentación o energías para su alojamiento y desplazamiento.

¹⁸ Diariodelpuerto.com (2021, 15 de junio) El Puerto de Málaga recibe la primera escala de cruceros de la Península. Recuperado en <https://www.diariodelpuerto.com/el-puerto-de-malaga-recibe-la-primera-escala-de-cruceros-de-la-peninsula>

¹⁹ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Puerto de Málaga. Recuperado en <https://www.puertomalaga.com/es/estadisticas>



La generación de riqueza del turismo y del turismo urbano sobre las poblaciones locales es clara pero debemos cuestionarnos y hacer cálculos más profundos sobre la capacidad de carga de una región y en nuestro caso de una ciudad o un centro histórico de una ciudad histórica. Además, y según consultas a agentes sociales, los ingresos económicos del negocio turístico no han repercutido de forma equitativa en los empleados del sector y un alto porcentaje de este beneficio son transferidos a empresas que pueden hallarse instaladas en otras regiones o incluso estados diferentes a los de los destinos turísticos.

Las situaciones que hemos podido ver personalmente en la zona Centro Histórico de Málaga durante la realización de este estudio de investigación han sido ruido, suciedad, pérdida de identidad cultural de la población receptora, tematización de espacios turísticos, entre otros. Debemos admitir como una cuestión de gran importancia la elevación de los niveles en precios de productos de consumo y de viviendas de alquiler y de propiedad que afectan al residente de la zona turística del centro de Málaga. Igualmente la pérdida de la cultura gastronómica de la capital malagueña donde se han implantado multitud de franquicias y negocios tipo *gourmet* que ofrecen al turista productos que no tienen nada que ver con la gastronomía malagueña.

El modelo de turismo que se ha implantado en la capital malagueña en los últimos diez años es insostenible, además de lo expuesto en los anteriores capítulos debemos formarnos realmente una opinión al respecto de la contaminación que produce la llegada de millones de turistas cada año a la ciudad de Málaga. Turismo que en un 75% accede a través de los medios de transporte que generan mayor contaminación y mayor huella ecológica como son el transporte aéreo vía Aeropuerto Pablo Ruiz Picasso y la llegada de cruceros al Puerto de Málaga. A pesar de las alertas que se vienen lanzando desde los principales organismos públicos y privados a escala mundial sobre el problema del cambio climático por el calentamiento global y la contaminación que llega hasta zonas remotas no habitadas como el Ártico, el negocio del turismo es más poderoso que todos estos avisos. En estos últimos años estamos viviendo situaciones catastróficas que se producen cada vez con mayor frecuencia en el planeta Tierra. Debemos optar por otro tipo de turismo que no se base en crecimiento sin control y que se oriente de una forma sincera hacia un turismo cultural y patrimonial con menor impacto negativo en el medio ambiente y en la población residente. Se propone diversificar la oferta turística, consolidar el turismo de experiencias²⁰ con base en un turismo sostenible, romper la estacionalidad turística y combinar diferentes segmentos para intentar minimizar el impacto del turismo en la capital malagueña. Debemos considerar que dentro de las campañas puestas en marcha por Turismo Málaga estas cuestiones han sido lemas o parte de sus iniciativas, pero, debemos cuestionarnos si la fórmula aplicada ha buscado realmente la consecución de la idea inicial o simplemente estamos ante campañas de marketing para limpiar la imagen del negocio del turismo de masa o de bajo coste.

Lo auténtico de una ciudad o de una región debería ser una propuesta que haga el destino turístico diferente y único. Alejarnos de la estandarización y de las ciudades temáticas igualadas por diseños urbanos alejados de su tradición histórica o minadas por macro proyectos genéricos que se implantan en cualquier ciudad en cualquier lugar del mundo. El resultado es una homogeneidad en sus paisajes urbanos, se destruyen sus paisajes culturales y a medio o largo plazo hará que pierda su identidad y su atractivo no ya para el turista sino también para la población residente. El éxito de la ciudad depende de la participación ciudadana y de la colaboración recíproca de iniciativas de interés común, siendo los promotores de este éxito los ciudadanos, grupos sociales, organizaciones e instituciones y no propiamente los organismos públicos que imperan e interactúan en la misma.

Las ciudades son el reflejo de la identidad de las personas que las habitan y debemos ser los ciudadanos a los que nos guste nuestra ciudad. Málaga como ciudad mediterránea posee una identidad, una diferencia y una diferenciación gracias a la mezcla de culturas de pueblos y personas que han venido a la zona de forma casual y han decidido quedarse a vivir por diferentes motivaciones, principalmente por la espléndida calidad de vida que se ha podido disfrutar en nuestra ciudad. Antes de que sea inhabitable el Centro de Málaga debemos tener en

²⁰ HOSTELTUR (2022) Turismo de Experiencias. Recuperado en <https://www.hosteltur.com/tag/turismo-de-experiencias>



cuenta las quejas y denuncias vecinales que nos alarman sobre la imposibilidad de sus habitantes de realizar una vida *normal* en el Centro Histórico de la ciudad de Málaga.

En el Preámbulo de nuestro Estatuto de Autonomía de Andalucía se recogen cuestiones referentes a patrimonio histórico y cultural que pueden aplicarse a la ciudad de Málaga, debemos defender esta riqueza cultural y valores patrimoniales existentes y recordar la figura de protección que posee de Conjunto Histórico.

Tras el estudio del caso surgen una serie de propuestas; el control de visitantes y turismo para conseguir la convivencia con la población residente; la regulación de la ocupación del espacio público por terrazas y cenadores; atender la reivindicación de la ciudad de Málaga como espacio urbano para vivir; un turismo de ciudad de calidad para poder defender la identidad de la cultura y del patrimonio en Málaga; plantearnos ¿qué modelo de turismo de ciudad y qué economía se desarrollará en un futuro a corto y medio plazo por los efectos de la pandemia de la COVID 19?. Según la evolución de los meses transcurridos desde que se levantara el Estado de Alarma en nuestro país el pasado 9 de mayo 2021 y poco a poco se fuesen relajando las limitaciones gracias a las campañas de vacunación sobre la población, vemos que los modelos de saturación turística y de problemas de convivencia de la población residente en el Centro Histórico de Málaga con el turismo han vuelto a la problemática descrita para fechas anteriores a la pandemia.

5. REFERENCIAS

- Borja, J. (2019). Derecho a la ciudad, de la calle a la Globalización. Barcelona. *Monografías CIDOB*, 76, 33-43. Recuperado en https://www.cidob.org/es/articulos/monografias/ampliando_derechos_urbanos/derecho_a_la_ciudad_de_la_calle_a_la_globalizacion
- Bove, E. (2019). El uso de la propiedad. A Coruña. *Revista Crítica Urbana*, Número 4. La Propiedad. Recuperado en <https://criticaurbana.com/el-uso-de-la-propiedad>
- Gehl, J.(2006): *La humanización del espacio urbano. La vida entre los edificios*. Estudios Universitarios de Arquitectura 9. Barcelona. Editorial Reverté.
- Hernández Pezzi, C.(2018). *Turismo: ¿Truco o trato?. Políticas públicas para el turismo de masas*. Barcelona. Editorial Catarata.
- Junta de Andalucía (2006) Estatuto de Autonomía para Andalucía. Texto aprobado por el Congreso de los Diputados. Junta de Andalucía.
- López Padilla, M.D. (2020): Procesos actuales de turistificación en la ciudad de Málaga. Madrid. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. CLV 2020, 107-140 <http://orcid.org/0000-0001-6477-9269>. Recuperado <https://www.boletinrsg.com/index.php/boletinrsg/article/view/104/114>
- Oblaré Muñoz, N. (2015): Análisis del Turismo de cruceros de Málaga y sus puertos competidores. Trabajo Fin de Máster dirigido por el Profesor D. Rafael Cortés Macías. Facultad de Turismo. *RIUMA*. Universidad de Málaga. Recuperado en <https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/8728/tfm%20NURIA%20OBLARE%20MU%C3%91OZ.pdf?sequence=1>
- Pardo Abad, C.J.(2013): *Territorio y Recursos Turísticos. Análisis Geográficos del Turismo en España*. Madrid. Editorial Universitaria Ramón Areces – UNED.
- Santos-Izquierdo Bueno, F., Montiel Cesares, M., & Romero Padilla, Y. (2021). Los conflictos en los destinos turísticos durante la pandemia de la COVID-19 desde la perspectiva de los movimientos sociales. El caso de Málaga. *Kult-ur* , 8, 15. <https://doi.org/10.6035/Kult-ur.2021.8.15.2>



UNESCO (2011). Recomendaciones sobre el paisaje urbano histórico con inclusión de un glosario de definiciones. Recuperado en <https://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-638-100.pdf>

Zárate Martín, M.A.(2006). Medio siglo de cambio en los centros urbanos españoles. *Revista Estudios Geográficos*, LXVII, 260: 283-315. Recuperado en <https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/51>

Zárate Martín, M.A.(2012). *En torno a la ciudad y la forma urbana. Sociedad y Paisaje*. Madrid. Editorial Académica Española.

Zárate Martín, M.A. (2017). El turismo sostenible para el desarrollo. *Revista Arbor*. CSIC. Vol.193. Recuperado en <https://arbor.revistas.csic.es/index.php/arbor/issue/view/170>

Zárate Martín, M.A., Rubio Benito ,M.T.(2018): *Fundamentos de Geografía Humana..* Madrid. Ramón Areces UNED.



USING SCENARIO-BUILDING VISIONS FOR ADAPTIVE POLICYMAKING IN HIGHLY UNCERTAIN CONTEXTS

Amor Ariza-Álvarez

Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT), Universidad Politécnica de Madrid

Julio A. Soria-Lara

Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT), Universidad Politécnica de Madrid

Instituto de Economía, Geografía y Demografía. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)

Francisco Aguilera-Benavente

Departamento de Geología, Geografía y Medio Ambiente, Universidad de Alcalá

Abstract:

Cities and transport systems are constantly threatened by the emergence of low-predictable events that originate a strong impact on urban, demographic, social, and mobility trends. Within this highly dynamic context, the development of Land Use and Transport (LUT) policies requires flexibility and adaptability to cope with signals of change and uncertainty. This paper proposes a new policymaking paradigm, based on using an adaptive scenario-building approach for LUT planning. According to this framework, scenario-building visions are used as Adaptation Tipping Points (ATPs), suggesting different adaptation mechanisms against disruptive events. The theoretical framework is supported by an empirical analysis in the Henares Corridor (Metropolitan Area of Madrid, Spain). First, a scenario-building process is developed, creating three LUT future visions as ATPs. Second, a participatory process was implemented to evaluate the (non)alignment between the future visions and the adopted policy pathways. The obtained results support the usefulness of the theoretical framework described for dealing with post-pandemic situations in which the adopted policy pathways would fail. The paper closes by examining the implications of the obtained findings for policymaking, including some reflections on the theoretical framework validity, its robustness, limitations, and potential for application in real planning processes.

Keywords: uncertainty, adaptation, pathway, visioning, participation.



Resumen:

Las ciudades y los sistemas de transporte se ven constantemente amenazados por la aparición de acontecimientos poco predecibles que originan un fuerte impacto en las tendencias urbanas, demográficas, sociales y de movilidad. En este contexto, el desarrollo de políticas de uso del suelo y transporte requiere flexibilidad y adaptabilidad para hacer frente a las señales de cambio e incertidumbre. Este documento propone un nuevo paradigma de elaboración de políticas, basado en el uso de un enfoque adaptativo de construcción de escenarios para la planificación de los usos del suelo y el transporte. Según este enfoque, las visiones futuras se utilizan como puntos de inflexión, sugiriendo diferentes mecanismos de adaptación. El marco teórico se apoya en un análisis empírico en el Corredor del Henares (Madrid, España). En primer lugar, se desarrolla un proceso de construcción de escenarios, creando tres visiones futuras. En segundo lugar, se implementa un proceso participativo para evaluar la alineación entre las visiones futuras y las vías políticas adoptadas. Los resultados obtenidos apoyan la utilidad del marco teórico descrito para abordar situaciones pospandémicas en las que las vías políticas adoptadas fracasarían. El artículo concluye examinando las implicaciones de los resultados obtenidos para la elaboración de políticas y reflexionando sobre la validez del marco teórico y su potencial de aplicación en procesos reales de planificación.

Palabras clave: incertidumbre, adaptación, camino, visión, participación

1. INTRODUCTION

The future of cities and transport systems is now – more than ever – shaped by disruptive events with low predictability, which trigger dynamic responses and social change (Marchau et al., 2019; Lyons and Marsden, 2021). For example, the COVID-19 outbreak shaped urban planners' perceptions of the future as deeply uncertain, where any predictions are highly contested (Batty, 2020). In this highly dynamic context, supporting policymaking processes that effectively interconnect Land Use and Transport (LUT) is crucial for achieving sustainable outcomes (Banister, 2005; Bertolini, 2017; Ariza-Álvarez et al., 2021). However, achieving this goal demands high flexibility and adaptability among policymakers (Van Drosser et al., 2018, 2020; Walker et al., 2010; Soria-Lara et al., 2021; Van Drunen et al., 2011). Such demand may result in alternative policymaking schemes based on interaction and learning processes between stakeholders and institutions, just-in-time mechanisms for monitoring planning outcomes, and, most innovatively, adaptive LUT policy pathways.

Scenario building provides a framework of social science methods that planning actors can engage to address the mentioned challenges, including the transformation of traditional LUT policymaking into an adaptive scheme (Akerman and Höjer, 2006; Banister et al., 2000; Lyons and Davidson, 2016; Vergragt and Quist, 2011; Hickman and Banister, 2014). To cope with the complexity and dynamism of cities and transport systems, previous studies on scenario building have constructed multiple and simultaneous future visions for a limited set of desired/plausible long-term contexts (Tuominen et al., 2014; Liimatainen et al., 2014; Varho and Tapio, 2013; Soria-Lara et al., 2021, Soria-Lara and Banister, 2017). The predominant approach sees such visions as long-term endpoints, which are ultimately connected to the present situation through separated policy pathways following a static and just-in-case policymaking scheme (Höjer et al., 2011; Olsson et al., 2015; Soria-Lara and Banister, 2018; Hickman et al., 2011). These pathways are only activated if there is a clear intention to achieve the expected outcomes from a specific, desired future vision, usually seen as the most appropriate one (Keseru et al., 2021; Soria-Lara and Banister, 2018; Hickman et al., 2011). This approach strongly limits the ability of scenario-building methods to adapt the established policy pathways to changing situations and unexpected futures (Walker et al., 2001, 2010, 2013; Kwakkel et al., 2010). A research gap exists to examine how scenario-building visions could be used as intermediate checkpoints for activating adaptive policymaking processes (Zapata and Kaza, 2015; Chakraborty et al., 2011; Hallegatte, 2009). The paper seeks to address this gap by rethinking the role of scenario-building visions in exploring an alternative paradigm that can trigger more dynamic and adaptive LUT policymaking processes.



Specifically, this paper aims to explore the following research question: how can scenario-building visions be used as adaptation tipping points (ATPs) for an adaptive LUT policymaking, rather than as independent long-term endpoints? First, a theoretical framework for an adaptive scenario building has been conceptualised and discussed. Under this framework, scenario-building visions are proposed as ATPs, identifying situations in which the adopted policy pathways might fail, and suggesting different possible policy responses. Second, this theoretical framework was empirically explored with 25 planning actors in the Metropolitan Area of Madrid, Spain, following a participatory research design.

1.1 Adaptive scenario-building: a theoretical framework

Previous research on adaptive policymaking is seen as useful for overcoming the static scenario-building approach (Walker et al., 2001; 2011; Kwakkel et al., 2010; Swanson et al., 2010). It ideally establishes that policy pathways should incorporate the ability to adapt dynamically to a rapidly changing world, in which static policymaking approaches are likely to fail (Kwakkel et al., 2010; Walker et al., 2013). The basis of adaptive policymaking is the adoption of a basic policy pathway, together with the identification of both the vulnerabilities and opportunities of that path. A monitoring system is activated and ATPs are defined, determining the conditions under which the basic policy pathway no longer meets its specified goals. When one ATP reaches predetermined critical levels, a series of adaptation pathways are implemented, ensuring that the basic pathway stays on track to reach the desired planning goals. This research proposes to transfer the concept of ATPs to scenario-building methods, providing a new theoretical framework that would offer more robustness and adaptability to LUT policymaking in highly uncertain futures. This adaptive approach proposes to simultaneously use multiple future visions as ATPs, activating possibilities to adopt alternative policy responses to achieving planning goals.

According to the abovementioned issues, the ATPs assessment would be based on two main dimensions. The first dimension is the alignment of planning outcomes between the basic policy pathway and future visions. That would force the policy packaging phase to be adaptive to guard vulnerabilities and to take advantage of opportunities. The second dimension is the alignment of planning priorities between the basic policy pathway and future visions. That would make policy packaging adaptive regarding priorities and goals. An ATP can yield four potential situations, requiring specific policy response to adjust or substantially modify the initial policy pathway:

Linear. Those pathways do not cope with significant variations in both planning priorities and planning outcomes over time. Only readjustments to the basic pathway must be done.

Outcomes-oriented. Those pathways must address significant variations between visions outcomes and the basic pathway over time, while there are no relevant differences in planning priorities. Mitigating and shaping policies should be taken to respectively reduce adverse outcomes or take advantage of opportunities.

Priority-oriented. Those pathways must deal with relevant differences in planning priorities between future visions and the basic pathway over time, while planning outcomes do not experience significant variations. Abating and boosting policies should be adopted to over/underprioritize the achievement of desired planning goals.

Winding. Those pathways must address situations of deep uncertainty in which there are significant variations between visions and the basic pathway regarding both planning priorities and outcomes. Radical policies are necessary for drastically stopping adverse outcomes (or for rapidly taking advantage of opportunities) and under/overprioritizing policy-goals, simultaneously.



2. METHODOLOGY

2.1 Case study description, desired planning goals, and the basic policy pathways

The Henares Corridor, located in the eastern part of the Metropolitan Area of Madrid (Spain), consists of 11 municipalities and more than 400,000 inhabitants (Instituto Nacional de Estadística, 2020). It is a highly industrialized region, hosting substantial economic and productive activity, which has led to strong demographic, urban, and transport developments during the past decades (Barreira-González et al., 2019; Cantergiani and Gómez-Delgado, 2018). Achieving high levels of LUT integration – supportive interconnection between land use and transport systems – is seen as crucial for policymaking. A review of local and regional strategies, aimed at addressing the main LUT planning challenges, identified five desired long-term planning goals: (i) spatial equity; (ii) urban compactness; (iii) transport multimodality; (iv) biodiversity and ecosystem integration; (v) urban environmental quality. To achieve these desired planning goals, local and regional authorities have adopted a set of five basic policy pathways:

Spatial equity. The aim is to achieve an equitable location/distribution of urban land uses and transport systems for everyone. The basic policy pathway is based on regional and local strategies, focused on promoting physical, economic, and social regeneration of urban areas. Additionally, the regional mobility plan promotes equitable and easier access for the general population and vulnerable groups to major destinations.

Urban compactness. This goal seeks to foster compact urban development, as a contribution to decreasing car dependency. The basic policy pathway is mainly based on regulatory and local policies seeking to prevent urban sprawl. In addition, municipalities are also implementing urban renewal policies.

Transport multimodality. The aim is to enhance the connectivity and complementarity of transport systems and networks. The basic policy pathway focuses on the regional transportation strategy, including a wide range of LUT policies (e.g., new public transport services connecting recent urban developments, multi-modal transport hubs, and bus corridors). Improvements to the pedestrian and cycling network are also planned.

Biodiversity and ecosystems integration. This planning goal shows the intention to achieve an effective integration of urban areas into the surrounding ecosystems, protecting and enhancing local biodiversity. The regional government has adopted a set of actions based on nature-based solutions for urban and peri-urban areas, providing relevant ecosystem services across the case study.

Urban environmental quality. This planning goal seeks to ensure high-quality environmental and health standards in urban areas (e.g., air and noise pollution). It is being implemented via both the regional mobility plan and the regional strategy for air quality and climate change. This basic pathway mainly covers traffic control policies and energy efficiency actions.

2.2 Construction of future LUT visions for the Henares Corridor

The research team used scenario-building methods to create a set of disruptive and alternative LUT future visions for the Henares Corridor, to serve as ATPs for policymaking. A participatory visioning process with 129 local participants (Soria-Lara et al., 2021) conceptualized the three disruptive future visions:

Vision 1 – Non-motorized city centres – is based on the full restriction of private vehicles access to main city centres. The main municipalities of the Henares Corridor have a rich mix of residential, shopping, leisure, and working sites, reducing the distances between these urban activities. Workplaces, currently located in the city's periphery, are transformed into mixed-use areas. This shift has initiated a change in the modal split, increasing walking and cycling levels to all daily destinations. However, some low-density residential areas persist on the periphery. A dense network of green corridors connects different locations, including the city centres and the periphery. Public transport stations are tightly integrated with green corridors, thereby favouring the inter-modal combination of active mobility and public transport.



Vision 2 – Overpopulation – is marked by massive population growth. The main city centres have a very diverse land use mix, thanks to a growing number of multi-family dwellings, urban services, and facilities. Several major industrial sites are partially transformed into mixed-use areas. High-income households prefer to live in the city's periphery in low-density residential neighbourhoods. The use of public transport is notable, especially for work commuting. Some high occupancy vehicle lanes have been created along with a new transportation hub. A dense green network of corridors connects key locations, supported by good integration with public transport stations. Car ownership rates have decreased due to a strong preference for first and foremost public transport but also for walking and cycling.

Vision 3 – High levels of insecurity – is principally shaped by an increase of insecurity, violent and property crime in urban areas. The number of multi-family dwellings and commercial establishments in city centres is significantly reduced. Part of the industry has also disappeared. New, low-density residential areas have proliferated on the periphery, as the neighbourhood of choice for high-income households. Land uses are highly segregated in homogenous areas connected by motorized infrastructures. Green spaces and safe pedestrian zones are almost completely absent and walking or cycling is highly inadvisable. The modal split is drastically different, with private cars dominating all daily trips and the construction of new roads between municipalities. Viewed as unsafe, the public network is only used by low-income populations.

2.3 Using scenario-building visions as ATPs

The three LUT future visions (Section 2.2) have been used as ATPs. Five ATPs were identified, one per desired planning goal and its associated basic pathway (Section 2.1). A total of 25 participants were asked to participate in using the three future visions for ATPs functions. The group brought together diverse experts, including transport planners, urban/regional planners, environmental planners, real-estate developers, entrepreneurs in LUT sector, and representatives from non-governmental organizations and citizen's associations. Each participant identified the level of alignment between the three LUT future visions and the five basic pathways initially adopted in the case study. They were individually asked to indicate:

(i) Level of outcomes alignment between future visions and the basic policy pathway for each desired planning goal. A 10-point Likert scale was used, with 0 indicating very high and 10 very low level of alignment. When non-alignment was reported, each participant was also asked to determine if such non-alignment would trigger favourable or adverse effects for reaching the desired planning goal.

(ii) Level of planning priorities alignment between future visions and the basic pathway for each desired planning goal. The same 10-point Likert scale was used, with 0 indicating very high level of alignment and 10 very low alignment. When non-alignment was reported, each participant was also asked to determine whether it was due to overprioritizing or underprioritizing the achievement of the desired planning goal.

3. RESULTS

Figure 1 shows box-plots with participants responses for each ATP. The ATP evaluating the spatial equity goal (Figure 1a) shows the need for a linear policy response. A strong alignment with the basic pathway is perceived for planning priorities. Participants also signalled a substantial alignment between spatial equity outcomes from the three future visions and those expected outcomes from the basic pathway. Only Vision 3 (High levels of insecurity) might originate somewhat adverse effects, differing from the basic pathway in terms of spatial equity. This ATP suggests that only minor readjustments to the basic pathway might be necessary over time to achieve this desired planning goal. Such readjustments would rely on smooth and incremental actions.

The ATP for urban compactness (Figure 1b) indicates a need for a winding policy response. Participants found moderate alignment between the three LUT future visions and the basic pathway. This lack of alignment has been reported both in terms of outcomes and planning priorities. Future visions would involve adverse effects that are fundamentally different from those expected outcomes from the basic pathway. Only outcomes from



Vision 1 (Non-motorized city centres) would be aligned with the basic pathway initially adopted. Future visions would also lead to overprioritizing the achievement of urban compactness as desired planning goal in comparison with the basic pathway. This is particularly relevant for the context of Vision 3 (High levels of insecurity). This ATP emphasizes the need for radical changes to the basic pathway, involving mitigating actions to drastically curtail adverse outcomes. At the same time, boosting actions would be highly needed to take advantage of overprioritized situations.

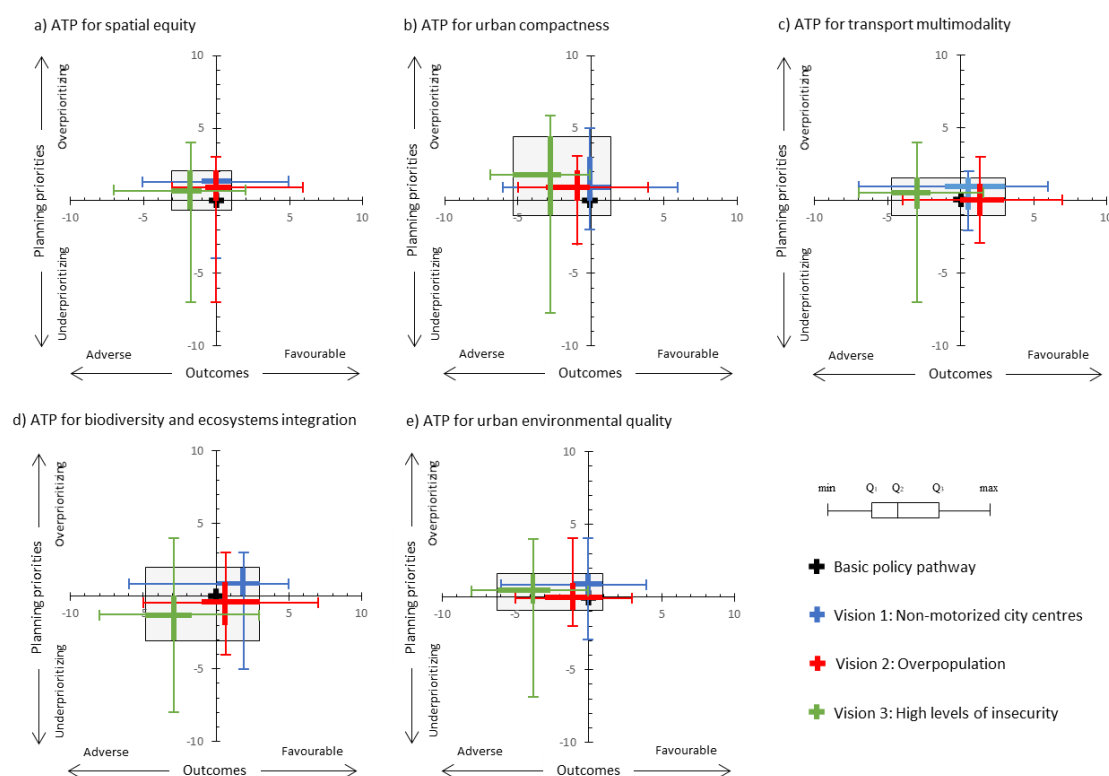
The ATP for transport multimodality (Figure 1c) would trigger an outcomes-oriented policy response. The participant responses for the three LUT future visions indicate a strong alignment with the basic pathway in the priority of achieving this planning goal. However, transport multimodality outcomes from future visions would be poorly aligned with the initially adopted basic pathway. Vision 1 (Non-motorized city centres) and Vision 2 (Overpopulation) would trigger favourable effects for reaching the desired planning goal on transport multimodality, while Vision 3 (High levels of insecurity) would have adverse effects. This ATP shows that significant changes to the basic policy pathway might be necessary, including mitigating actions to address likely vulnerabilities and proactive actions to take advantage of favourable outcomes.

The ATP for biodiversity and ecosystem integration (Figure 1d) shows the need for a winding policy response. According to the participants, there would be a poor level of outcomes alignment between the three LUT future visions and the basic pathway. Similarly, only moderate alignment of planning priorities was noted. Vision 1 and Vision 2 would originate favourable effects for reaching biodiversity and ecosystems integration. However, Vision 3 would entail adverse effects. This future vision would also lead to underprioritizing the achievement of this desired planning goal, compared with the basic pathway initially implemented. According to this ATP, the basic pathway might easily fail or become obsolete. In this situation, radical and rapid changes are inevitable over time, both mitigating measures and active enhancing measures. At the same time, recovery actions would be necessary to avoid a lack of interest in achieving this desired planning goal.

The ATP for urban environmental quality (Figure 1e) would trigger the need for an outcomes-oriented policy response. A strong alignment with the basic pathway is perceived for planning priorities; however, there is only a moderate level of outcomes alignment. Vision 2 and Vision 3 would originate adverse effects for achieving this desired planning goal. Only outcomes from Vision 1 would be closely aligned with the basic pathway on urban environmental quality issues. According to this ATP, significant changes to the basic pathway might be necessary to achieve the desired planning goal on urban environmental quality. These changes would mainly rely on mitigating actions to reduce adverse future outcomes.



Figure 1. ATPs for the desired planning goals: a) spatial equity, b) urban compactness, c) transport multimodality, d) biodiversity and ecosystems integration, e) urban environmental quality



Source: own elaboration

4. CONCLUSIONS

This research explored the following research question: how can scenario-building visions be used as adaptation tipping points (ATPs) for an adaptive LUT policymaking, rather than as independent long-term endpoints? First, a theoretical framework for an adaptive scenario-building approach was conceptualised and discussed. Then, the question was explored empirically in the case of the Henares Corridor (Metropolitan Area of Madrid, Spain), with the participation of 25 experts. A set of concluding issues to be discussed emerged during the research. They provide additional insights into the robustness of the proposed framework, the validity of the empirical exploration, the main limitations, and further research developments.

The dynamic policymaking approach conceptualized in this paper reflects on the traditional role of scenario-building visions as desired/plausible endpoints. Innovatively, this approach reconsiders the role of scenario-building visions in two main aspects: (i) checkpoints to assess potential readjustments to the basic policy pathway initially adopted; and (ii) catalysts for specific policy responses to adapt the basic policy pathway to new realities. The new role of scenario-building visions as ATPs opens challenging scientific horizons for the visioning process in scenario building. First, visioning should not be seen as producing an ultimate goal to be achieved in the long-term, but as an active part of policymaking, marked by regular reflection and adjustment. Second, methodological changes are also necessary, as multiple visioning processes for the short-, mid-, and long term could be needed to generate sufficient ATPs. Third, new multi-method approaches are needed to provide a richer evaluation of the potential of ATPs to inform practice. Finally, the question how ATPs activate evaluation mechanisms is still open and in need of new theoretical and empirical exploration. In this respect, the paper's empirical contribution should be seen as a proof-of-concept, rather than as validated truths.

In sum, this research has introduced a novel approach based on using multiple scenario-building visions as ATPs for adaptive LUT policymaking. Although part of the obtained results can be seen as preliminary due to the limitations during application, they provide promising directions for re-examining the role of scenario-building



visions in coping with uncertainty and highly dynamic contexts. Controlled experiments in which ATPs can be used under close-to-real-life conditions are a particularly promising research avenue. Nevertheless, both the theoretical framework and its empirical validation open new scientific horizons and move scenario building towards more dynamic and adaptive schemes in LUT policymaking.

REFERENCES

- Åkerman, J., & Höjer, M. (2006). How much transport can the climate stand?—Sweden on a sustainable path in 2050. *Energy policy*, 34(14), 1944-1957.
- Ariza-Álvarez, A., Soria-Lara, J. A., Arce-Ruiz, R. M., López-Lambas, M. E., & Jimenez-Espada, M. (2021). Experimenting with scenario-building narratives to integrate land use and transport. *Transport Policy*, 101, 57-70.
- Banister, D. (2005). *Unsustainable transport: city transport in the new century*. Routledge.
- Banister, D., & Hickman, R. (2013). Transport futures: Thinking the unthinkable. *Transport Policy*, 29, 283-293.
- Banister, D., Åkerman, J., Nijkamp, P., Stead, D., Dreborg, K., Steen, P., & Schleicher-Tappeser, R. (2000). *European transport policy and sustainable mobility*. Taylor & Francis.
- Barreira-González, P., Aguilera-Benavente, F., & Gómez-Delgado, M. (2019). Implementation and calibration of a new irregular cellular automata-based model for local urban growth simulation: The MUGICA model. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 46(2), 243-263.
- Batty, M. (2020). The Coronavirus crisis: What will the post-pandemic city look like?. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 47(4), 547-552.
- Bertolini, L. (2017). *Planning the mobile metropolis: Transport for people, places and the planet*. Macmillan International Higher Education.
- Cantergiani, C., & Gómez Delgado, M. (2018). Urban land allocation model of territorial expansion by urban planners and housing developers. *Environments*, 5(1), 5.
- Chakraborty, A., Kaza, N., Knaap, G. J., & Deal, B. (2011). Robust plans and contingent plans: Scenario planning for an uncertain world. *Journal of the American Planning Association*, 77(3), 251-266.
- Chermack, T. J. (2004). Improving decision-making with scenario planning. *Futures*, 36(3), 295-309.
- Hallegatte, S. (2009). Strategies to adapt to an uncertain climate change. *Global environmental change*, 19(2), 240-247.
- Hickman, R., & Banister, D. (2014). *Transport, climate change and the city*. Routledge.
- Hickman, R., Ashiru, O., & Banister, D. (2011). Transitions to low carbon transport futures: strategic conversations from London and Delhi. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1553-1562.
- Höjer, M., Gullberg, A., & Pettersson, R. (2011). Backcasting images of the future city—Time and space for sustainable development in Stockholm. *Technological Forecasting and Social Change*, 78(5), 819-834.
- Instituto Nacional de Estadística (2020). Available online: www.ine.es (accessed on December 2020)
- Keseru, I., Coosemans, T., & Macharis, C. (2021). Stakeholders' preferences for the future of transport in Europe: Participatory evaluation of scenarios combining scenario planning and the multi-actor multi-criteria analysis. *Futures*, 127, 102690.
- Kwakkel, J. H., Walker, W. E., & Marchau, V. A. W. J. (2010). Adaptive airport strategic planning. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 10(3).



- Liimatainen, H., Kallionpää, E., Pöllänen, M., Stenholm, P., Tapio, P., & McKinnon, A. (2014). Decarbonizing road freight in the future—Detailed scenarios of the carbon emissions of Finnish road freight transport in 2030 using a Delphi method approach. *Technological forecasting and social change*, *81*, 177-191.
- Lyons, G., & Davidson, C. (2016). Guidance for transport planning and policymaking in the face of an uncertain future. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *88*, 104-116.
- Lyons, G., & Marsden, G. (2021). Opening out and closing down: the treatment of uncertainty in transport planning's forecasting paradigm. *Transportation*, *48*(2), 595-616.
- Marchau, V. A., Walker, W. E., Bloemen, P. J., & Popper, S. W. (2019). Decision making under deep uncertainty: from theory to practice (p. 405). Springer Nature.
- Olsson, L., Hjalmarsson, L., Wikström, M., & Larsson, M. (2015). Bridging the implementation gap: Combining backcasting and policy analysis to study renewable energy in urban road transport. *Transport Policy*, *37*, 72-82.
- Soria-Lara, J. A., & Banister, D. (2017). Dynamic participation processes for policy packaging in transport backcasting studies. *Transport Policy*, *58*, 19-30.
- Soria-Lara, J. A., & Banister, D. (2018). Collaborative backcasting for transport policy scenario building. *Futures*, *95*, 11-21.
- Soria-Lara, J. A., Ariza-Álvarez, A., Aguilera-Benavente, F., Cascajo, R., Arce-Ruiz, R. M., López, C., & Gómez-Delgado, M. (2021). Participatory visioning for building disruptive future scenarios for transport and land use planning. *Journal of Transport Geography*, *90*, 102907.
- Swanson, D., Barg, S., Tyler, S., Venema, H., Tomar, S., Bhadwal, S., ... & Drexhage, J. (2010). Seven tools for creating adaptive policies. *Technological Forecasting and Social Change*, *77*(6), 924-939.
- Tuominen, A., Tapio, P., Varho, V., Järvi, T., & Banister, D. (2014). Pluralistic backcasting: Integrating multiple visions with policy packages for transport climate policy. *Futures*, *60*, 41-58.
- van Dorsser, C., Taneja, P., Walker, W., & Marchau, V. (2020). An integrated framework for anticipating the future and dealing with uncertainty in policymaking. *Futures*, *124*, 102594.
- Van Dorsser, C., Walker, W. E., Taneja, P., & Marchau, V. A. (2018). Improving the link between the futures field and policymaking. *Futures*, *104*, 75-84.
- Van Drunen, M. A., van't Klooster, S. A., & Berkhout, F. (2011). Bounding the future: The use of scenarios in assessing climate change impacts. *Futures*, *43*(4), 488-496.
- Varho, V., & Tapio, P. (2013). Combining the qualitative and quantitative with the Q2 scenario technique—The case of transport and climate. *Technological Forecasting and Social Change*, *80*(4), 611-630.
- Vergragt, P. J., & Quist, J. (2011). Backcasting for sustainability: Introduction to the special issue. *Technological forecasting and social change*, *78*(5), 747-755.
- Walker, W. E., Haasnoot, M., & Kwakkel, J. H. (2013). Adapt or perish: A review of planning approaches for adaptation under deep uncertainty. *Sustainability*, *5*(3), 955-979.
- Walker, W. E., Marchau, V. A., & Swanson, D. (2010). Addressing deep uncertainty using adaptive policies: Introduction to section 2. *Technological forecasting and social change*, *77*(6), 917-923.
- Walker, W. E., Rahman, S. A., & Cave, J. (2001). Adaptive policies, policy analysis, and policy-making. *European journal of operational Research*, *128*(2), 282-289.
- Zapata, M. A., & Kaza, N. (2015). Radical uncertainty: scenario planning for futures. *Environment and Planning B: Planning and Design*, *42*(4), 754-770.



FRAGMENTACIÓN URBANA EN LA CIUDAD ESPAÑOLA. LAS VIEJAS PERIFERIAS URBANAS DEL DESARROLLISMO

Jesús M González Pérez

Departamento de Geografía. Universitat de les Illes Balears

Juan M. Parreño Castellano

Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Dolores Sánchez Aguilera

Departamento de Geografía. Universitat de Barcelona

Resumen: La ciudad española del desarrollismo tiene en las periferias residenciales uno de sus espacios urbanos más identificativos. Construidas entre las décadas de 1960-1980, se trata de zonas densas y monofuncionales promovidas en gran parte por de la iniciativa pública. Proyectadas para la población excluida procedentes de la inmigración interna, medio siglo después, tienen fuertes deficiencias y son habitadas por clases sociales vulnerables.

En este contexto, el objetivo de esta comunicación es estudiar procesos de fragmentación urbana a partir de las transformaciones sociodemográficas en tres barriadas de Barcelona, Palma y Las Palmas de Gran Canaria, representativas de los crecimientos periféricos mencionados. El estudio se realizará a partir del análisis de indicadores biodemográficos y socioeconómicos, con el fin de caracterizar estos barrios en función de su nivel de vulnerabilidad y de los cambios que se han producido en ellos. A grandes rasgos, el análisis mostrará dos tipologías características: la de aquellos barrios en los que se han producido procesos migratorios de sustitución y la de otros barrios que continúan albergando a grupos vulnerables de origen local, en parte debido a las dificultades de sus habitantes para el ascenso social. A pesar del tiempo transcurrido, en su conjunto siguen siendo espacios destinados a la reproducción social de las clases sociales más precarias en ciudades aún más fragmentadas en el actual escenario de post-pandemia.

Palabras clave: fragmentación urbana, polígonos residenciales, vulnerabilidad, inmigración.

Abstract: The Spanish city of developmentalism has in the residential peripheries one of its most identifying urban spaces. Built between the decades of 1960-1980, these are dense and monofunctional areas largely promoted by public initiative. Projected for the excluded population coming from interior immigration, half a century later, they have serious deficiencies and are inhabited by vulnerable social classes.

In this context, the objective of this communication is to study processes of urban fragmentation from the sociodemographic transformations in three neighborhoods of Barcelona, Palma and Las Palmas de Gran Canaria, representative of the aforementioned peripheral growth. The study will be carried out based on the analysis of biodemographic and socioeconomic indicators, in order to characterize these neighborhoods based on their level of vulnerability and the changes that have occurred in them. The analysis will show two characteristic



typologies: that of those neighborhoods in which substitution migratory processes have taken place, and that of other neighborhoods that continue to house vulnerable groups of local origin, due to the difficulties of its inhabitants for social ascent. Despite the time that has passed, as a whole they continue to be spaces destined for the social reproduction of the most precarious social classes in cities that are even more fragmented in the current post-pandemic scenario.

Keywords: urban fragmentation, residential development, vulnerability, immigration.

1. INTRODUCCIÓN. LAS PERIFERIAS URBANAS DEL DESARROLLISMO. LA CIUDAD DE LA CLASE TRABAJADORA

Las periferias urbanas de la ciudad postfordista responden a los modelos de la urbanización difusa, compuestas de tejidos urbanos discontinuos de baja densidad constituidos por piezas urbanas segregadas y espacios fragmentados. Áreas monofuncionales de diferentes usos, pero mayoritariamente producto de promociones de capital privado. Mientras tanto, las periferias de la ciudad española del desarrollismo responden a principios y objetivos diferentes: la función residencial es principal y la iniciativa pública es mayoritaria, directa o indirectamente. En los dos casos, la lógica de la segregación urbana explica su localización y la funcionalidad. En el primer caso, los promotores de esos centros comerciales, hospitales privados o urbanizaciones residenciales se segregan de manera intencionada para ensalzar su elitización. Mientras que, en el segundo caso, los antiguos Ministerio de Vivienda, la Obra Sindical del Hogar o el Ministerio de Trabajo de la dictadura de Franco buscaron, también intencionadamente y a partir de operaciones de alta densidad, aislar y delimitar los espacios empobrecidos de la clase inmigrante trabajadora.

Por tanto, la ciudad española del desarrollismo tiene en las periferias residenciales, fundamentalmente en forma de polígonos de viviendas, uno de sus espacios urbanos más identificativos. Desde un punto de vista arquitectónico, el Instituto Nacional de la Vivienda preconizaba un modelo de espacio urbano, influido por el Movimiento Moderno y la Ciudad Jardín, con exaltación del bloque higienista de doble crujía, la fragmentación de la edificación abierta y la defensa de los recintos libres de circulación rodada, con recomendación del modelo de la manzana Radburn (De Terán, 1999). Desde una perspectiva sociourbana, son operaciones destinadas a crear viviendas para alojar a la clase obrera al menor coste posible, de localización periférica, con problemas de integración en la trama urbana, deficientes equipamientos y baja calidad constructiva (Capel, 2002). Consecuencia de una segregación planificada que las aísla del resto de la ciudad, estas viejas periferias fueron proyectadas como contenedores de población excluida, procedentes fundamentalmente de la inmigración, para alojar a los obreros de la industria o a los empleados de baja cualificación del sector terciario, especialmente del turismo en los archipiélagos.

Medio siglo después de su proyección, se han producido mejoras evidentes en la mayor parte de estos barrios, sobre todo en el campo de la urbanización y los equipamientos, pero todavía son espacios con notables deficiencias. Aunque en la actualidad ya no se ubican en los límites de la ciudad y han ganado centralidad debido al crecimiento urbano, continúan siendo periféricos y marginales desde un punto de vista social, perceptual y simbólico.

En este contexto, el objetivo de este trabajo es estudiar procesos de fragmentación urbana a partir de las transformaciones demográficas y socioeconómicas en tres barriadas o polígonos de viviendas de tamaño medio (Ciutat Meridiana, Son Gotleu y Las Rehoyas) situados en tres ciudades españolas (Barcelona, Palma y Las Palmas de Gran Canaria, respectivamente) representativos de los crecimientos periféricos mencionados y de las dinámicas migratorias internas registradas durante los sesenta y setenta: obreros industriales procedentes del sur peninsular en Barcelona; trabajadores del turismo también originarios del sur peninsular en Palma e inmigrantes rurales que llegaron del interior insular o de las islas no capitalinas en Las Palmas de G.C.

El estudio se realizará a partir del uso de fuentes secundarias de carácter urbanístico, demográfico y socioeconómico. Nos aproximaremos a la vulnerabilidad urbana de estos espacios a partir del análisis de los



emplazamientos, sus características morfológicas y habitacionales, la estructura por edad y sexo de su población, la caracterización de la población según su nacionalidad y la renta media por persona. Esto nos ha permitido clasificar estos barrios en función de su nivel su nivel de vulnerabilidad y de los cambios que se ha producido en su tejido social. A grandes rasgos, el análisis mostrará dos tipologías características de la dinámica reciente de estos espacios periféricos. Por un lado, la de aquellos barrios en los que se han producido procesos migratorios de sustitución. En ellos, los inmigrantes españoles son sustituidos por inmigrantes del Sur, fundamentalmente africanos, asiáticos o latinoamericanos, y predomina la multiculturalidad. Por otro, la tipología que incluye a los barrios que continúan manteniendo una fuerte presencia de inmigrantes interiores o descendientes de estos debido a las previsible dificultades de sus moradores para el ascenso social. En estos espacios existe un marcado sentimiento identitario y una evidente adaptación al lugar. En cualquier caso, hayan sido o no escenario de las migraciones internacionales más recientes, medio siglo después de su creación, los barrios estudiados mantienen los tres rasgos que los vieron nacer: empobrecimiento, exclusión y periferia.

2. FRAGMENTACIÓN URBANA Y DESIGUALDAD SOCIAL

La fragmentación urbana es un término polisémico (Szupiany, 2018) que ha sido usado como categoría de análisis con una terminología diversa en las últimas décadas (*quartered city*, *layred city*, *rebundled city*, ciudad fractal, etc.) (Marcuse, 1989; Soja, 2008). Aunque para Kozak (2018) es un término que no está respaldado por un marco teórico demasiado amplio y desarrollado, es cierto que en los últimos años está emergiendo un nuevo patrón de segregación con fragmentación urbana que explica la estructura de la ciudad actual, basado en la multiplicación de piezas separadas con permeabilidad limitada a pequeña escala y en la estructuración en torno a nodos a gran escala (Burgess, 2018).

Desde sus inicios, la fragmentación se ha relacionado con la segregación social y, por ende, con la pobreza, la vulnerabilidad y, por extensión, también con las desigualdades culturales y étnicas (Veiga, 2004). Estas desigualdades suelen reflejarse en el espacio urbano a través de la existencia de segregación urbana o residencial por razones de renta, nacionalidad, cultura, etnia, raza, modo de vida o religión.

Existen paralelismos entre fragmentación urbana, ciudad dual y división social del espacio (Duhau, 2013; Pérez Peñuelas, 2021) y, frecuentemente, los términos segregación y fragmentación urbana se utilizan como sinónimos, algo que no es terminológicamente correcto y ha llevado a esfuerzos teóricos desde diferentes puntos de vista (Kozak, 2018). La literatura académica ha enfatizado la importancia de los mercados del suelo y de los ingresos para explicar los patrones de segregación residencial. Sin embargo, no han sido exploradas sistemáticamente las consecuencias que tiene la fragmentación urbana para comprender la estructura y dinámica de la segregación residencial (Burgess, 2018).

La segregación urbana se vincula en ocasiones con la existencia de límites intraurbanos físicos o simbólicos o la presencia de una estructura compuesta por piezas dispersas y separadas que impiden la movilidad libre de la población. Cuando esto ocurre, la segregación residencial, que alude a la distribución o a las pautas de identificación territorial de determinados grupos, se transforma en fragmentación urbana. Los primeros procesos que ejemplificaban este modelo de fragmentación se relacionaron con la creación segregada de espacios para la población vulnerable. Es el caso de los espacios de baja calidad residencial segregados que se produjeron al amparo de las políticas de vivienda o la de los asentamientos informales en los que, a sus características morfológicas, se sumaba pobreza, marginalidad e inseguridad. Estos procesos que han alcanzado su máxima dimensión en la ciudad latinoamericana (Sabatini, 2006; Usach y Freddo, 2016), también han estado presente en la conformación urbana de la ciudad española (Parreño Castellano y Moreno Medina, 2006).

Aunque otros espacios donde se concentra población de escasos recursos no se basen en estructuras fragmentadas físicamente, sí pueden manifestar una clara fragmentación simbólica que los conduce a la guetización o estigmatización. Es el caso de los barrios étnicos o de los espacios que, aun estando en entornos accesibles, padecen empobrecimiento, altos niveles de inseguridad o manifiestan una intensa dinámica de pérdida de valor en el mercado de la vivienda. Uno y otro caso responde a las dinámicas de nuestros tres territorios de estudio.



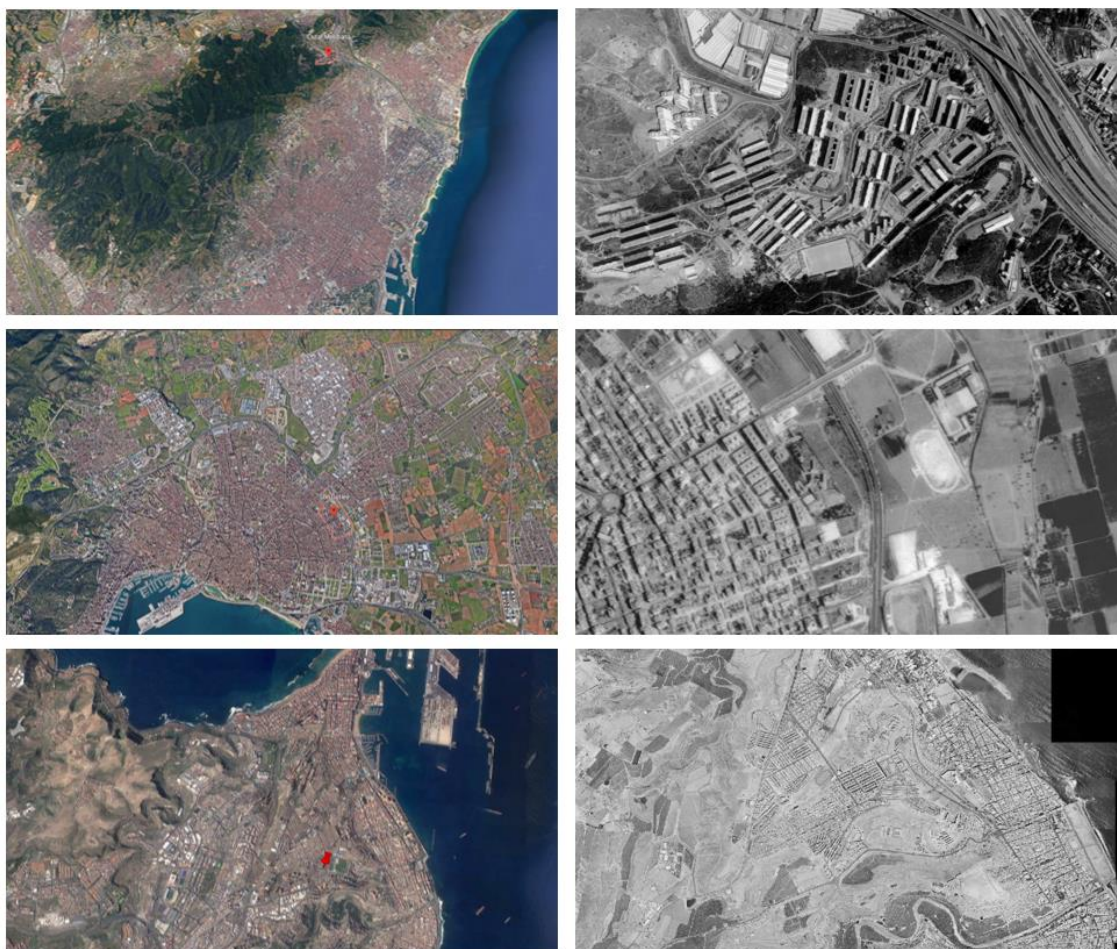
3. FRAGMENTACIÓN DEL ESPACIO CONSTRUIDO

Los casos de estudio seleccionados son tres barrios que ejemplifican bien los procesos de fragmentación en el contexto urbano español. Desde su origen, se conciben como espacios diferenciados en lo que concierne a su forma urbana y a las características de sus habitantes. Con el paso de los años, esta diferenciación y, por consiguiente, fragmentación, se ha atenuado en algunos aspectos, pero en otros sigue vigente, a pesar de que los barrios han tenido un importante dinamismo social e incluso morfológico en algunos casos. En este epígrafe analizaremos la fragmentación de estos espacios desde el punto de vista de su emplazamiento, morfología y calidad habitacional.

3.1 Emplazamiento

Como primer elemento de fragmentación cabe indicar el emplazamiento de estos barrios caracterizados por localizaciones periféricas e incluso segregadas en la ciudad que les vio nacer (figura 1). Ciutat Meridiana, por ejemplo, está situada en los límites del término municipal de Barcelona en un sector relativamente aislado, junto al Parc Natural de Collserola —el pulmón verde de la Barcelona— y flanqueado por vías rápidas que aíslan el barrio parcialmente de la mancha urbana de la aglomeración barcelonesa. Las Rehojas se proyectó también en una posición periférica y segregada de Las Palmas de G.C., en varias parcelaciones de una gran finca agrícola en el entorno del barranco de Mata y ocupando espacios marginales de ladera con fuertes pendientes.

Figura 1. Emplazamiento de Ciutat Meridiana (arriba), son Gotleu (centro) y Las Rehojas-Arapiles (abajo). Fotografía aérea de 1983 y ortofotografías de 1984 y 1966, respectivamente



Fuente: Google Earth, Geoportal AMB, IDEIB e IDECanarias. Elaboración propia.

Aunque con rasgos no tan excéntricos, también en son Gotleu se observa esta disposición distante de los sectores más dinámicos de la ciudad. Se trata de un área urbana periférica pero consolidada, situada entre el límite exterior y más alejado del ensanche, pegado actualmente a la vía de circunvalación de Palma. Su localización periférica, como en el resto de casos, responde fundamentalmente a la búsqueda de suelo barato,



pero también a la intención de mantener a la población obrera segregada y alejada del resto de la ciudad (González Pérez, 2017).

La posición excéntrica y segregada, la limitación física de los barrios, constreñidos por infraestructuras de transporte (sobre todo viales), o las elevadas pendientes suponen un primer componente de fragmentación que se concreta en la difícil articulación y comunicación con el resto de la ciudad. No obstante, intervenciones posteriores como la llegada del metro y la construcción de escaleras mecánicas y un funicular en Ciutat Meridiana o la de ascensores para la comunicación con el exterior en Las Rehojas han paliado en parte la situación.

3.2. Morfología urbana y calidad residencial

En su conjunto, estamos ante barrios caracterizados por una morfología similar en la que predominan –y a veces es la tipología única– viviendas en edificios plurifamiliares, en altura. Son Gotleu es un buen ejemplo. Aunque un pequeño sector del barrio se urbanizó como consecuencia del Plan General de Alineaciones y Reforma de Palma (1943), lo que explica que en una pequeña parte del suroeste de la barriada se respeten tejidos urbanos del ensanche, lo que predomina son las áreas de vivienda social promovidas por el Ministerio de Vivienda con una morfología urbana y edificatoria en polígono (González Pérez y Piñeira Mantiñán, 2020).

Las viviendas sociales más antiguas (ses Coromines) son de 1960. La tipología arquitectónica recuerda a las promociones auspiciadas por la Vivienda Sindical del Hogar: manzanas de bloque abierto (B+5) con espacios libres interbloque. Aunque herederas de los principios de la arquitectura moderna, la mala calidad edificatoria, la escasa superficie (55 m² según datos del catastro) y su proyección como contenedores residenciales de población inmigrante de bajos recursos, conllevó su urbanización como área altamente degradada. Separada por la calle Indalecio Prieto, se localiza otra gran área de vivienda social, construida en dos fases: 1964-1966 y 1967-1970. Acogidas a los beneficios de la Ley 15 de julio de 1954 (Viviendas de Renta Limitada) y Ley 13 de noviembre de 1957 (Viviendas Subvencionadas), nacieron para servir en régimen de alquiler. Se trata de diecinueve bloques de viviendas colectivas organizadas por la calle Tomás Rul.lan, que la corta de norte a sur. Aunque los edificios tienen mayor volumen que los anteriores, predominan una tipología similar, pero entre medianeras (González Pérez, 2022).

El barrio de Las Rehojas en Las Palmas de G.C. también presenta una estructura en polígono que contrasta con los poblamientos tradicionales en Risco y los crecimientos en ensanche de su entorno más cercano. El barrio está conformado por dos áreas diferenciadas promovidas por el Patronato Benéfico de la Construcción Francisco Franco entre 1959 y 1965: Las Rehojas Bajas o barrio de El Polvorín y Las Rehojas Altas-Arapiles, unidas hoy en día por un parque urbano que incluye dotaciones deportivas en lo que originariamente fueron instalaciones de un acuartelamiento BRIPAC. La primera zona, colindante a los barrios centrales de Arenales y al Risco de San Antonio, comprendía 23 edificios de planta rectangular alargada con doble crujía con 4 o 5 plantas y 686 viviendas de tamaño muy reducido (entre 38 y 42 m²). Las viviendas, financiadas a través de las Campañas de Navidad, fueron entregadas a personas sin recursos y chabolistas que en parte habitaban las cuevas situadas en zonas próximas (Gago Vaquero, 2020). La promoción ocupó un área de ladera con pendientes elevadas, ubicándose los edificios orgánicamente en torno a una carretera zigzagueante, con una falta manifiesta de espacios libres y servicios comunitarios. La construcción fue de muy poca calidad por lo que muy pronto surgieron problemas en las instalaciones de abastecimiento y saneamiento, en la impermeabilización de cubiertas, aluminosis, etc., razones, entre otras, que han llevado a la renovación completa de todo el barrio (Parreño-Castellano y Suárez Naranjo, 2020).

La zona de Rehojas Altas-Arapiles empezó a edificarse un poco después, llegando a contabilizar 90 edificios y 2.558 viviendas. A diferencia del caso anterior, incluía una zona baja y plana, situada en torno a la carretera de salida de la ciudad hacia el norte de la isla. El modelo urbanístico incluyó edificios similares a los de El Polvorín e inmuebles en planta de trípode o estrella, dispuestos de nuevo en bancales cuando la pendiente era alta, con el fin de permitir una ocupación elevada del suelo. Las viviendas oscilaban entre 52 y 59 m². A diferencia de Las Rehojas Bajas, se combinaron diferentes formas de acceso como la compraventa, el alquiler o la amortización, lo que implicaba un tejido social más diverso, pero en todo caso, siempre adjudicadas y reservadas las zonas de



mayores pendientes para los grupos sociales más precarios. La urbanización convirtió los espacios residuales en ladera en la mayor parte de los espacios libres y se adoptó la fórmula del jardín comunitario entre dos bloques paralelos cuando era posible. Aunque la calidad constructiva y urbanística fue algo mejor que en Rehojas Bajas, las condiciones de habitabilidad no eran buenas, sobre todo en las zonas en alquiler.

Por último, Ciutat Meridiana es un ejemplo similar resultado del proceso de privatización de la promoción pública de vivienda en venta que se produjo en España desde finales de la década de 1950. El barrio, construido entre 1963 y principios de los 1970, se alza sobre unas parcelas destinadas en principio a la construcción de un cementerio que se descartó por la elevada humedad del terreno. Desde el punto de vista edificatorio se basa en tipologías en manzana abierta con edificios de más altura dispuestos para aprovechar al máximo las elevadas pendientes de la zona, resultando un espacio denso y falto de servicios originariamente. Desde un primer momento sus condiciones habitacionales no fueron buenas, apareciendo situaciones ya cronificadas como la falta de aislamiento de los inmuebles o graves problemas funcionales como la ausencia de ascensores.

Figura 2. Morfología de Ciutat Meridiana, Barcelona (arriba), son Gotleu, Palma (centro) y Las Rehojas-Arapiles, Las Palmas de Gran Canaria (abajo).



Fuente: Google Earth, <http://socialarqui.blogspot.com/2014/12/viviendas-de-la-etapa-franquista-en-las.html>. Elaboración propia.

En resumen, aunque la calidad residencial ha mejorado con los años en lo que se refiere a la mejora de dotaciones y equipamientos en todos los casos, la habitacional y el estado de los edificios es mala en términos generales. Por citar un dato representativo, en el caso de Rehojas-Arapiles se estimaba que el 55% de las viviendas estaban en estado ruinoso, malo o deficiente (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021). La homogeneidad morfológica y la baja calidad habitacional persisten hoy en día como factores de fragmentación y estigmatización espacial.



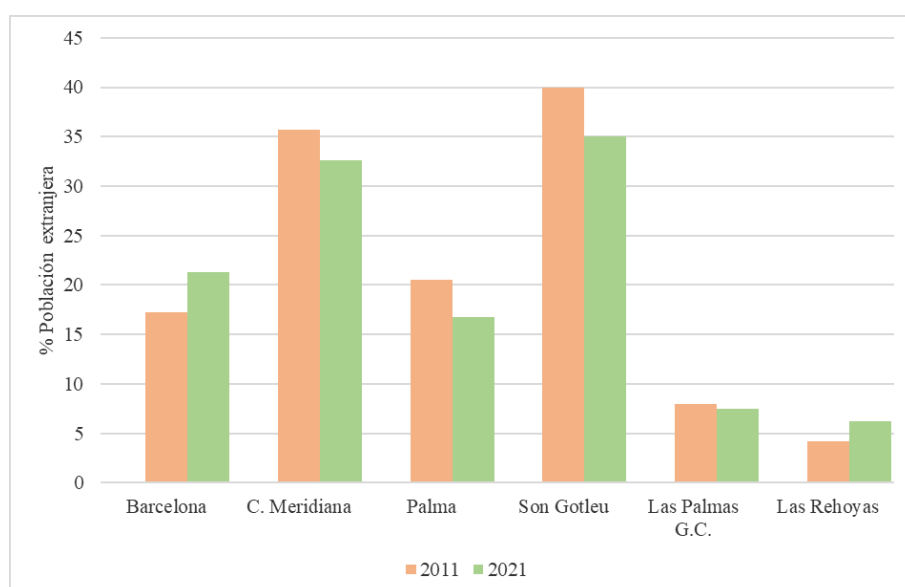
4. FRAGMENTACIÓN POR DIFERENCIACIÓN DEMOGRÁFICA

4.1 Etnificación

Como hemos señalado el origen de estos barrios está vinculado al aumento de la población por el vigoroso crecimiento natural y el éxodo rural intra e interprovincial que se dio desde el segundo lustro de los 1950 y hasta bien entrado los años 1960 en España. Desde un principio, los tres barrios fueron alojamiento de población trabajadora inmigrante, de baja cualificación y renta, ocupada en actividades industriales, portuarias y de servicios. El barrio de Las Rehojas acogió a familias palmenses y del resto de la provincia esencialmente, mientras que son Gotleu y Ciutat Meridiana se poblaron mayoritariamente con inmigrantes procedentes de otras provincias españolas.

Esta situación perduró al menos hasta finales de la década de 1990, momento en que se inició un proceso de cambio en la composición biodemográfica. Con la eclosión de las migraciones internacionales que se dio a caballo de los dos siglos y particularmente en el primer decenio del XXI, en buena medida auspiciado por la atracción laboral producida por la burbuja inmobiliaria, se inició un proceso de diversificación y especialización étnica, especialmente en Barcelona y Palma.

Figura 3. Porcentaje de población extranjera en 2011 y 2021.



Fuente: INE, Padrón Continuo de Población 2011 y 2021. Elaboración propia.

El desarrollo económico de la primera década de este siglo se fundamentó en la atracción de contingentes elevados de población extranjera, de tal modo que, en 2011, los extranjeros suponían el 20,5% de la población en Palma y el 17,2% en Barcelona (figura 3). En este escenario, los barrios de son Gotleu y Ciutat Meridiana registraron porcentajes aún más elevados, del 40 y 35,7% respectivamente, evidenciando el rápido proceso de sustitución social que, en poco más de una década, se había producido. En el caso de Las Rehojas el proceso de sustitución de los colectivos originales del barrio era incipiente en aquel año, de manera que el barrio contaba con un porcentaje de población de nacionalidad extranjera reducido e inferior a la media de la ciudad de Las Palmas de G.C. Los procesos de renovación urbana en El Polvorín, el régimen de acceso a las viviendas y la perspectiva de renovación integral de Rehojas Altas se comportaron como factores de inmovilización del mercado de la vivienda, por lo que la población extranjera con recursos inferiores optó por otros barrios periféricos de escaso valor y por espacios degradados de la zona portuaria.

Los efectos de la crisis económica explican la ralentización de la llegada de nuevos flujos migratorios y el incremento de procesos de nacionalización y de retorno de los extranjeros que habían llegado unos años antes. Como consecuencia en son Gotleu y Ciutat Meridiana se apreciaba una pérdida de peso relativo de la población de nacionalidad extranjera en 2021, aunque el paisaje de los barrios siguió caracterizándose por una marcada etnificación. En cambio, en Las Rehojas, en este segundo decenio del actual siglo se ha producido un incremento



lento pero sostenido de los extranjeros, a diferencia de lo que pasaba en el conjunto de la ciudad de Las Palmas de G.C. En este caso el cambio de tendencia se relaciona con modificaciones en los flujos migratorios según origen, el desarrollo de dinámicas gentrificadoras en los espacios que habían sido etnificados en la década anterior en la ciudad y los procesos de sustitución residencial por nacionalidad que se han puesto en marcha en Las Palmas de G.C. en los últimos años (Parreño Castellano, Domínguez Mujica y Moreno Medina, 2021).

La fuerte etnificación de son Gotleu y Ciutat Meridiana es un factor reciente de fragmentación urbana que queda mejor expresado si tenemos en cuenta la nacionalidad de los extranjeros residentes. En el primer caso, predominaban en 2011 las africanas (Nigeria, Marruecos y Senegal), junto a una fuerte presencia de ecuatorianos, pakistaníes y chinos. En 2021, los colectivos son similares, pero destaca la emergencia de los asiáticos que van logrando un mayor peso en el barrio. En cualquier caso, la estructura por nacionalidad difiere de la que se da en el conjunto de la ciudad de Palma, donde predominan las europeas (Italia, Bulgaria, Alemania) y las latinoamericanas (Ecuador y Colombia). Son los colectivos de nacionalidad extranjera con menor renta, mayor precariedad laboral y más dificultades lingüísticas los que se concentran en son Gotleu.

Algo parecido cabe mencionar para el caso de Ciutat Meridiana. En este barrio, en 2011 predominaba el colectivo ecuatoriano seguido por una amalgama de diferentes procedencias (Pakistán, Nigeria, República Dominicana). En todo caso, no se apreciaba representación de colectivos de origen europeo que sí tenían peso específico en el conjunto de Barcelona, como los ciudadanos de nacionalidad italiana. En 2021, los colectivos más destacados en Ciutat Meridiana son los hondureños –un flujo reciente pero que ha triplicado sus efectivos en Barcelona en los últimos años- junto a pakistaníes, marroquíes y otras nacionalidades latinoamericanas (República Dominicana, Ecuador) que han pasado a porcentajes más bajos. Precisamente la concentración de flujos recientes en nacionales de países en desarrollo es una evidencia más de vulnerabilidad urbana y de fragmentación vinculada a la etnificación.

Por último, Las Rehojas alberga colectivos fundamentalmente latinoamericanos, especialmente de Colombia, Bolivia y recientemente de Venezuela, definiendo un perfil por nacionalidad diferenciado con el resto de la ciudad en el que encontramos cifras importantes de italianos, alemanes, británicos y marroquíes.

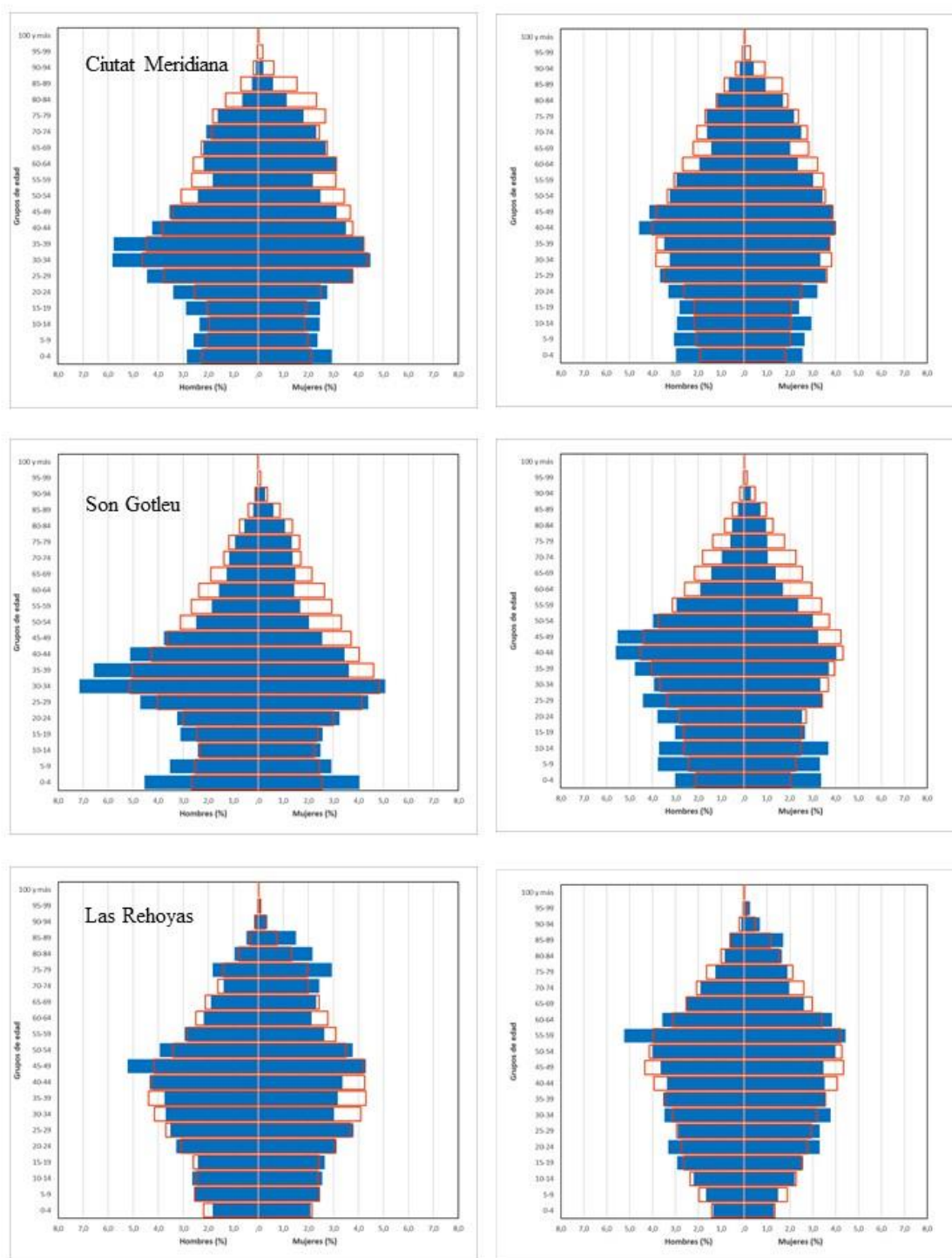
4.2 Estructura por edad y sexo

Como producto residencial del desarrollismo y del baby-boom a él asociado, la estructura por edad y sexo de la población de estos barrios registró una evolución similar al conjunto de sus entornos urbanos de tal modo que, a finales de la década de los noventa del siglo XX, sus pirámides de población eran regresivas en todos los casos. En ese momento, la llegada de una gran cantidad de inmigrantes internacionales de países en desarrollo, supuso poner en marcha en España la segunda transición demográfica (Delgado y Martínez, 2019) y, en el caso de los espacios de recepción, un rejuvenecimiento de su población.

Este fenómeno se evidencia en son Gotleu y Ciutat Meridiana (véase figura 4). En 2011, presentaban una estructura por edad menos envejecida que sus respectivas ciudades, con un mayor peso de los hombres con edades comprendidas entre 25 y 44 años y de los menores de diez años, en términos generales. Una inmigración masculinizada y un incremento en las tasas de fecundidad, fundamentalmente por el modelo reproductivo de buena parte de la población inmigrante de origen asiático y africano, lo explicaban. En 2021, la paralización de los flujos de entrada, el incremento de los retornos y una disminución en las tasas de fecundidad con la crisis económica ha supuesto acercar las pirámides de población de estos dos barrios a las de sus respectivas ciudades y a modelos nuevamente regresivos, sobre todo en el caso de Ciutat Meridiana. No obstante, en ambos barrios, los grupos de menos de 15 años siguen teniendo una mayor presencia relativa.



Figura 4. Estructuras según edad y sexo en 2011 (izquierda) y 2021 (derecha).



Fuente: INE; Estadística del Padrón Continuo de Habitantes, 2011 y 2021. Elaboración propia. En rojo los municipios respectivos.

En el caso de Las Rehoyas, la menor inmigración explicaba una pirámide más envejecida respecto a la que se registraba en la totalidad del municipio en 2011, con peso relativo elevado de las mujeres de 70 o más años. Diez años más tarde, aunque la estructura por edad es incluso más regresiva, con una menor presencia relativa de niños, el envejecimiento de la población ha disminuido debido a la intensificación de los flujos inmigratorios y a la reubicación habitacional de mayores en otras zonas de la ciudad con los procesos de reposición que se desarrollaron en el sector de El Polvorín.



Por tanto, a la diferenciación del espacio construido hay que sumarle en estos barrios una clara fragmentación biodemográfica que viene dada fundamentalmente por la sobrepresencia de extranjeros de países en desarrollo, que tienen dificultades de integración por razones de origen o por el carácter reciente de los flujos, y por la mayor vulnerabilidad que supone el envejecimiento.

5. FRAGMENTACIÓN SOCIOECONÓMICA

Desde una óptica socioeconómica, estos barrios que ya nacieron para acoger poblaciones desfavorecidas, décadas más tarde continúan siendo sectores empobrecidos, caracterizados por una mayor vulnerabilidad socioeconómica. Los datos referidos a la renta neta media por persona confirman esta situación (ver tabla 1): son Gotleu es el barrio más pobre de Palma, Ciutat Meridiana tiene la misma condición en Barcelona y Las Rehojas en Las Palmas de G. C. En términos absolutos, las secciones de estos barrios presentaban, en 2019, una renta comprendida entre 6.153 y 9.624 euros, lo que suponía que, en algunos casos, los niveles de renta no llegaran ni a la mitad de la renta municipal. Son Gotleu, con cuatro de sus cinco secciones con rentas inferiores al 40% de la de Palma.

Los bajos niveles de renta y su evolución entre 2015 y 2019 se explican por la relación inversa que mantiene con el porcentaje de extranjeros africanos y asiáticos. En son Gotleu, por ejemplo, la sección con valores de renta más elevados es la única en la que la inmigración latinoamericana tiene un mayor peso, en el resto predominan nigerianos, marroquíes y pakistaníes. En Ciutat Meridiana, en sentido contrario, el menor incremento de la renta entre estos dos años se vincula al aumento del peso de pakistaníes y marroquíes en detrimento de los inmigrantes latinoamericanos.

Tabla 1. Renta media por persona por sección censal.

	Renta neta media por persona					% Sección censal / media ciudad					Evolución indexada (2015 = 100)				
	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
ÁREA															
Palma	16.000	16.087	17.833	19.001	18.968	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,5	111,5	118,8	118,6
Son Gotleu															
0704004019	5.413	5.748	6.211	6.707	7.178	33,8	35,7	34,8	35,3	37,8	100,0	106,2	114,7	123,9	132,6
0704004022	4.791	5.092	5.352	5.631	6.153	29,9	31,7	30,0	29,6	32,4	100,0	106,3	111,7	117,5	128,4
0704004023	5.262	5.389	6.050	6.290	6.580	32,9	33,5	33,9	33,1	34,7	100,0	102,4	115,0	119,5	125,0
0704004024	4.510	4.967	5.412	5.937	6.200	28,2	30,9	30,3	31,2	32,7	100,0	110,1	120,0	131,6	137,5
0704004026	8.056	8.543	9.050	9.479	9.624	50,4	53,1	50,7	49,9	50,7	100,0	106,0	112,3	117,7	119,5
Barcelona	14.946	15.389	15.755	16.386	16.894	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	103,0	105,4	109,6	113,0
Ciutat Meridiana															
0801908110	6.688	6.690	6.772	7.211	7.474	44,7	43,5	43,0	44,0	44,2	100,0	100,0	101,3	107,8	111,8
0801908111	7.795	7.673	7.690	8.087	8.468	52,2	49,9	48,8	49,4	50,1	100,0	98,4	98,7	103,7	108,6
0801908112	7.520	7.601	7.599	8.018	8.612	50,3	49,4	48,2	48,9	51,0	100,0	101,1	101,1	106,6	114,5
0801908113	7.907	7.786	7.902	8.103	8.547	52,9	50,6	50,2	49,5	50,6	100,0	98,5	99,9	102,5	108,1
0801908114	8.359	8.395	8.413	8.831	9.020	55,9	54,6	53,4	53,9	53,4	100,0	100,4	100,6	105,6	107,9
0801908115	7.897	8.006	8.308	8.511	8.893	52,8	52,0	52,7	51,9	52,6	100,0	101,4	105,2	107,8	112,6
Las Palmas de G.C	10.536	10.777	11.365	11.904	12.429	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	102,3	107,9	113,0	118,0
Las Rehojas															
3501604007	5.519	5.628	5.918	6.576	7.000	52,4	52,2	52,1	55,2	56,3	100,0	102,0	107,2	119,2	126,8
3501604008	5.655	6.060	6.383	6.720	7.246	53,7	56,2	56,2	56,5	58,3	100,0	107,2	112,9	118,8	128,1
3501604016	5.855	6.108	6.429	6.730	7.272	55,6	56,7	56,6	56,5	58,5	100,0	104,3	109,8	114,9	124,2
3501604017	6.070	6.508	6.877	7.532	7.879	57,6	60,4	60,5	63,3	63,4	100,0	107,2	113,3	124,1	129,8
3501604018	7.432	7.349	7.699			70,5	68,2	67,7			100,0	98,9	103,6		
3501604019	6.954	7.252	7.353	7.730	8.276	66,0	67,3	64,7	64,9	66,6	100,0	104,3	105,7	111,2	119,0
3501604022	6.286	6.723	6.809	6.985	7.589	59,7	62,4	59,9	58,7	61,1	100,0	107,0	108,3	111,1	120,7
3501604023	6.861	7.003	7.279	7.862	8.345	65,1	65,0	64,0	66,0	67,1	100,0	102,1	106,1	114,6	121,6
3501604024	5.956	6.485	6.802	7.048	7.791	56,5	60,2	59,9	59,2	62,7	100,0	108,9	114,2	118,3	130,8

Fuente: INE, Estadística experimental. Atlas de distribución de renta de los hogares. Elaboración propia.

En Las Rehojas la relación entre renta e inmigración no es tan evidente dado el reducido peso de inmigrantes en el barrio. Los valores de renta se relacionan con la incapacidad del mercado laboral para ocupar a una población con baja cualificación laboral y nivel educativo, que tradicionalmente se ocupaba en el sector de la construcción (GEURSA, 2013) y la elevada proporción de pensionistas, viudas y mujeres sin ingresos. La tasa de ocupación en 2012 era de tan sólo del 22,5%.

Las menores diferencias internas se explican por las disparidades habitacionales entre las zonas en pendiente y con inmuebles más degradados (las laderas de Arapiles y el entorno de Santa Luisa de Marillac), que son los



espacios más empobrecidos, y las viviendas en propiedad de los sectores llanos, que presentan valores algo más elevados en Rehojas Altas. Asimismo, el origen precario de la población de El Polvorín se perpetúa en los valores de renta sesenta años después de su construcción y a pesar de los procesos de reposición.

6. CONCLUSIONES

Las periferias urbanas construidas durante los años del desarrollismo supusieron una ruptura morfológica, paisajística e incluso en la lógica de los modelos de expansión de la ciudad española. Definitivamente se rompió con la idea de ensanche como forma de crecimiento urbano, se incorporaron ideas de la ciudad funcional y de las ciudades satélites escandinavas (espacios verdes, jerarquización viaria, bloques abiertos y aislados, descongestión, zonificación extrema...), y se optó por construir conjuntos habitacionales tácticamente segregados, dejando espacios intermedios sin urbanizar y, por tanto, sin mostrar continuidad territorial con el resto de la ciudad. Es cierto que esta política, fundamentalmente de iniciativa pública, ayudó a paliar las necesidades habitacionales provocadas por el éxodo rural de la época. Sin embargo, fue un auténtico fracaso al abocar a la exclusión a grandes grupos de población, precisamente aquellos más vulnerables. Probablemente estamos ante la forma urbana más característica del gobierno de la época, el de la tecnocracia y la Dictadura de Franco. Seis décadas después de su construcción, la segregación, el empobrecimiento y una percepción negativa por parte del resto de los habitantes de la ciudad sigue presente en los descendientes de aquellos primeros inmigrantes o en los nuevos, ahora llegados desde el extranjero, que han venido a sustituir a los primeros pobladores.

Barcelona, Palma y Las Palmas de G.C. son buenos ejemplos donde estudiar este tipo de urbanismo. El trabajo comparativo abordado sobre los tres polígonos de viviendas ha permitido ahondar en el análisis de los actuales debates sobre la fragmentación urbana.

Desde el punto de vista de la fragmentación del espacio construido, en los tres casos de estudio hay intentos por incorporarse a la ciudad compacta y puntuales avances dotacionales. No obstante, los tres comparten localización periférica, segregada y limitada por accidentes topográficos (ejemplo, pendientes) o por grandes infraestructuras (ejemplo, autopistas). La tipología de polígono de viviendas, en manzana abierta o cerrada según el tipo de promoción, es característico, así como las altas densidades, y el pequeño tamaño y la mala calidad de las viviendas.

La fragmentación demográfica está en el origen de los tres barrios por cuanto, como espacios de reproducción social, sirvieron de alojamiento a la población trabajadora procedente del rural peninsular (Ciutat Meridiana y son Gotleu) o del propio rural insular (Las Rehojas). A finales de la década de 1990, la composición biodemográfica se modifica en los dos primeros casos, al generalizarse procesos de sustitución, pasando a ser los latinoamericanos (Ciutat Meridiana) y africanos (son Gotleu) los colectivos extranjeros más numerosos. Como hemos podido estudiar, esto es determinante en la composición por sexo y edad: más joven y masculinizada que la media de sus ciudades en aquellos barrios con mayor presencia de extranjeros.

Desde un punto de vista socioeconómico, son Gotleu, Ciutat Meridiana y Las Rehojas son los barrios con renta más baja de sus respectivas ciudades. La sección censal con renta más baja de son Gotleu representa sólo el 37,8% de la media de Palma, la de Ciutat Meridiana es el 44,25% de Barcelona y la de Las Rehojas representa el 56,3% de Las Palmas de Gran Canaria. En este contexto, las dificultades de ascenso social son importantes y se reducen las posibilidades de integración. En definitiva, la desigualdad urbana y segregación son fenómenos que se retroalimentan, y favorecen las estructuras urbanas fragmentadas en la ciudad actual post-pandémica.

AGRADECIMIENTOS

“Vivienda y movilidad internacional en las ciudades de las islas Baleares: la aparición de nuevas formas de desigualdad urbana” (RTI2018-093296-B-C22), financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 y “ERDF A way of making Europe”.



“Vivienda y movilidad internacional en las ciudades de Canarias: la aparición de nuevas formas de desigualdad urbana” (RTI2018-093296-B-C21) financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 y “ERDF A way of making Europe”.

REFERENCIAS

- Burgess, R. (2018). Segregación y fragmentación urbana: algunos comentarios. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (14), 79-86. Recuperado en: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/130405/14_07_RIURB_burgess.pdf?sequence=1
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- De Terán, F. (1999): *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Cátedra.
- Delgado, J. M., & Martínez, L. C. (2019). Composición y cambio de los comportamientos sociodemográficos en España en los inicios de una Segunda Transición Demográfica. *Cuadernos Geográficos*, 58(1), 253-276. <http://dx.doi.org/10.30827/cuadgeo.v58i1.6750>
- Duhau, E. (2013). La división social del espacio metropolitano. *Nueva Sociedad*, 243, 79–91. Recuperado en https://www.nuso.org/media/articles/downloads/3917_1.pdf
- Gago Vaquero, J.L. (2010). *El Polvorín. Reposición en historia de un barrio*. Las Palmas de G.C.: Ediciones Del Umbral.
- GEURSA (2013): Diagnóstico social del barrio de Las Rehojas-Arapiles 2012 y opinión sobre su reposición. Las Palmas de G.C.: Ayto. de Las Palmas de G.C. Recuperado en <http://www.geursa.es/wp-content/uploads/2018/07/INFORME-2012-Encuesta-Poblaci%C3%B3n-Vivienda-Rehojas-Arapiles.pdf>
- González Pérez, J.M. (2017). *Les ciutats de les Balears. Processos d'urbanització i urbanisme*. Palma: Editorial Leonard Muntaner.
- González Pérez, J.M. (2022). Evictions, Foreclosures, and Global Housing Speculation in Palma, Spain. *Land*, 11(2), 293. <https://doi.org/10.3390/land11020293>
- González Pérez, J.M., & Piñeira Mantiñán, M.J. (2020). La ciudad desigual en Palma (Mallorca): geografía del confinamiento durante la pandemia de la COVID-19. *BAGE*, 87. <https://doi.org/10.21138/bage.2998>
- Kozak, D. (2018). Revisitando el debate sobre la fragmentación urbana: una década y media después de “Splintering Urbanism”. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (14), 15-22. <https://doi.org/10.18682/cdc.vi134.5016>
- Marcuse, P. (1989). Dual city: a muddy metaphor for a quartered city. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.13(4), 697-708. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1989.tb00142.x>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). *Catálogo de Barrios Vulnerables de España 2011*. Recuperado en https://www.mitma.gob.es/arquitectura-vivienda-y-suelo/urbanismo-y-politica-de-suelo/observatorio-de-la-vulnerabilidad-urbana/analisis-urbanistico-de-barrios-vulnerables/catalogos_bv
- Parreño Castellano, J. M., Domínguez Mujica, J., & Moreno Medina, C. (2021). Etnificación, desahucio por impago de alquileres y desplazamiento residencial en una ciudad turística insular (Las Palmas de Gran Canaria - España). *Estudios Geográficos*, 82(291), e081. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.202192.092>
- Parreño Castellano, J.M., & Moreno Medina, C. (2006). La creación de asentamientos públicos segregados en los setenta. El caso de Jinámar (Islas Canarias, España). *Eria*, 70, 175-190. <https://doi.org/10.17811/er.0.2006.175-190>



- Parreño Castellano, J.M., & Suárez Naranjo, M. (2020). El difícil camino para la reposición de los polígonos de vivienda de promoción pública en Las Palmas de Gran Canaria. In J.M. Parreño & C. Moreno (Coords.) *Geografías Urbanas de Gran Canaria y Fuerteventura* (pp. 59-73). Madrid: Mercurio.
- Pérez Peñuelas, B. O. (2021). Problemática en la delimitación de fragmentación urbana por compartir procesos con otros impactos urbanos. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 8(2). <https://doi.org/10.15446/cep.v8n2.91937>
- Sabatini, F. (2006) *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. BID. Recuperado de <https://publications.iadb.org/es/la-segregacion-social-del-espacio-en-las-ciudades-de-america-latina>
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Szupiany, E. B. (2018). La ciudad fragmentada: una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano. *Revista de Estudios Sociales Contemporáneos*, 19, 101-116. Recuperado en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/89153>
- Usach, N., & Freddo, B. V. (2016). Dispersión y fragmentación socioespacial en el crecimiento reciente de una ciudad petrolera de la Patagonia argentina. *Papeles de población*, 22(90), 265-301. <http://dx.doi.org/10.22185/24487147.2016.90.041>
- Veiga, D. (2004). Desigualdades sociales y fragmentación urbana: obstáculos para una ciudad democrática. In A.C. Torres Ribeiro (comp.) *El rostro urbano de América Latina* (pp.193-209). Quito: CLACSO.



OVERTOURISM IN GRANADA. DISTRIBUTION AND PERCEPTION OF THE TOURISM ACTIVITY

Francisco Antonio Navarro Valverde, María Barrero Rescalvo, Ibán Díaz Parra, Alberto Capote Lama, Jesús Carracedo Pandelet
Department of Human Geography, University of Granada
Department of Human Geography, University of Sevilla

Abstract:

The touristification process in the city of Granada has been intensifying in the last decade, reaching in the last decade the phenomenon of overtourism in some parts of the city, with a clear interruption in the previous two years derived from the pandemic crisis. This research aims to study the distribution of the activity and the key informants' perception and their expectations after the covid-19 through in-depth interviews. An initial analysis of the distribution of tourist accommodation has been carried out. Testimonies show a clear overtourism process and vicious circle in the city's historical centre. This perception can also be attributed to inadequate tourism management. However, the pandemic period must help to rethink the activity, putting in practice some strategies: touristic tax, license and control of houses for tourist use, limitation of the activity in some places, better management from the local government, and the expansion to other barrios.

Keywords: overtourism, tourist gentrification, historical center, touristification, Granada.

Resumen:

El proceso de turistificación en Granada se ha ido intensificando en la última década, alcanzando en la última década el *overtourism* en algunas partes de la ciudad, con una clara interrupción en los dos últimos años derivada de la crisis pandémica. Este trabajo estudia la distribución de la actividad, y la percepción de los informantes clave tras la covid-19 a través de entrevistas en profundidad. Se realiza un primer estudio de la distribución de los alojamientos turísticos. Los testimonios muestran un proceso de overtourism y círculo vicioso en el centro histórico. Esta percepción también puede atribuirse a una gestión turística inadecuada. Sin embargo, el período de pandemia debe ayudar a repensar la actividad, poniendo en práctica algunas estrategias: tasa turística, licencia y control de viviendas de uso turístico, limitación de la actividad en algunos lugares, mejor gestión desde el gobierno local y la expansión a otros barrios.

Palabras clave: exceso de turismo, gentrificación turística, centro histórico, turistificación, Granada.



1. INTRODUCTION

In 2018, the World Tourism Organization (WTO), watching the reality of historical and tourist cities, defined the problem of overtourism, and understanding this concept as "the impact of tourism on a destination or part of it, which is perceived, excessively and negatively, by the affected residents; and also, the citizens' quality of life, and/or the quality of visitors" (WTO, 2018, 4). Furthermore, the document specifies that tourism congestion is due to the number of visitors and the capacity to manage them. This fact is aggravated by seasonality, the disproportionately negative impact of visitors, their concentration in specific spaces, and intelligent and technological solutions that do not fully solve the problem.

Since the 90s of the 20th century, the specialist Urry (1990) already pointed out that post-tourism sought the authenticity of destinations, albeit in a superficial way. This artificiality of the experience would later contribute to touristification, tourist gentrification and overtourism in historical centres.

Around the year 2016, Colomb & Novy (2016) showed in their work the growing position taken by residents and decision-makers in the face of a phenomenon of excess tourism in certain cities, such as Venice and Prague, and which causes an excess of negative impacts.

The following year, Goodwin (2017, 1) defines this process as the one that "describes destinations where residents or guests perceive that there is an excess of tourists and that the quality of life in the area or the quality of the tourist experience, or both, have been unacceptably deteriorated". Milano (2017), on the other hand, conceptualized it that same year as a set of unsustainable mass tourism practices, leaving the activity out of control by the administrative authorities, and with a total absence of planning and management, being the maximum expression of the phenomenon the case of Venice.

In the Spanish case, Ruano de la Fuente (2019, 31) specifies that "there is no precise diagnosis of the dimension of the problem, nor sufficient and systematic inspection or control activities: there are no studies that use indicators of the transformation of the social and business fabric (...); and there is no effective collaboration between Administrations to provide a joint response to the problem", so the activity is outside the control and regulation of the competent public administrations. Lopez et al. (2019) noted in the case of Santiago de Compostela, several signals of this phenomenon: saturation in the streets; the loss of services and shops for residents; an increasingly problematic access to housing; and a gentrification and loss of identity of these areas.

One more step in this excessive tourist pressure, which shows the feeling of rejection and protest on the part of the residents, is that of tourism-phobia. Almeida-Garcia et al. (2019), Álvarez-Sousa (2018), Blanco-Romero et al. (2019), Escudero (2019), González-Pérez (2019), Huete & Mantecón (2018), Milano (2018), Séraphin et al. (2018), Yazdi & Khanalizadeh (2017), and Zerva et al. (2019), defined it as the social opposition towards tourist activity and a critical attitude towards its management. Blanco-Romero et al. (2019) also relate it to perceptions of urban philia.

Almeida-Garcia et al. (2019) and González-Pérez (2019) highlighted the main causes of this rejection: the increase in real estate prices and speculation, even reaching evictions, the privatization of public spaces, a decrease in the purchasing power of residents, precarious employment in the tourism sector, the loss of traditional businesses compared to others oriented to foreign customers, the "gourmetization" of restaurants and food stores, an imbalance between the number of visitors and residents, excessive noise, an increase in the offer of accommodation via online platforms, hotels and tourist apartments, and the symbolic and commercial transformation of the city.

The final consequence is the gentrification resulting from the displacement of the population with less purchasing power (Ardura et al., 2019). Smith (1996, 2012) pointed out this phenomenon for the cases of Edinburgh or Harlem in New York. In New Orleans, Gotham (2005) observed a displacement of the original population due to the proliferation of entertainment and tourist places, the resident population being replaced



by a non-population. And Wachsmuth and Weisler (2018) showed short-term rentals, which significantly increased the rentals' prices.

Janoschka (2018), for the Spanish case, considers that hotel expansion, international residential demand, and the impact derived from the growth of tourist houses on platforms such as Airbnb, are highly relevant in tourism gentrification. For Seville, Díaz & Jover (2019, 2020) pointed out that gentrification and international tourism are linked and complementary phenomena, used to generate surplus value, deriving in a loss for residents of daily life in the historic centre, alienation of those spaces, diminishing the authenticity of the city, even for the residents. Urban centres become "thematic parks" (Cócola, 2011), generating urban scenes where tourist elements predominate and generating landscapes of globalization, in its most banal, aesthetic and deteriorated vision (Calle, 2019).

For Granada, Smith (1996; 2012) highlighted the phenomenon of tourist gentrification in the city; Calle (2002), which already pointed to the situations of tourist specialization in the historic barrios. And Cerezo-Medina et al. (2021) pointed to the concentration of the tourist rental offer in the historical centre, similar to the spatial distribution of tourist accommodation, and the high involvement of short-stay tourist apartment rentals.

The debate on sustainability, post-growth, the saturation of destinations, over-tourism, and the parenthesis caused by the COVID-19 virus, could be an opportunity to rethink tourism activity and emerge from the crisis promoting a new tourism model that overcomes the difficulties and problems acquired by the previous uncontrolled growth (Palomo Ortega et al., 2020).

This research seeks to show the evidence of overtourism in the city of Granada, noted by quantitative and qualitative data, for official statistics and key informants and residents, detecting concrete proofs, moments and places where this phenomenon is highly relevant. Our hypothesis is that this process is evident and significant in this city, but it is focused on the historical centre.

2. METHODOLOGY AND STUDY AREA

For this research, different sources have been used. Firstly, to introduce the concrete topic, quantitative data extracted from the Register of Tourism for Andalusian Region, the number of tourist accommodations of Granada. The typologies of the accommodation offer considered in this study are houses for tourist use, hotels, and tourist apartments. The concept of the first one is: houses for tourist purposes are those properties whose location is on buildings for residential use and are offered as accommodation services for tourist purposes regularly and for a price. It has been elaborated a unique and homogeneous database for houses of tourist use, hotels and hostels, being all the registers georeferenced inside a shapefile to represent it cartographically. These tourist houses are promoted through tourist offer channels such as travel agencies, mediation companies, organizers of tourist services, and other media (Regional Government).

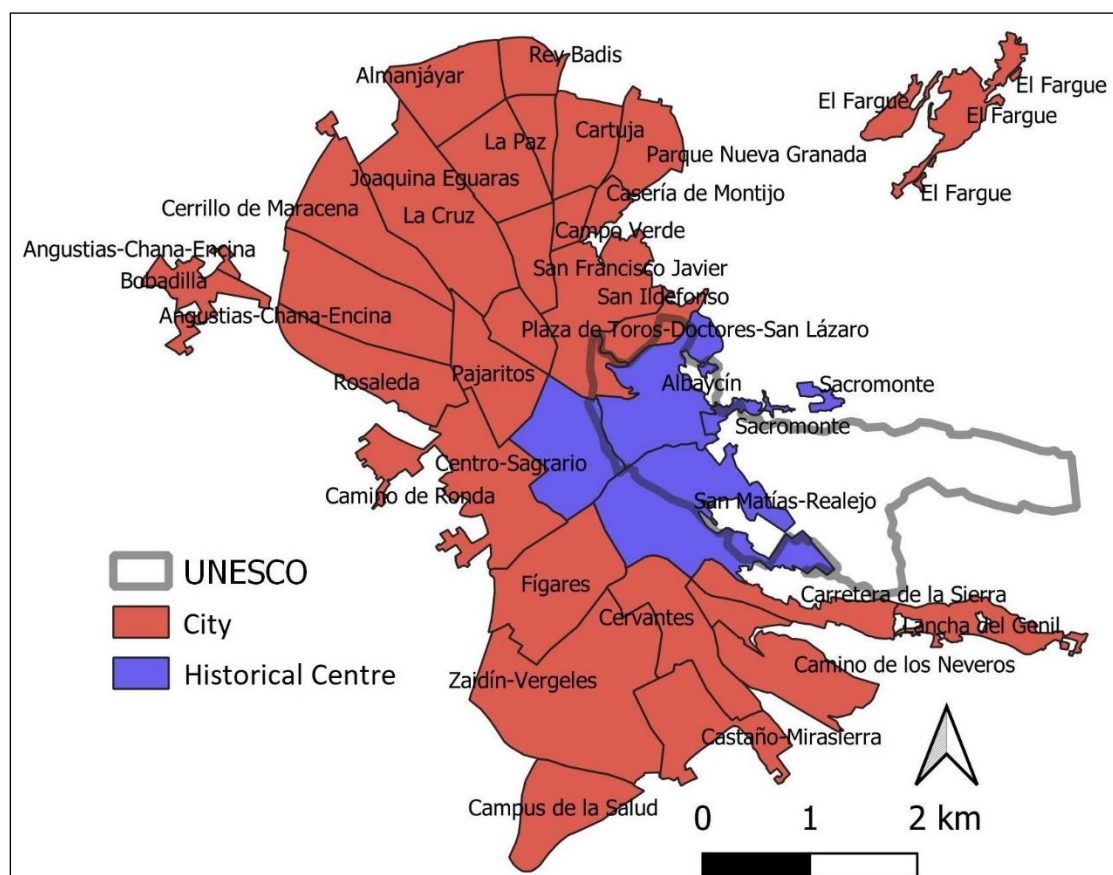
The localization and spatial distribution of bed places are studied, thanks to specific software that takes the data from different web pages, such as Airbnb and Booking. This information has been cartographically represented by analyzing the distribution of the accommodation offer of the city. Additionally, the Moran Index has been used to analyze the spatial auto-correlation; and the tourist rate, considering bed places and residents in each neighbourhood.

Secondly, we use qualitative data extracted from in-depth interviews with key informants: managers of housing for tourist use (6), residents of tourist barrios (6), and activists (3), in total 15. Two agents' profiles related to the tourist rental subsector have been considered: medium-scale management companies; and individual owners. These interviews were conducted between 2020 and 2021. Informants were selected using the snowball technique. The script of the interviews has questions about the touristification process of the last ten years in the city of Granada: the presence of tourist accommodation in historic barrios and the impact on the local economy and businesses. The informants lived in the three historic neighbourhoods most frequented by tourism: Albaicín, Realejo and Centro Sagrario.



About the study area, Granada is one of the most touristic cities in Spain. It is a relevant destination that experienced an increase in visits until 2020, when the pandemic began. The city has a relevant cultural and historical heritage and a university of international scale. The tourist area coincides with the historic centre, specifically the medieval and Renaissance barrios of Albaicín, Sacromonte, Centro-Sagrario and San Matías-Realejo. This area coincides with the city's tourist area (Figure 1). In these neighbourhoods are located the more emblematic monuments, some of these declared as World Heritage by UNESCO: castle and palaces of Alhambra-Generalife, the barrio of Albaicín, the Cathedral, and the Caves of Sacromonte; and where the most significant amount of hotels and apartments for tourist use are located. Considering the number of tourist places, it is the second for Andalusian cities, behind Seville, followed a short distance by Malaga (Granada City Council, 2019 data).

Figure 1. Study area



Source: Cartography Institute of the Andalusian Region. The authors.

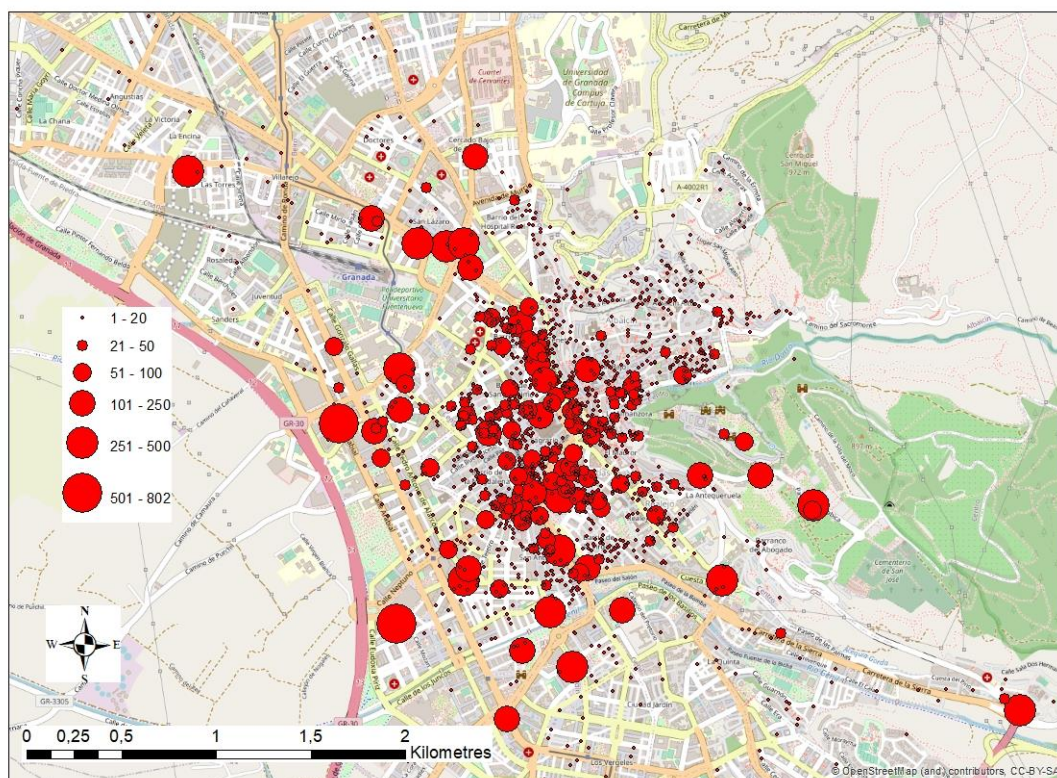
3. RESULTS

3.1. Where and when of the touristification process in the city of Granada

The spatial distribution of the accommodation in the city of Granada shows a clear concentration around the more relevant touristic monuments and barrios. The higher number of tourism accommodations is placed mainly in Centro-Sagrario, San Matías-Realejo and Albaicín. Inside of these, Albaicín Bajo, Centro-Sagrario and San Matías. In contrast, the rest of the city has a low number of touristic accommodations. If we analyze the distribution of bed places through the city of Granada, we can note the tendency to be located in four main locations: main streets, entrances to the city, inside of the touristic barrios and around the more attractive monuments (Figure 2).



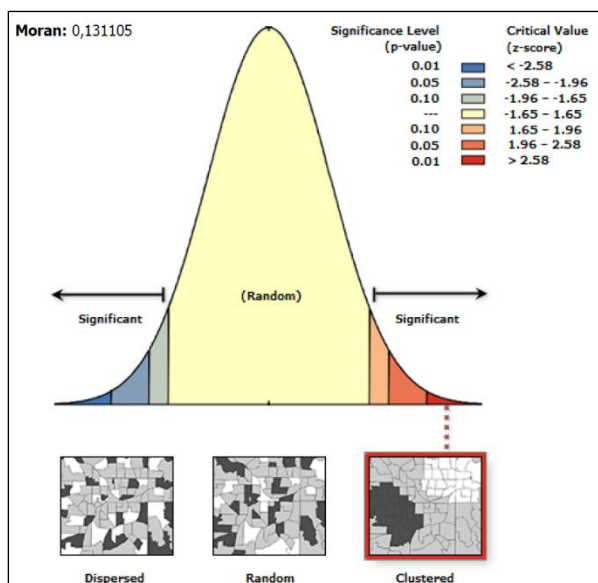
Figure 2. Distribution of bed places in the city of Granada in 2020



Source: Register of Tourism for Andalusian Region. The authors.

About the more or less concentration of the number of bed places, in the case of hotel and hostels, the Moran Index shows a “random” index, 0,040, but in the case of houses for tourist use, the result is 0,131, “clustered” (Figure 3). This fact is proved in the maps of bed places for hotel establishments which shows a higher dispersion across the city -main monuments and barrios, but also relevant streets and entrances to the city-, while the map of tourist houses reflects a higher concentration inside of the touristic barrios and close to the more attractive monuments (Figures 4 and 5). Despite the distribution of houses of tourist use in all the City, their main concentration is placed in the historical centre and around the monuments; and mainly in Elvira Street, Albaicín Bajo, Plaza Nueva and around Gran Vía Street and Reyes Católicos Street (García, D., 2019).

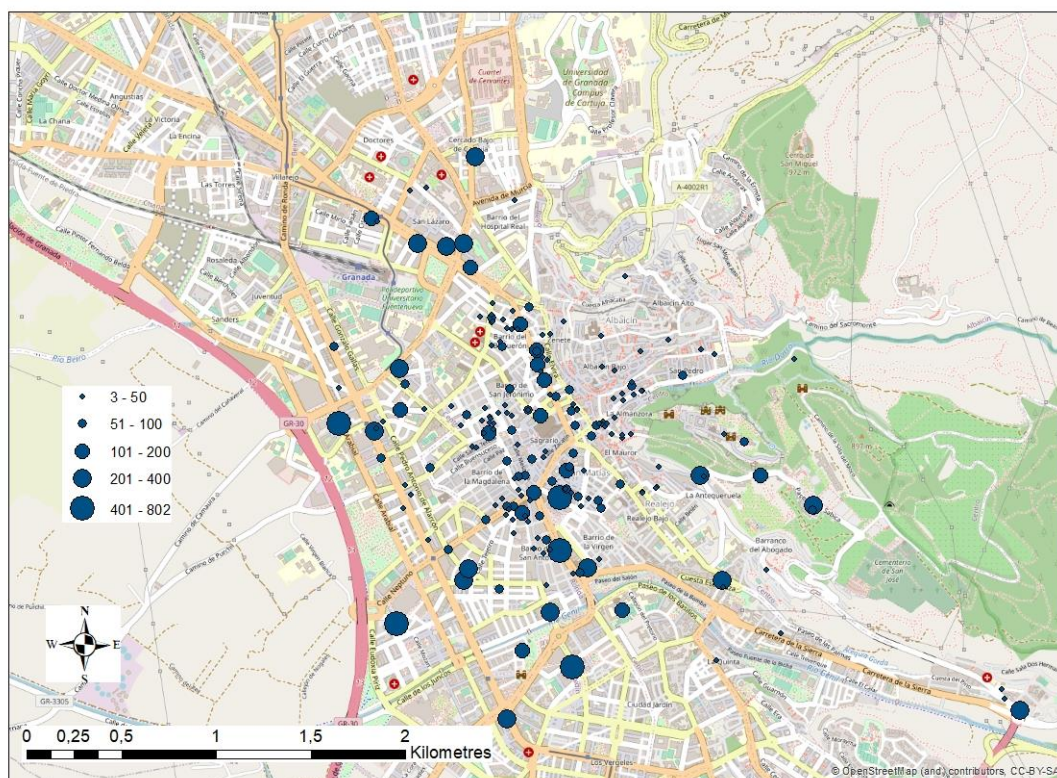
Figure 3. Moran Index of bed places of houses for tourist use in the city of Granada in 2020



Source: Register of Tourism for Andalusian Region. The authors.

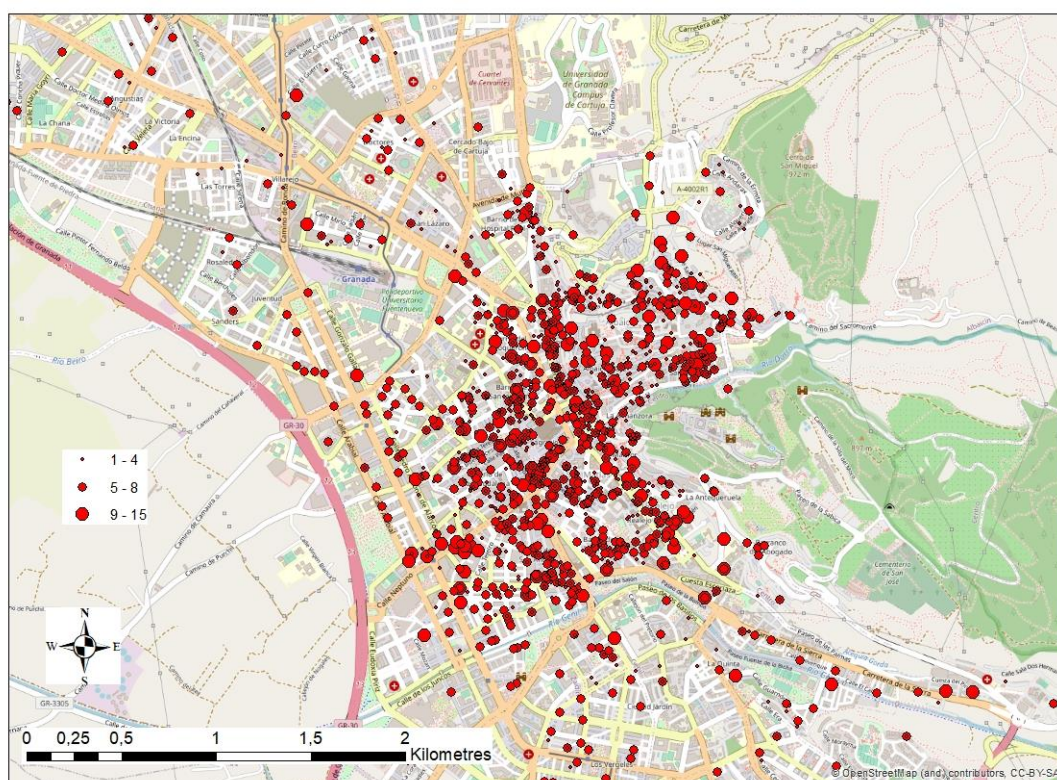


Figure 4. Distribution of bed places for hotels and hostels in the city of Granada in 2020



Source: Register of Tourism for Andalusian Region. The authors.

Figure 5. Distribution of bed places for tourist houses in the city of Granada in 2020



Source: Register of Tourism for Andalusian Region. The authors.



Inside of the three more touristic barrios of the city is Realejo-San Matias, where a more significant tourist rate is detected, 595 bed places per 1000 inhabitants. In fact, this part of the city has lost 42% of its inhabitants in 12 years. The location in this sector of a higher number of buildings with a greater number of houses for tourist use would explain this fact. It is followed by Centro-Sagrario (545 beds/100 inhabitants, losing 20% of the population), and Albaicín (468 beds/100 inhabitants, losing 15% of inhabitants) (Table 1). In total, these three barrios suffered a decrease of more than 1/4 of their population (28%) in the last 12 years. Gentrification and touristification would explain these numbers. If we compare these rates with other cities, in the case of Seville, only Santa Cruz (1,065) and Arenal (848) overcome the neighbourhoods of Granada (Andalusian Regional Government, Tourism Council). This fact is proved in the number of tourists in the city -12 tourists per 100 inhabitants in 2017- (Statista, 2022).

Tabla 1. Inhabitants and tourist rate of touristic barrios of Granada

Barrios	Inhabitants 2009	Inhabitants 2016	Inhabitants 2020	Inhabitants 2021	Bed places 2020	Tourist rate (bed places / inhabitants) 2020
Albaicín	8,277	7,442	7,206	7,055	3,320	468
Centro-Sagrario	16,028	13,028	12,803	12,905	7,014	545
Realejo-San Matías	16,888	10,303	10,012	9,785	5,854	595
Total	41,193	30,773	30,021	29,745	16,188	543

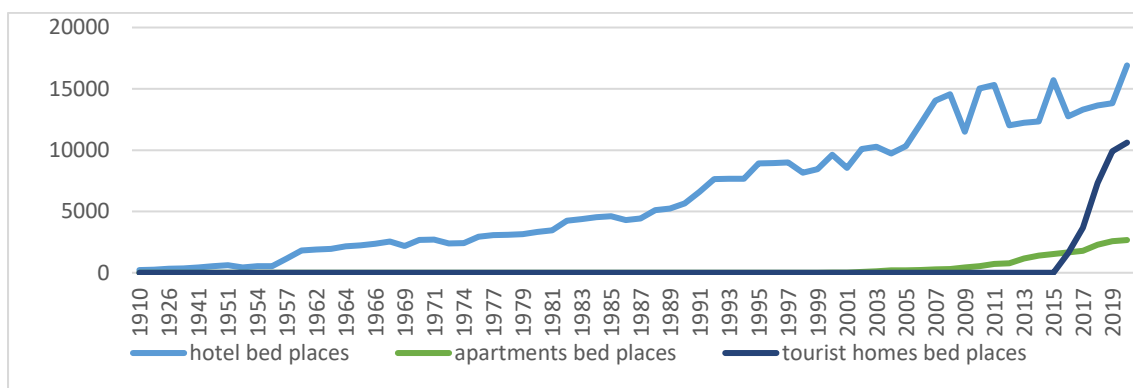
Source: Register of Tourism for Andalusian Region and Municipality of Granada. The authors.

According to its historical evolution, a continuous increase in the number of bed places is observed, from 218 in 1910 to 30,188 in 2020, keeping the numbers in the years of economic crisis. The informants share the opinion that the touristification process was accelerated in the 80s of the last century, beginning the gentrification phenomenon at the start of the new millennium, and the feeling of overtourism by residents in 2016-2017, with the rise of platforms to rent houses for tourist use. The accommodations were of hotels and hostels until 2000. This year, the first apartment in the City opened, and the first houses for tourist use were created in the City in 2016, having a massive increase between 2017 and 2018. In fact, the more relevant processes of gentrification and touristification happened between the last ten years, specifically between 2016 and 2019. At the same time, a process of precariousness and “macdonalization” is dominating the activity: tour guides, waiters, stock of housing for tourist use not declared, etc.

The COVID-19 pandemic affected these houses for tourist use in a relevant way, returning a high number of these to the conventional rental for students, but predominantly small companies and landlords, keeping the big companies the tourist use, favoring the professionalization and concentration of the sector (Figure 6). Some informants talked that during the pandemic years, a new type of tourist appeared in the city, the virtual and networker, who enjoyed and lived for several months in the city. During these months, residents recovered good feelings about the city, and for them, it was a pleasure to walk for the city's historic centre. The shared opinion of these informants is that Granada will come to the tourist numbers of pre-COVID, "nothing is going to change".



Figure 6. Tourist bed places in the city of Granada between 1910 and 2020



Source: Register of Tourism for Andalusian Region. The authors.

3.2. How is perceived the phenomenon of overtourism. Signals and details from key informants

Several signals and circumstances reveal the clear tourist gentrification process in Granada, mentioned by the informants in the interviews. Firstly, in the Barrio of Albaicín, according to all these key actors, exists *overtourism*, the “local identity is totally lost”, and “the tourists invaded the Albaicín”. The UNESCO declaration as Global Heritage was when this part of the City began to change and leave its traditional costumes and peasantry. Gradually, the Barrio closed small food shops and stores; foreigners bought traditional houses called *Cármenes*, fostering residential tourism, and modifying the interior of these traditional houses, removing the patios; houses for tourist use were increasing; even pedestrian mobility was affected by tourist groups; etc. The process has been increasing in the last ten years. It is a vicious circle of depopulation and overtourism. The emptiness and loveliness are predominant sensations in its small streets during the night.

Other evident change has been produced in the emblematic Square of San Nicolás, currently called Mirador of San Nicolás. This square has lost its traditional function as a meeting point for local inhabitants.

The process of touristification has been even more pronounced in the Albaicín Bajo, closer to the City Centre, without local shops, and where citizen participation does not exist. Thus, an evident example is the case of Calderería Street, where all the local shops have totally disappeared (bakeries, grocery store, ...), transforming these into Morocco souvenirs shops, shawarma food points, and teahouses, being affected even its name: Teterías Street. Likewise, the Paseo de Los Tristes, Acera del Darro, or Elvira Street have lost all the inhabitants.

About the proposal of Sacromonte as Global Cultural Heritage by UNESCO, practically all the informants shared the opinion that it is a good decision, but it will not produce relevant and positive changes for this part of the City: “Sacromonte is already transformed by tourism activity losing its identity”; “The previous declaration of Albaicín has been a negative experience, and in the case of Sacromonte will happen the same”; “Sacromonte would suffer the same process, opening houses for tourist use and hotels”; “flamenco events and parties, are only for tourists, only in the caves”; “Sacromonte does not need to be declared as global heritage”.

In the case of Realejo-San Matías, all the informants share the opinion that this kept the identity of the neighbourhood, the grocery shops, at least in one of the main streets, Molinos Street, and rent prices are not so high; despite the relevant lost of inhabitants in the last ten years. Probably the location in this part of the City of two relevant university centres (Faculty of Architecture and Institute of Modern Languages) has contributed to the mix and combination of a profile of students, mostly foreigners, but also tourists, with high purchasing power. Definitely, the conformation of a “hipster” and “cool” barrio. But the tendency to increase the number of houses for tourist use in this part of the City is relevant too.



And the third one, Centro-Sagrario, has suffered the same process. The informants highlighted several signals. Firstly, the abandonment of grocery stores and the increasing “macdonalization” of different peasant streets: Mesones, Alhondiga, becoming the shopping zone, streets belonging to significant commercial and textile companies (Zara, Stradivarius, Springfield, Berska, ...). Moreover, the squares, such as Birrambla, restaurants and terraces occupy a high part of the public space. Another emblematic case is the Market of San Agustín, which has suffered a "gourmetization" process, but with poor success. In fact, residents of the city try to avoid this part of the city because of the mobility problems, not only by car but also by walking.

All the informants agreed to control the houses for tourist use, even the managers and landlords: the number in each neighbourhood, in each building, and the number of hosts in each house. Also, they share the opinion that this type of tourist accommodation has contributed hugely to the increased price of rental apartments, to the overtourism phenomenon and feeling of residents: “Airbnb is the beginning of the end, the link between host and tourist is removed”. High levels of benefit have influenced the change from a conventional rental to a tourist rental. At the same time, it has propitiated the movement of workers residents to other parts of the city, the emergence of displaced residents, but most of them indirectly moved.

4. DISCUSSION AND CONCLUSIONS

Both key informants and other experts (García-Hernández et al., 2009) share the opinion that to combat overtourism is necessary to go beyond “technological” solutions, including participative and governance processes promoted by the municipality and public-private collaborations. Informants noted the low interest of the municipality to promote the participative process to debate and face overtourism phenomenon in the City. As noted in other cities and studies (Ruano de la Fuente et al., 2019), residents feel outside of local political decision-making to tackle overtourism, by the lack of a participative culture and the non-possibility to control the capitalist process of appropriation of public spaces. Even these key actors suggested the creation of neighbourhood councils.

Additionally, other mentioned proposals try to expand the activity to other parts of the City; the control and regulation (prices, number) of houses for tourist use (Horn & Merante, 2017; Ardura et al., 2019); the limitation of bed places in some parts of the City; the promotion of links and connections between residents and tourists; the attraction of new settlers, of young people in the case of the Albaicín neighbourhood. Definitely, it is suggested by authors and key informants the necessity to limit the activity and the number of tourists (Mirashi, 2017; Donaire et al., 2019), and the instauration of a tourism tax, but promoting the efficient use of the benefits extracted of this fee.

Few experts and key informants understood that the parenthesis of the covid pandemic will be an opportunity to overcome the overtourism problems and improve the quality and sustainability of the tourist destinations (Palomo et al., 2020). The negative opinion of these informants also shows a feeling of urban-philia and romanticism to Granada, mentioned by Blanco-Romero et al. (2019) as a classical answer from residents to overtourism.

The higher concentration in these zones of hotels and houses for tourist use, and their high growth in the last five years, increase the perception of *overtourism* and tourism gentrification. This process has been exacerbated by the activity's pauperization and macdonalization; the tendency to feed the vicious circle of depopulation; and the loss of identity and peasantry.

It is relevant to note, also, the differences between these neighbourhoods. Realejo keeps its identity, probably by the type of tourism, less aggressive, long-term stays, mixing academic and tourism aims, for travellers and students; and its recognition between the tourists as a fashion, hipster and cool barrio. On the other hand, Albaicín is suffering abandonment and loss of residents, with an aggressive touristification process and huge mobility problems. And finally, Centro-Sagrario, as shopping area, and with squares for restaurants.



Some of the few proposals for the post-growth tourism phase to find a more controlled, responsible and sustainable tourism are linked to the search for more individualized and personalized demands, the reinforcement of planning and management, sustainable mobility, the review of tourist fees and taxes, the incorporation of peri-urban space into the offer, and in this case the reinforcement of governance tourism and public-private collaboration.

ACKNOWLEDGEMENTS

Research Project: Desarrollo urbano e impactos socio-espaciales del sector turístico en grandes ciudades andaluzas. PAIDI 2020. Reference. P18-RT-2427.

Key informants: residents, managers of houses for tourist use, and activists.

REFERENCES

- Almeida García, F., Cortés-Macías, R. & Balbuena-Vázquez, A. (2019). Tourism-phobia in historic centres: the case of Málaga. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2823, 1-32. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2823>
- Álvarez-Sousa, A. (2018). The Problems of Tourist Sustainability in Cultural Cities: Socio-Political Perceptions and Interests Management. *Sustainability*, 10(2), 503. <https://doi.org/10.3390/su10020503>
- Ardura Urquiaga, A., Lorente-Riverola, I., Mohino, I. y Ruiz Sánchez, J. (2019). "No estamos tan mal como Barcelona": análisis de la proliferación y regulación de las viviendas de uso turístico en Madrid y Barcelona. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2828, 1-47. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2828>
- Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M., Morell, M. y Fletcher, R. (2019). Not tourism-phobia but urban-philia: understanding stakeholders' perceptions of urban touristification. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2834, 1-30. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2834>
- Calle Vaquero, M. de la (2002). *La ciudad histórica como destino turístico*. Barcelona: Ariel.
- Calle Vaquero, M. de la (2019). Turistificación de centros urbanos: clarificando el debate. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2829, 1-40. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2829>
- Cerezo-Medina, A., Romero-Padilla, Y., García-López, A., Navarro-Jurado, E., Sortino-Barrionuevo, J. & Guevara-Plaza, A. (2021) Comparative analysis of short-term rental homes and traditional accommodation in Andalusian tourist cities: intensity, density, and potential expansion areas, *Current Issues in Tourism*, <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1983522>
- Cócola Gant, A. (2011). El Barrio Gótico de Barcelona. De símbolo nacional a parque temático. *Scripta Nova*, 15. <https://doi.org/10.1344/sn2011.15.3393>
- Colomb, C., & Novy, J. (2016). *Protest and resistance in the tourist city*. London: Routledge.
- Díaz, I. & Jover, J (2020). Overtourism, place alienation and the right to the city: insights from the historic centre of Seville, Spain. *Journal of Sustainable Tourism*, <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1717504>
- Donaire Benito, J.A., Zerva, K., Palov i Rubio, S. y Blanco, D. (2019). Do not cross the line: planning the limits of tourism in Barcelona. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 1-26. <https://doi.org/10.21138/bage.2835>
- Escudero Gómez, L. A. (2019). Residents' Opinions and Perceptions of Tourism Development in the Historic City of Toledo, Spain. *Sustainability*, 11, 3854. <http://dx.doi.org/10.3390/su11143854>
- García-Álvarez, D. (2019). Análisis espacial del alojamiento ofertado a través de nuevas plataformas de economía colaborativa en la ciudad de Granada (España). *XXVI Congreso de la Asociación Española de Geografía. Crisis y espacios de oportunidad. Retos para la geografía*. Asociación de Geógrafos Españoles: Valencia.
- García-Hernández, M., Ivars-Baidal, J. y Mendoza de Miguel, S. (2019). Overtourism in urban destinations: the myth of smart solutions. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2830, 1-38. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2830>



- González-Pérez, J.M. (2019). The dispute over tourist cities. Tourism gentrification in the historic Centre of Palma (Majorca, Spain). *Tourism Geographies*, 22, 1 [http:// 10.1080/14616688.2019.1586986](http://10.1080/14616688.2019.1586986)
- Goodwin, H. (2017). Seasonality, Cruises and Overtourism: Coping with Success <https://news.wtm.com/seasonality-cruises-and-overtourism-coping-with-success/>
- Gotham, K. F. (2005). Tourism gentrification: The case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies*, 42(7), 1099–1121. <https://doi.org/10.1080/00420980500120881>
- Horn, K. & Merante, M. (2017). Is home sharing driving up rents? Evidence from Airbnb in Boston. *Journal of Housing Economics*, 38, 14-24. <https://doi.org/10.1016/j.jhe.2017.08.002>
- Janoschka (2018). Gentrificación en España reloaded. *Revista Papers*, 60, 24-33. Recuperado en <https://raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/339238>
- López, L., Pazos Otón, M. y Piñeiro Antelo, M^a (2019). ¿Existe overtourism en Santiago de Compostela? Contribuciones para un debate ya iniciado. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2825, 1-48. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2825>
- Milano, C. (2017). *Overtourism y Turismofobia. Tendencias globales y contextos locales*. Barcelona: Ostelea School of Tourism & Hospitality.
- Misrahi, T. (2017). Wish you weren't here: What can we do about over-tourism? *World Economic Forum Weekly Update*, 19 September. <https://www.weforum.org/agenda/2017/09/what-can-we-do-aboutovertourism/>
- Palomo, G., Jurado, E., Medina, A., & Bernier, E. (2020). Turismo poscoronavirus, ¿una oportunidad para el posrecimiento?. In M. Simancas Cruz, R. Hernández Martín & N. Padrón Fumero: *Turismo pos-COVID-19: Reflexiones, retos y oportunidades*. (pp. 161-173). Publisher: Cátedra de Turismo Caja Canarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna.
- Ruano de la Fuente, J.M., Iglesias Jiménez, E. y Polo Villar, C. (2019). El Madrid vivido: los problemas urbanos desde la perspectiva de la ciudadanía en el contexto del turismo de masas. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2826, 1-38. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2826>
- Smith, N. (2012) [1996]. *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Statista (2022). Promedio de turistas por cada 100 habitantes en 15 destinos urbanos seleccionados de España en 2017. Recuperado en <https://es.statista.com/estadisticas/801475/presion-turistica-media-en-15-destinos-urbanos-seleccionados-espana/>
- Urry, J. (1990). The "consumption" of tourism. *Sociology*, 24(1), 23-35.
- Wachsmuth, D. & Weisler, A. (2018). Airbnb and the rent gap: gentrification through the sharing economy. *Environment and planning A: Economy and Space*, 50(6), 1147-1170. <http://dx.doi.org/10.1177/0308518X18778038>
- World Tourism Organization (2018). "Overtourism"?. *Understanding and managing urban tourism growth beyond perceptions*. Madrid: UNWTO. Recuperado de <https://doi.org/10.18111/9789284499999>
- Statista (2022). Promedio de turistas por cada 100 habitantes en 15 destinos urbanos seleccionados de España en 2017. Recuperado en <https://es.statista.com/estadisticas/801475/presion-turistica-media-en-15-destinos-urbanos-seleccionados-espana/>



(RE)PENSAR EL LUGAR DE LA RELIGIÓN EN LOS PROCESOS DE GENTRIFICACIÓN

Víctor Albert Blanco

Filiación institucional: Université Paris 8 - Saint Denis / Investigacions en sociologia de la religió - Universitat Autònoma de Barcelona (ISOR-UAB)

Resumen:

Esta presentación tiene como objetivo examinar el lugar y la forma de las expresiones de las minorías religiosas en los procesos de gentrificación. A partir de una investigación cualitativa realizada entre 2016 y 2020 en dos barrios en gentrificación de París (la Goutte d'Or) y Barcelona (el Raval), esta presentación analiza el papel ambivalente y contradictorio de las expresiones religiosas en estos contextos y procesos urbanos conflictivos. Apoyándose en el giro espacial de los estudios sociológicos del hecho religioso, se examina pues la construcción de estos discursos ambivalentes por parte de diferentes actores locales, así como sus implicaciones para las expresiones (lugares de culto, celebraciones en la vía pública, comercios especializados, imágenes y símbolos...) de las minorías religiosas (especialmente el islam) en estos espacios urbanos.

Palabras clave: Diversidad religiosa, Gentrificación, Barrio, París, Barcelona.

Abstract:

This presentation aims to examine the place and form of religious minority expressions in gentrification processes. Based on qualitative research carried out between 2016 and 2020 in two neighborhoods in gentrification in Paris (la Goutte d'Or) and Barcelona (el Raval), this presentation analyzes the ambivalent and contradictory role of religious expressions in these urban contexts and conflicting processes. Drawing in the spatial turn of the sociology of religion, it examines the construction of these ambivalent discourses by different local actors, as well as their implications for expressions (places of worship, celebrations on public roads, specialized shops, etc.). images and symbols...) of religious minorities (especially Islam) in these urban spaces.

Keywords: Religious diversity, Gentrification, Neighborhood, Paris, Barcelona.



1. INTRODUCCIÓN

Esta presentación tiene como objetivo examinar el lugar y la forma de las expresiones de las minorías religiosas en los procesos de gentrificación. La gentrificación ha sido definida por los geógrafos y sociólogos urbanos como un proceso de apropiación de determinados barrios por parte de clases medias y altas que no lo habitaban previamente, provocando a su vez el desplazamiento de otros habitantes con un capital económico y cultural menor. A menudo, este cambio sociodemográfico implica también una reconfiguración de los paisajes urbanos debido a la apertura de nuevos comercios, servicios y/o actividades acordes con los gustos de los nuevos habitantes del barrio. La gentrificación, por tanto, puede entenderse como una disputa en el acceso a la vivienda y sobre los usos de los lugares públicos, produciendo un nuevo régimen espacial que determina qué y quién es o no aceptado en el espacio urbano. La abundante literatura sobre la gentrificación ha señalado las dinámicas de poder que la subyacen, y ha identificado la importancia de las relaciones sociales y de dominación (clase, género, racialización...) en este proceso de apropiación y resistencia urbana. Sin embargo, el papel de la religión en esta disputa por el espacio público ha sido poco abordado por las investigaciones sobre gentrificación llevadas a cabo desde las ciencias sociales.

Basándome en un largo trabajo de campo realizado entre 2016 y 2020 en dos barrios en gentrificación de París (la Goutte d'Or) y Barcelona (el Raval), en esta presentación analizo el papel ambivalente y contradictorio de las expresiones religiosas en estos contextos y procesos urbanos conflictivos. Apoyándome en el giro espacial de los estudios sociológicos del hecho religioso, examino la construcción de estos discursos ambivalentes por parte de diferentes actores locales, así como sus implicaciones para las expresiones (lugares de culto, celebraciones en la vía pública, comercios especializados, imágenes y símbolos...) de las minorías religiosas (especialmente el islam) en estos espacios urbanos. En primer lugar, muestro que la presencia pública de dichas minorías puede ser rechazada por los grupos sociales dominantes, que las ven como una fuente más de "degradación" urbana y como un elemento incompatible con los supuestos usos seculares del espacio público. Esto conlleva un proceso de regulación y limitación de dichas expresiones para que sean conformes a lo que se espera de la transformación urbana en curso. Finalmente, señalo cómo, de manera paradójica y después de estos mecanismos de regulación, el pluralismo religioso y su inscripción en la geografía urbana son estratégicamente utilizados por ciertos actores en la dinámica de revalorización simbólica del barrio que conlleva la gentrificación, especialmente en su promoción como un lugar "multicultural" y "cosmopolita".

2. METODOLOGÍA

Esta presentación retoma los principales puntos abordados en el capítulo teórico de mi tesis doctoral de sociología²¹. Este trabajo se sustenta en una larga investigación de carácter cualitativo, llevada a cabo, como se señalaba en la introducción, en dos barrios en gentrificación de París y Barcelona: la Goutte d'Or y el Raval, respectivamente. En ambos casos, se ha procedido a una recogida de datos empíricos a través de entrevistas semiestructuradas (67 en total) con distintos actores locales (vecinos implicados a nivel asociativo, comerciantes, responsables políticos y técnicos de las administraciones, grupos religiosos...), complementadas por un enfoque etnográfico con la realización de un centenar de observaciones de eventos significativos (reuniones públicas, fiestas populares, conmemoraciones religiosas, manifestaciones...) así como por un amplio corpus de documentos de archivo (actas de los consejos de distrito, planes sectoriales y urbanísticos, material asociativo, boletines y periódicos locales...). En esta presentación se abordan principalmente las implicaciones teóricas derivadas del ejercicio de generalización de los datos empíricos.

La perspectiva comparada del estudio permite, precisamente, dicho ejercicio de generalización, debido a las enormes similitudes entre los dos casos. A pesar de situarse en contextos nacionales diferentes (Francia y España), la Goutte d'Or y el Raval son efectivamente dos barrios con una historia y unas estructuras sociodemográficas muy parecidas. Ambos territorios se han situado históricamente en los "márgenes" de sus ciudades, concentrando contingentes importantes de población obrera. A partir de la segunda mitad del siglo XX, los dos barrios se convierten asimismo en enclaves urbanos en los que se concentran porcentajes de

²¹ Cuya defensa está prevista para antes que finalice el presente curso académico 2021-2022.



inmigrantes que sobrepasan ampliamente la media a nivel de ciudad. Esta diversidad poblacional se traduce en una importante pluralidad religiosa, especialmente visible a través de las manifestaciones islámicas. Por otra parte, en ambos barrios las administraciones públicas inician en los años 80 del siglo XX un importante proceso de transformación urbana, que se ha prolongado hasta día de hoy y que ha provocado (cuando no promovido directamente) una ingente gentrificación (Bacqué & Fijalkow, 2006; Fernández, 2014). En este sentido, la coexistencia de una pluralidad religiosa visible con una gentrificación no menos evidente hace del Raval y de la Goutte d'Or unos casos paradigmáticos para el análisis conjunto de la interrelación de estos dos procesos inscritos en el espacio urbano.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Más allá de sus diferencias y puntos en común, las perspectivas tradicionales sobre las que se ha sustentado el estudio de la gentrificación convergen en el hecho de no conceder (casi) ningún lugar para el análisis del hecho religioso en dicho proceso. La religión es tratada, en el mejor de los casos, como un complemento de las relaciones sociales raciales o étnicas. En este sentido, las prácticas y las creencias religiosas (tanto de los gentrificadores como de los gentrificados) parecen expresiones ausentes o invisibles en la mayoría de las contribuciones. Esta ausencia es indicativa del proceso de "aislamiento" de la sociología de las religiones (Beckford, 2003; Davie, 2013), pero también refleja una cierta marginalización del objeto "religión" en las actuales investigaciones en ciencias sociales. Sin embargo, y esta es una de mis principales hipótesis, las transformaciones urbanas derivadas de la gentrificación operan una reconfiguración de los espacios religiosos y seculares, que ven sus límites desplazados y sus formas y expresiones resignificadas.

Según Chabrol et al., la gentrificación "puede definirse como una relación social desigual de apropiación del espacio que se desarrolla a diferentes niveles: entre clases sociales, generaciones o grupos étnicos y/o racializados" (2016: 70). Es por tanto en el análisis de estos "diferentes niveles" que aquí se propone tomar en cuenta a los grupos religiosos y sus manifestaciones. Si bien es cierto que las relaciones de alteridad en torno a las adscripciones religiosas se entrecruzan y superponen con los procesos de racialización y etnización, aquí se aboga por tener en cuenta plenamente el binomio religioso-secular en el análisis de la apropiación desigual del espacio que entraña la gentrificación. Como construcción social y política, los contornos de este binomio son cambiantes de un contexto espacial a otro, pero también entre momentos históricos diferentes (Liogier, 2006). Esta distinción no opera únicamente en una "esfera pública" abstracta, sino que se materializa y toma forma en el espacio urbano (Hervieu-Léger, 2002; Kong y Woods, 2016). Se puede presuponer, por tanto, que, en determinados barrios y territorios, la labor de distinción entre lo religioso y lo secular no es ajena a la gentrificación.

Desde esta perspectiva, la intersección entre religión y gentrificación puede entenderse desde diferentes aspectos. Notemos primero que "las clases sociales, generaciones o grupos racializados" involucrados en la gentrificación pueden tener relaciones claramente diferenciadas con la religión. Como en la sociedad en su conjunto, algunos habitantes o actores locales tendrán afiliaciones religiosas definidas, declarándose algunos como "practicantes", mientras que otros reivindicarán simplemente una identidad "cultural" difusa (Dargent, 2019). Asimismo, otros actores se definirán como "laicos", "agnósticos" o "ateos", considerando sus filiaciones como identidades "normales", o por lo menos hegemónicas, en el actual contexto europeo. En este sentido, los antiguos habitantes y los que llegan durante el proceso de gentrificación de un barrio pueden tener afiliaciones o creencias religiosas diferentes y contradictorias.

Sin embargo, la gentrificación no es solo una secuencia de salidas y llegadas de poblaciones con distintas identidades sociales (de clase, género, origen nacional y/o étnico, religión...). Tal como ha señalado la literatura, la gentrificación se acompaña de un conjunto de "productos urbanos", como la forma y la estética de los edificios, las viviendas o los comercios (Chabrol et. al., 2016: 47). Estos "productos", ya sean obra de actores públicos o privados, permiten entonces operar una revalorización del lugar, constituyendo así un mercado de bienes económicos y simbólicos cuyo valor refleja el lugar de los actores presentes. En este sentido, la gentrificación puede entonces ser aprehendida como un "campo" (Bridge, 2001; Ley, 2003), es decir, como un terreno de relaciones, prácticas sociales o huellas materiales e históricas inscritas en el espacio urbano y que



son el resultado de un “juego” entre actores diferentemente posicionados en el espacio social (Bourdieu, 2002 [1984]); Ley, 2003).

La religión debe ser tenida en cuenta en el análisis de estos “productos urbanos” y en el proceso de desvalorización o revalorización de los territorios en los que se ubican. En los barrios donde confluyen la pluralización religiosa y la gentrificación, hay lugares de culto, comercios y restaurantes con identificaciones religiosas (halal, kasher, hindú...), ritos y conmemoraciones que a veces ocupan calles y plazas, o incluso expresiones vestimentarias y corporales. Estas manifestaciones no son ajenas a los cambios urbanos, sino que se inscriben en ellos. Pueden formar parte del mercado de productos urbanos, de sus “bienes simbólicos” (Bourdieu, 1997 [1994]) cuyo valor es variable y está sujeto al posicionamiento de los actores presentes en el campo.

Los actores mejor posicionados en el espacio social son aquellos que logran imponer sus formas de ver y clasificar los objetos (Bridge, 2001), incluidos los religiosos. Aquí es donde se materializa una de las hipótesis ya planteadas. Si las transformaciones urbanas derivadas de la gentrificación operan una reconfiguración de los espacios religiosos y seculares, ésta se materializa en productos urbanos particulares. Es así como, por ejemplo, se ordena el cierre o la demolición de determinados lugares de culto, mientras que otros, por el contrario, se aprecian y se valoran, siendo incluso objeto de procesos de patrimonialización. Es precisamente en la producción de estos elementos que se enfoca mi presentación, presuponiendo que son el resultado de un proceso de regulación de lo religioso inscrito en el “régimen urbano” de la gentrificación.

3.1. Un régimen urbano que condiciona el lugar y la forma de la religión

Mar Griera y Marian Burchardt (2020) proponen el concepto multidimensional de “régimen urbano” para entender la gobernanza de la religión en las ciudades contemporáneas. Este régimen incluiría (a) el marco legal y las normas administrativas; (b) el orden de interacción de la ciudad y los registros emocionales asociados a ella; y (c) imaginarios y representaciones en el espacio público. Esta herramienta analítica les permite describir las variaciones de trato hacia las diferentes comunidades religiosas en una misma ciudad, y así explicar la forma que toman sus manifestaciones y rituales en el espacio público. Propongo aquí adaptar el alcance analítico de este concepto para aplicarlo al estudio de la regulación de la pluralidad religiosa a nivel de un barrio. Si el “régimen urbano” atañe a toda la ciudad, al mismo tiempo se adapta y materializa a la escala microsociológica del barrio, siendo condicionado por las transformaciones que lo atraviesan y lo modulan, incluida la gentrificación.

La escala del barrio permite así ver las particularidades de los diferentes territorios. Si las grandes ciudades europeas, como París y Barcelona, se proyectan hoy como aglomeraciones "abiertas" y "cosmopolitas", el grado y la concreción de estos imaginarios urbanos (y el lugar de lo religioso que en estos se concede) varía de una a otra, pero también entre barrios. Desde esta perspectiva, la presencia visible de religiones minoritarias, y en particular del islam como es el caso de los dos barrios analizados en mi investigación, parece reforzar las representaciones construidas sobre dichos territorios y que a menudo los califican como lugares “multiculturales” o “cosmopolitas” (Albert Blanco, 2019). Sin embargo, para que esta presencia pueda reforzar estos imaginarios, es necesario enmarcarla y someterla a un proceso de gobernanza inscrita en la “reclasificación simbólica del espacio” propia a la gentrificación (Collet, 2015).

En este sentido, Chabrol et al., señalan que la apropiación desigual del espacio que resulta de la gentrificación se produce bajo el “sello de un modelo de urbanidad” que podría resumirse en cuatro palabras: “centralidad, densidad, diversidad, historicidad”. (2016: 71). ¿Cómo analizar entonces los posibles vínculos entre este “sello” y el “régimen urbano” de gobernanza de la religión? Las "normas administrativas", "el orden de interacción" y "los imaginarios y representaciones del espacio público" que afectan a la religión no pueden entenderse sin considerar el "modelo de urbanidad" que resulta de la transformación urbana.



Es por tanto en este “modelo de urbanidad” que debemos analizar el lugar y la forma de las manifestaciones religiosas en estos barrios. Éstas, por tanto, deben ser coherentes con este paisaje diverso y heterogéneo o, en otras palabras, deben ser acordes a los imaginarios que hacemos de él y con el régimen de interacción que se le impone. Los actores involucrados en la gentrificación no son necesariamente sujetos deseosos de vivir, frecuentar o construir un barrio dinámico y vivo a nivel religioso. Sin embargo, sí que deben ser considerados como agentes capaces de incorporar esta dimensión a las representaciones y la forma de practicar el espacio que despliegan en estos lugares, otorgando o quitando valor a los “productos urbanos” que se derivan de las distintas expresiones religiosas presentes y visibles en el lugar.

Este ideal urbano no es una “dimensión simbólica que pudiéramos aislar”, única “responsable de la transformación de los centros de las ciudades en espacios deseables” (Tissot, 2012). Este modelo traduce prácticas, modos de vivir, pero también políticas públicas específicas que contribuyen a definir el espacio urbano. Se trata, pues, de tener en cuenta, de forma dinámica y en su conjunto, las “movilizaciones sociales, las transformaciones materiales y las inversiones simbólicas” que tienen lugar en estos territorios (Tissot, 2012). Respecto a la pluralidad religiosa, esto significa permanecer atentos a los conflictos que surgen en torno a determinados manifestaciones y a las regulaciones puestas en marcha, pero también a la incorporación de la diversidad religiosa en los imaginarios transmitidos sobre estos lugares. Estamos pues en una perspectiva neolefebvriana, considerando el espacio como “un producto social” articulado por la tríada del espacio percibido, concebido y vivido (Lefebvre, 2013 [1974]) que incide necesariamente en la forma en que la religión es enmarcada, visibilizada y des/revalorizada.

En el caso de los dos barrios analizados en mi investigación, el islam y algunas de sus expresiones públicas son construidas en verdaderos “problemas públicos”. Esto conlleva, en primer lugar, a justificar y promover su regulación y, en un segundo tiempo, a que dichas manifestaciones puedan ser parte del ideal urbano del barrio “diverso” y “multicultural”. Este proceso, que en la realidad no discurre de manera lineal e inequívoca, no ocurre en paralelo a la gentrificación, sino que se inserta y forma parte de esta.

En este proceso, las polémicas alrededor de ciertas manifestaciones públicas del islam (rezos en la calle, condiciones de los lugares de culto, expresiones vestimentarias como el velo, presencia de tiendas y restaurantes halal...) atañen ciertamente una retórica particular, pero movilizan también un vocabulario compartido con las controversias sobre otros fenómenos urbanos, reforzando así una imagen construida de declive y pauperización de los barrios donde se ubican. Ante la constatación de la existencia de un “problema” los poderes públicos se disponen a intervenir, motivados muchas veces por algunos de los actores implicados en la gentrificación (Milliot, 2015). La regulación de lo religioso no queda entonces aislada de la gestión de otros fenómenos que tienen lugar en el mismo espacio urbano. Dicha regulación es coherente con la dinámica de la gentrificación, protagonizada por los mismos actores, discutida en los mismos espacios de participación ciudadana e, incluso, incluida en los mismos instrumentos y dispositivos de planificación de las políticas urbanas. Finalmente, y como ya se ha avanzado anteriormente, la presencia de un islam controlado y delimitado gracias a dicha regulación puede constituir un “producto urbano” que, en el mercado de los bienes simbólicos de la gentrificación, permite reforzar el imaginario del barrio diverso y multicultural. Sin embargo, y esto es quizás lo más importante, el barrio no se aprecia y revaloriza por contar con una importante presencia musulmana, sino porque esta característica puede modularse y situarse al lado (o más bien debajo, de manera subordinada) de otros elementos intercambiados en el mercado de bienes materiales y simbólicos de la gentrificación (Bridge, 2001).

Se trata, pues, de un trabajo de selección y jerarquización de las manifestaciones religiosas que se inserta en el proceso de gentrificación. Este trabajo es multidimensional. Se desarrolla en torno a la forma de las expresiones públicas y de los lugares de culto, pero también atañe a espacios supuestamente “seculares” como las fiestas populares o los equipamientos culturales donde se visibiliza una cierta imagen de la “diversidad” local. En este sentido, si los poderes públicos ordenan la delimitación de ciertas prácticas islámicas (siendo aquí el ejemplo más claro la prohibición de rezar en las calles de París dictada en 2011, después de una enorme controversia animada por la extrema derecha), el trabajo de regulación no pretende hacer desaparecer por completo la



religión, sino difuminarla y adaptarla para hacerla más aceptable al modelo de urbanidad que imprime la gentrificación y, por tanto, a los gustos y disposiciones de los actores mayoritarios y dominantes.

En este proceso se pueden distinguir cuatro fases, que deben entenderse más como construcciones teóricas que como delimitaciones empíricas exactas y fijas. Cada una de estas cuatro fases corresponde a momentos identificados por la literatura como significativos en el proceso de gentrificación de un territorio. A partir de los resultados empíricos obtenidos en mi investigación en la Goutte d'Or de París y en el Raval de Barcelona, incorporo a dichos momentos la evolución de las manifestaciones religiosas, lo que permite ilustrar la articulación de ambos fenómenos.

La primera fase correspondería a un período previo a la gentrificación. Debido a múltiples factores, el barrio se convierte en un lugar de residencia de las clases populares, incluso inmigrantes. La estructura del entorno construido, un parque de viviendas deteriorado y relativamente accesible o la ubicación geográfica en la aglomeración urbana, facilitan el asentamiento de clases trabajadoras e inmigrantes en paralelo con un abandono paulatino de las clases medias y altas. Esta instalación no es solo residencial, sino que también puede visibilizarse en otros niveles. Los inmigrantes asentados en estos espacios abren negocios especializados, forman asociaciones comunitarias o crean nuevos lugares de culto, lo que transforma de manera progresiva el paisaje urbano de estos lugares. Esta transformación se produce en la Goutte d'Or y el Raval en diferentes momentos y por diferentes grupos sociales.

Es importante señalar que la dimensión religiosa es una parte esencial de la transformación de estos espacios, estando en el centro de las dinámicas de las centralidades urbanas de las poblaciones inmigrantes (Withol de Wenden, 2004).

En segundo lugar, el barrio se convierte en objeto de una cierta estigmatización mediática, social y política a causa de las poblaciones que alberga y los usos que concentra. Hablamos entonces de “pauperización” o “degradación”. Estos fenómenos no son necesariamente una consecuencia de la presencia de inmigrantes, sino su causa. Como señalan Chabrol et al., “por lo tanto, no es la inmigración la que conduce a la degradación del sector, sino la degradación de este sector lo que lo convierte en un área de recepción privilegiada para los inmigrantes, porque la vivienda allí no se vuelve costosa y accesible” (2016: 269). En este contexto, se construye un discurso de declive de estos barrios, calificándolos como lugares caóticos y peligrosos. Estas representaciones no son nuevas, pero pueden integrar ahora la presencia “extranjera” y su dimensión religiosa. Los imaginarios racistas e islamófobos, o las relaciones de alteridad, encuentran pues en estos territorios una representación física y espacial.

La construcción de la imagen del barrio “gueto” se realiza escenificando diversos fenómenos “problemáticos” y ciertas manifestaciones islámicas ocupan un lugar central en este proceso. Si estas movilizan una retórica particular, comparten al mismo tiempo un vocabulario que sirve para adjetivar el conjunto de fenómenos “problemáticos” del sector. Así, por ejemplo, la “insalubridad” se utiliza tanto para calificar el parque de viviendas o los negocios de “inmigrantes” como los lugares de culto, mientras que la “incivilidad” permite designar tanto una oración en la calle como la venta ambulante. Lo religioso (especialmente el islam) se construye entonces como uno de los elementos que nutre la “mala” imagen del barrio, reforzando la idea de enclave “cerrado”.

Esta segunda fase, donde empobrecimiento y estigma van de la mano, es clave para entender la posterior gentrificación del sector. La descripción de declive de los barrios “gueto” ha permitido (y sigue permitiendo en algunos lugares) marcar los antiguos territorios populares del centro de las ciudades. A su vez, esto ha facilitado o servido de pretexto para la intervención de las autoridades públicas y privadas para transformarlos. En los enfoques neomarxistas de la gentrificación, el concepto de rent-gap explica el vínculo entre la degradación de un sector y su posterior revalorización. Según el geógrafo Neil Smith (1996), es en el punto álgido del empobrecimiento cuando un barrio se vuelve más “gentrificable”, porque es en este punto cuando la brecha entre el precio del suelo actual y el potencial se hace mayor y, por tanto, más rentable para los inversores.



Siguiendo en el terreno de la desvalorización simbólica, esta se traduce en la circulación de imágenes e historias que describen la degradación de estos lugares. Como muestran Marie-Hélène Bacqué y Yankel Fijalkow a propósito de la Goutte d'Or (2006) o Miquel Fernández (2012; 2014) para el caso del Raval, estos discursos sirven de apoyo a los poderes públicos para iniciar importantes intervenciones. Es entonces cuando comienza una tercera fase, asociada a la idea de “regulación”. Las administraciones inician así una ingente transformación urbana demoliendo edificios antiguos, construyendo nuevas viviendas o abriendo nuevas calles y espacios públicos. Estas intervenciones se justifican a menudo en un discurso higienista que aboga por los beneficios de la “diversidad social” (Charmes y Bacqué, 2016). Ésta se presenta como el remedio a los problemas del sector, pero la consecución de un espacio público ideal requiere también de otras medidas en materia de seguridad, educación, cultura... y religión.

En esta perspectiva, es fácil ver que la regulación de la religión no está aislada de todas estas acciones. Las administraciones cuentan con sistemas genéricos de gestión del espacio público para enmarcar las expresiones religiosas, así como con instrumentos diseñados para implementar “planes de mejora del barrio”. A veces, como en la Goutte d'Or, la gobernanza del islam forma parte de la política de construcción de nuevos equipamientos culturales (Chabrol et al., 2016), mientras que, en otras ocasiones, como es el caso del Raval de Barcelona, se promocionan de ciertas festividades religiosas de la misma manera que las fiestas mayores u otros eventos culturales (Albert Blanco, 2019; Clot-Garrel et al., de próxima publicación). Esto no quiere decir que la gobernanza de la pluralidad religiosa no constituya un dominio relativamente autónomo de las políticas públicas (Griera, 2012), sino que en su concreción en un barrio en gentrificación se inserta y es coherente con el conjunto de intervenciones, públicas y privadas, en otras áreas. La labor de regulación de lo religioso, de clasificación y promoción de sus objetos, no es tarea exclusiva de las administraciones, sino que concierne a todos los actores de la gentrificación. Traduce así un “trabajo social multidimensional” (Bidou-Zachariassen y Poltorak, 2008) articulado en el espacio y tiempo del barrio, tanto en sus “productos urbanos” como en sus redes asociativas y de sociabilidad.

Finalmente, una vez que los “problemas” están bien regulados, el barrio está preparado para ser revalorizado. Esto atañe varios ámbitos, como el comercio o las actividades en el espacio público, que sin embargo confluyen en el hecho de erigir la “diversidad” en un nuevo activo de estos enclaves (Tissot, 2011; Corbillé, 2013). Hay entonces una inversión del imaginario, y donde antes había un barrio en “degradación” ahora hay un sector “vivo” y “cosmopolita”. Como señalan Chabrol et al., estas representaciones designan a menudo las mismas realidades (2016: 193), pero también traducen el hecho, como señala Sylvie Tissot, de que “estas categorías de aprehensión de los espacios urbanos son socialmente construidas y promovidas en paralelo a los desplazamientos de población (...) y de importantes transformaciones económicas” (Tissot, 2012: 7). Estos nuevos imaginarios son promovidos por varios actores, entre ellos, en primer lugar, los poderes públicos con discursos que celebran la “diversidad”. Estas representaciones también son transmitidas por otros agentes, como los medios de comunicación (especialmente la prensa cultural) o incluso por inversores privados (ya sean pequeños comerciantes, agencias inmobiliarias o grandes empresas). Estos imaginarios también son difundidos por los propios habitantes. En primer lugar, por los gentrificadores que manifiestan un gusto por la diversidad que refleja al mismo tiempo su posición en el espacio social (Tissot, 2011), pero también por habitantes “antiguos” para quienes la reivindicación y la puesta en escena de la diversidad cultural y religiosa, aunque sea en forma a veces exótica y folklorizante, les permite mantener un lugar relativo dentro del espacio urbano.

La religión se inscribe en estos imaginarios, convirtiéndose en un elemento importante de las representaciones del barrio que lo describen como un lugar “vivo” y “multicultural”, formando así parte del mercado de bienes simbólicos de la gentrificación. El gusto por la diversidad propio de una fracción de los gentrificadores descritos por Tissot en un barrio de Boston (2011) se entrecruza aquí con la valoración positiva de ciertas manifestaciones religiosas siempre que estén, como ya se ha dicho, bien reguladas y delimitadas. No se trata de una atracción por aspectos religiosos particulares del islam u otras religiones minoritarias, sino más bien de una celebración de su presencia en el barrio que ayuda a reforzar los imaginarios urbanos construidos en torno a la idea de “diversidad”. Este gusto no es aislado, sino que forma parte de las disposiciones y prácticas sociales y culturales de los actores (Bourdieu, 1998 [1979]), no siendo entonces homogéneo ni uniforme. Es un gusto que se aprende



y se practica, según un cierto habitus adquirido en el contexto de gentrificación y en las trayectorias residenciales, asociativas y políticas de cada uno. Además, esta valoración de la pluralidad cultural y religiosa no borra las relaciones de alteridad y dominación existentes en el barrio, sino que coexista con ellas. Se desarrolla a través de discursos y prácticas aparentemente contradictorias que, a pesar de un reconocimiento formal y simbólico de los derechos de las minorías religiosas, no alteran la posición subordinada del islam y los musulmanes en el espacio social.

4. CONCLUSIONES

Esta presentación examina, pues, el proceso social complejo que determina el lugar y la forma de las expresiones religiosas (especialmente las minoritarias, como el islam) en los barrios en gentrificación. Concretamente, y a partir del análisis del material empírico recogido en la Goutte d'Or de París y en el Raval de Barcelona, propone un acercamiento teórico para entender dicho proceso. En este sentido, la coexistencia de ambos fenómenos (pluralización del paisaje religioso y gentrificación) da lugar a un proceso de regulación de las manifestaciones religiosas, que discurre en paralelo y en consonancia con las propias transformaciones urbanas. Se produce así una situación ambivalente, en la que las expresiones religiosas pueden ser construidas como verdaderos "problemas públicos" (a la par que otros fenómenos sociales urbanos) al tiempo que, y a condición de estar debidamente controladas y reguladas, pueden formar parte de las representaciones e imaginarios que describen los barrios en gentrificación como esclaves "diversos" y "cosmopolitas".

REFERENCIAS

- Albert Blanco, V. (2019). Valoriser le quartier par la diversité religieuse. Regards croisés entre la Goutte d'Or (Paris) et le Raval (Barcelone). *Cahiers de géographie du Québec*, 63(178), 21–35. <https://doi.org/10.7202/1075775ar>
- Bacqué, M.-H. & Fijalkow, Y. (2006). En attendant la gentrification. Discours et politiques à la Goutte d'Or (1982-2000). *Sociétés contemporaines*. 63(3), 63-83. <https://doi.org/10.3917/soco.063.0063>
- Beckford, J. (2003). *Religion and Social Theory*. Cambridge University Press.
- Bidou-Zachariasen, C. & Poltorak, J.-F. (2008). Le « travail » de gentrification : les transformations sociologiques d'un quartier parisien populaire. *Espaces et sociétés*. 132-133(1), 107-124. <https://doi.org/10.3917/esp.132.0107>
- Bourdieu, P. (1998 [1979]). *La distinción. Criterio y bases sociales del gusto*. Madrid, Tauros.
- Bourdieu, P. (1997 [1994]). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona, Anagrama.
- Bourdieu, P. (2002 [1984]). *Questions de sociologie*. Paris, Les éditions de minuit.
- Bridge, Gary (2001). Estate Agents as Interpreters of Economic and Cultural Capital: The Gentrification Premium in the Sydney Housing Market. *International Journal of Urban and Regional Research*. 25(1), 87-101. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00299>
- Chabrol, M. (2014). Évolutions récentes des quartiers d'immigration à Paris : L'exemple du quartier "africain" de Château-Rouge. *Hommes & Migrations*. 1308(4), 87-95. <https://doi.org/10.4000/hommesmigrations.3002>
- Chabrol, M.; Collet, A.; Giroud, M.; Launay, L.; Rousseau, M. & Ter Minassian, H. (2016). *Gentrifications*. Paris, Amsterdam.
- Charmes, É. & Bacqué, M.-H. (Eds.) (2016). *Mixité sociale, et après ? Paris*, Presses Universitaires de France / La Vie des Idées.



- Clerval, A. (2016). *Paris sans le peuple : la gentrification de la capitale*. Paris, La Découverte.
- Clot-Garrell A., Albert Blanco V., Martínez Cuadros R. & Esteso, C. (en prensa). Religious Tastes in a Gentrified Neighbourhood: Food, Diversification and Urban Transformation in Barcelona. *Journal of Religion in Europe*.
- Collet, A. (2015). *Rester bourgeois. Les quartiers populaires, nouveaux chantiers de la distinction*. Paris, La Découverte.
- Corbillé, S. (2013). *Paris bourgeoise, Paris bohème : la ruée vers l'Est*. Paris, Presses Universitaires de France.
- Dargent, C. (2019). Recul du catholicisme, croissance des non-affiliés et des minorités religieuses, en : Bréchon, P. (Ed.) *La France des valeurs : Quarante ans d'évolutions* (pp. 221-227). Presses universitaires de Grenoble.
- Davie, G. (2013). *The Sociology of Religion. A Critical Agenda*. Sage.
- Fernández, M. (2014). *Matar al Chino. Entre la revolución urbanística y el asedio urbano en el barrio del Raval*. Barcelona, Virus.
- Griera, M. (2012). Public policies, interfaith associations and religious minorities: a new policy paradigm? Evidence from the case of Barcelona. *Social Compass*. 59(4), 570-587. <https://doi.org/10.1177/0037768612460800>
- Griera, M. & Burchardt, M. (2020). Urban regimes and the interaction order of religious minority rituals. *Ethnic and Racial Studies*. 44(10), 1712-1733. <https://doi.org/10.1080/01419870.2020.1849754>
- Hervieu-Léger, D. (2002). Space and Religion: New Approaches to Religious Spatiality in Modernity. *International Journal of Urban and Regional Research*. 26(1), 99-105. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00365>
- Kong, L. & Woods, O. (2016). *Religion and Space. Competition, Conflict and Violence in the Contemporary World*. London-New York, Bloomsbury.
- Lefebvre, H. (2013 [1974]). *La producción del espacio*. Madrid, Capitán Swing.
- Ley, D. (2003). Artists, aestheticisation and the field of gentrification. *Urban Studies*. 40(12), 2527-2544. <https://doi.org/10.1080/0042098032000136192>
- Liogier, Raphaël (2006). *Une laïcité « légitime »*. La France et ses religions d'État. Paris, Ed. Médecis Entrelacs.
- Milliot, V. (2015). Remettre de l'ordre dans la rue. Politiques de l'espace public à la Goutte d'Or (Paris). *Ethnologie Française*. 153, 431-443. <https://doi.org/10.3917/ethn.153.0431>
- Smith, N. (1996). *The New urban frontier: gentrification and the revanchist city*. London-New York, Routledge.
- Tissot, S. (2011). *De bons voisins. Enquête dans un quartier de la bourgeoisie progressiste*. Paris, Raisons d'Agir.
- Tissot, S. (2012). Les centres-villes : modèles, luttes et pratiques. *Actes de la recherche en sciences sociales*. 195(5), 4-11. <https://doi.org/10.3917/arss.195.0004>
- Wihtol de Wenden, C. (2004). Ville, religion et immigration. *Les Annales de la recherche urbaine*. 96, 114-116.



LA RESISTENCIA CIUDADANA EN LOS BARRIOS TURISTIFICADOS. UN ANÁLISIS POST-PANDÉMICO

Montserrat Crespi-Vallbona

Departamento de Empresa. Universidad de Barcelona. mcrespi@ub.edu

Cristina López Villanueva

Departamento de Sociología. Universidad de Barcelona. clopez@ub.edu

Resumen:

Los destinos turísticos consolidados transforman urbanística y territorialmente las ciudades, impactando profundamente en barrios que luchan para contener los efectos y conservar el arraigo. La ciudad de Barcelona constituye un buen ejemplo de estudio y este trabajo tiene como objetivo estudiar las respuestas de los vecinos ante las dinámicas de turistificación en dos barrios: la Barceloneta y Hostafrancs. El trabajo combina el análisis cualitativo (a partir de 16 entrevistas en profundidad a diferentes plataformas vecinales, asociaciones comerciales y responsables locales de turismo de ambos barrios) con el análisis cuantitativo a partir de fuentes secundarias como el Censo de establecimientos de alojamiento turístico y la plataforma Inside airbnb, entre otras. Los resultados ponen de manifiesto que, a pesar de la evidencia de elementos turistificadores, estas áreas resisten y se emplean en conservar la identidad barrial gracias al empuje y proactividad de su tejido asociativo y cooperativo tanto social como comercial. Si bien la pandemia ha cuestionado el modelo de desarrollo turístico dominante y desde diversos ámbitos se ha demandado un futuro económico alternativo, la reanudación de la actividad turística vuelve hacer emerger los viejos problemas y reclama nuevas estrategias.

Palabras clave: turistificación, estrategias de acción colectiva, vivienda de uso turístico, Barceloneta, Hostafrancs

Abstract:

Consolidated tourist destinations transform cities urbanistically and territorially, deeply impacting neighborhoods that struggle to contain their effects and maintain their roots. The city of Barcelona is a good example of this, so this work aims to study the responses of residents to the dynamics of touristification in two neighborhoods: Barceloneta and Hostafrancs. The work combines qualitative analysis (using 16 in-depth interviews to different neighbour platforms, commercial associations and local tourism administration



managers) with quantitative analysis based on data from the Census of tourist houses and the InsideAirbnb platform, among others. The results show that, although the touristified elements, these areas resist and maintain the neighbor identity thanks to the boost and proactivity of their associative and cooperative fabric. Although the pandemic has questioned the dominant tourism development model and an alternative economic future has been demanded from various fields, the resumption of tourism activity makes old problems emerge again and calls for new strategies.

Keywords: Touristification, collective action strategies, tourist housing, Barceloneta, Hostafrancs

1. INTRODUCCIÓN

La turistificación es el proceso de transformación de la ciudad a un escenario monopolizado e hiperespecializado por las actividades y los servicios turísticos (Lanfant, 1994). Este es un proceso de transformación recurrente en los barrios con un potente atractivo turístico cambiando urbanística y territorialmente las ciudades (Crespi-Vallbona y Domínguez-Pérez, 2021). Algunas de ellas han sufrido intensos procesos de turistificación que han impactado profundamente en barrios populares que están luchando para contener los efectos y conservar el arraigo. Estas dinámicas se ven aceleradas por la exposición del mercado inmobiliario local a los procesos de inversión globales y por su especialización turística, transformando su valor de uso en valor de cambio (Gutiérrez y Vives-Miró, 2018), dando lugar a continuadas protestas y acciones vecinales, siendo diversos los frentes en esta contienda.

El primero, la reducción del parque inmobiliario al cambiar los usos residenciales por los turísticos y la consiguiente expulsión de los vecinos. Una transformación de usos a raíz de una revalorización socio-espacial de los barrios implica un encarecimiento de los precios de compra y de alquiler. Las posibilidades de lucro acrecientan la transformación de los inmuebles de uso residencial a turístico - fenómeno denominado por Richards (2016) como Airbnbificación- a la vez que disminuye el parque de alquiler. Ello conlleva un desplazamiento y expulsión de vecinos residentes a largo plazo (Cócola-Gant, 2016).

El segundo aspecto es la desaparición de los comercios y otros servicios de uso cotidiano y de proximidad (González y Waley, 2013), substituyendo el tejido comercial para dar respuesta a estos nuevos usos en favor de la gastronomía y el ocio (Cordero y Salinas, 2017). Los mercados de abastos turistificados son un buen ejemplo de ello (Crespi-Vallbona y Domínguez-Pérez, 2016).

El tercero, la saturación del espacio público. Los espacios públicos tienen un gran impacto en la vida social y económica de las ciudades y comunidades, pues favorecen los vínculos, en los que es posible encontrarse con personas diferentes y en los que el contacto cotidiano y cara a cara imprime ciertas coordenadas de familiaridad y diferentes tipos de adhesión y apego (Hall, 2012).

El cuarto, los conflictos de convivencia entre vecinos y turistas entre otros (López-Villanueva y Crespi-Vallbona, 2021), a los cuales se ha añadido la cuestión ambiental.

Si bien las resistencias ciudadanas contra la presión turística se insertan en el debate de un modelo de desarrollo de acumulación capitalista, basado en el monocultivo turístico que colisiona con los intereses de los ciudadanos -vivienda, comercio tradicional y de proximidad, apropiación del espacio público, conflictos con los turistas, contaminación y sostenibilidad ambiental o condiciones de trabajo derivadas de las actividades turísticas- (Blanco-Romero et al, 2019; Milano, 2018); éstas se enmarcan en los movimientos más amplios de crítica y rechazo ante los déficits participativos que denuncian los límites del modelo de democracia representativa y postulan lo que se califica como “democracia real” reclamando a favor y en contra de ciertas prácticas para resistir y transformar disposiciones institucionales (Schneiberg y Lounsbury, 2008).

Además de los movimientos sociales reivindicativos de base, existen otros agentes de contestación y de transformación desde la “resistencia”. Es el caso de las asociaciones corporativas o gremiales que pueden ejercer cierta presión en las dinámicas comerciales de una ciudad (Zorrilla Elizagarate, 2004).

Este trabajo tiene como objetivo estudiar las respuestas de los vecinos ante las dinámicas de turistificación en dos barrios de la ciudad de Barcelona: la Barceloneta, en el Distrito de Ciutat Vella (situado en el epicentro de



boom turístico de la ciudad -1992- desde el principio) y Hostafrancs, en el Distrito de Sants-Montjuïc (fuera del radio de influencia turística masiva y con un despegue turístico más reciente). A partir de un análisis cualitativo de 16 entrevistas en profundidad, a representantes del tejido asociativo-cooperativo vecinal, de las asociaciones comerciales y la representación política local en ambos barrios, combinado con la utilización de datos secundarios del Censo de establecimientos de alojamiento turístico de la ciudad de Barcelona y de la plataforma Inside airbnb entre otros.

Se parte de la hipótesis de que, a pesar de la evidencia de la intensidad de los elementos turistificadores, estos barrios se emplean en contener los efectos adversos, en conservar los espacios de proximidad y redes comunitarias y en preservar su arraigo identitario. La densidad de su tejido asociativo y cooperativo, que data de sus orígenes obreros, primero y de la lucha antifranquista, después, refuerzan el dinamismo y proactividad en la toma consciencia y en las respuestas y movilizaciones colectivas y, en algunos casos, consiguen amortiguar algunos de los impactos locales de la turistificación.

1.1 Contextualización de los dos barrios estudiados

Los dos casos analizados son el barrio d'Hostafrancs (en el Distrito de Sants-Montjuïc) y el barrio de la Barceloneta (en el Distrito de Ciutat Vella). El distrito de Sants-Montjuïc ha sufrido una serie de procesos de transformación urbana y contiene elementos "turistificadores"; sin embargo, no ha seguido la misma evolución que su colindante vecina Ciutat Vella (López Villanueva y Alabart, 2011), centro histórico y *pool* turístico por excelencia de Barcelona.

En el distrito de Sants- se analiza el barrio de Hostafrancs, que debe a su pasado industrial un amplio legado de cooperativas obreras de consumo (ya desde el siglo XIX), como La Lleialtat Sansenca o el Progrés Sansenc, entre otras muchas. El declive de la ciudad industrial y el auge inmobiliario dejaron abiertos los terrenos a la especulación y en este contexto se gestaron importantes luchas vecinales que reivindicaron la reconversión de usos de estos espacios en equipamientos necesarios para el barrio. El crecimiento del turismo en la ciudad ha incrementado la especulación con la constatación de la aparición de viviendas de uso turístico que han redundado en un malestar vecinal por la expulsión de vecinos que no pueden hacer frente a la renovación de alquileres).

La Barceloneta es un barrio del centro histórico en el distrito de Ciutat Vella. La remodelación urbana que sufrió la ciudad con la realización de los Juegos Olímpicos transformó este barrio popular y contribuyó a su consolidación como destino turístico. La morfología de la vivienda dividida en "cuartos de casa" (López y Grau, 1971) para dar cabida a la creciente población de finales del XIX fue la base para transformar su uso residencial en turístico, desatando un notable sentimiento de turismofobia entre sus vecinos (Crespi-Vallbona y Mascarilla-Miró, 2018).

2. METODOLOGÍA

El análisis de la resistencia ciudadana se ha llevado a cabo a través de una aproximación cualitativa basada en 16 entrevistas en profundidad realizadas a representantes de entidades asociativas-cooperativas vecinales, a asociaciones de comerciantes y a representantes de la administración local entre octubre de 2020 y julio de 2021. En el barrio de Hostafrancs se entrevistó a: la Asociación de Comerciantes de Creu Coberta (E3); la Asociación de Comerciantes de Sants-Les Corts (E4); del Eje Comercial Sants-Establiments Units (E5); Asociación de Comerciantes del Poble Sec (E6); Can Batlló (Espacio vecinal autogestionado) (E7), Lleialtat Sansenca (Espacio para usos vecinales y cooperativos) (E8), La ciutat invisible (Cooperativa autogestionaria) (E9), Associació de Veïns d'Hostafrancs (E11) y la Plataforma fem front al turisme (E16). En el barrio de la Barceloneta, se entrevistaron a los representantes de la Asociación de Vecinos de la Barceloneta (E12); Associació de Veïns l'Ostia (E13); Plataforma en Defensa de la Barceloneta (E14); y Agrupació de Comerciants i Industrials de la Barceloneta (E15).

Las entrevistas en profundidad abordaron los efectos de turistificación del barrio, así como las manifestaciones para frenar o revertir ese impacto desde la acción asociativa, comercial y la política.

El análisis de las entrevistas se ha complementado con la descripción de algunos datos que reflejan el impacto de la dinámica turistificadora en ambos barrios: la evolución de los alojamientos turísticos a partir del Censo de establecimientos de alojamiento turístico de la ciudad de Barcelona y de la plataforma Inside Airbnb; de los precios de compra y alquiler de viviendas a través de datos los datos del Colegio de Registradores de la Propiedad publicados por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya .



En relación a la evolución de los alojamientos de uso turístico cabe destacarse una limitación y es que el registro de viviendas de uso turístico sólo recoge aquellas que disponen de licencia, dejando fuera multitud de viviendas sin licencia, el número de las cuales difiere en cada barrio.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El análisis del artículo se estructura en torno a tres apartados: en primer lugar, se constata el fenómeno de turistificación en ambos barrios a partir del análisis de la evolución del alojamiento turístico; en segundo lugar, se estudia el avance de la vivienda de uso turístico frente a la residencial y; en tercer lugar, se analizan las estrategias de resistencia por parte del movimiento asociativo.

3.1. Alojamientos turísticos: hoteles y viviendas

La dinámica de expansión hotelera de la ciudad de Barcelona muestra una tendencia de incremento de plazas: de 63.952 en 2010 hasta 73.700 para 2020. Un aumento de la capacidad de alojamiento de la ciudad que se observa también con las viviendas de uso turístico. El sistema de licencias de las viviendas de uso turístico (VUT) se implementó en 2012²² ante la llegada masiva de turismo internacional, dotando de consideración de empresas turísticas estas viviendas. En 2013 se registraron 41.555 plazas en VUT; en 2020 la cifra alcanzó 58.338 camas. Comparativamente, el Distrito analizado de Sants-Montjuïc destaca por una evolución irregular de plazas hoteleras -6.581 en 2010 reduciéndose a 6.318 en 2019 e incrementándose de nuevo a 6.658 en 2020 (1,17%)-, mientras que Ciutat Vella destaca por su gran incremento -17.036 en 2010 hasta 19.234 para 2020 (12,90%)-; aunque inferior al global de la ciudad de Barcelona -61.942 en 2010 hasta 73.300 para 2020 (18,34%)-.

Según los datos recogidos en el Censo de establecimientos de alojamiento turístico del Ayuntamiento de Barcelona (2020), la capacidad de hospedaje del Distrito de Sants-Montjuïc se concentra especialmente en hoteles y viviendas de uso turístico. Para el caso del Distrito de Ciutat Vella, esta capacidad de alojamiento se concentra básicamente en hoteles. En el caso concreto de los barrios estudiados, el número total de establecimientos en el distrito de Sants-Montjuïc es de 1.240 que se corresponde con 15.007 plazas (9,57% de la capacidad de plazas de la ciudad). El barrio de Hostafrancs alberga 186 establecimientos turísticos reglados (15% del total del distrito), ello representa un total de 3.591 plazas (el 23,92% del distrito y el 2,29% de la ciudad). La presencia de los VUT en los barrios se puede valorar a partir del peso de la distribución de las plazas que ofertan sobre el total de plazas en el resto de los alojamientos; del total de plazas turísticas en Hostafrancs, el 71,90% se localizan en hoteles y el 25,12% en VUT. Para el caso de la Barceloneta, el número de establecimientos es menor, 72 (8,47% del distrito) que se corresponde con 3.165 plazas (11,53% del distrito). El 79,08% de las plazas son hoteleras mientras que el 6,48% son en VUT con licencia (Tabla 1).

Tabla 1. Capacidad de alojamiento turístico: establecimientos y plazas en los barrios de Hostafrancs y Barceloneta, Distrito de Sants-Montjuïc y Ciutat Vella, respectivamente, y Barcelona. 2020.

Hostafrancs				Barceloneta			
	Establecimientos	Plazas	% Plazas		Establecimientos	Plazas	% Plazas
Hotel	5	2.582	71,90	Hotel	5	2.503	79,08
Pensión	6	88	2,45	Pensión	0	0	0,00
Apartamento Turístico	0	0	0,00	Apartamento Turístico	0	0	0,00
Albergue	1	19	0,53	Albergue	2	275	8,69
VUT	174	902	25,12	VUT	64	205	6,48
Residencia de estudiantes	0	0	0,00	Residencia de estudiantes	1	182	5,75
Total Hostafrancs	186	3.591	100,00	Total Barceloneta	72	3.165	100,00
Total Sants Montjuïc	1.240	15.007		Total Ciutat Vella	850	27.446	
Total Barcelona	10.451	156.748		Total Barcelona	10.451	156.748	
% Plazas Sants-Montjuïc		23,93		% Plazas Ciutat Vella		11,53	
% Plazas Barcelona		2,29		% Plazas Barcelona		2,02	

Fuente: Censo de establecimientos de alojamiento turístico. Ayuntamiento de Barcelona (2020).

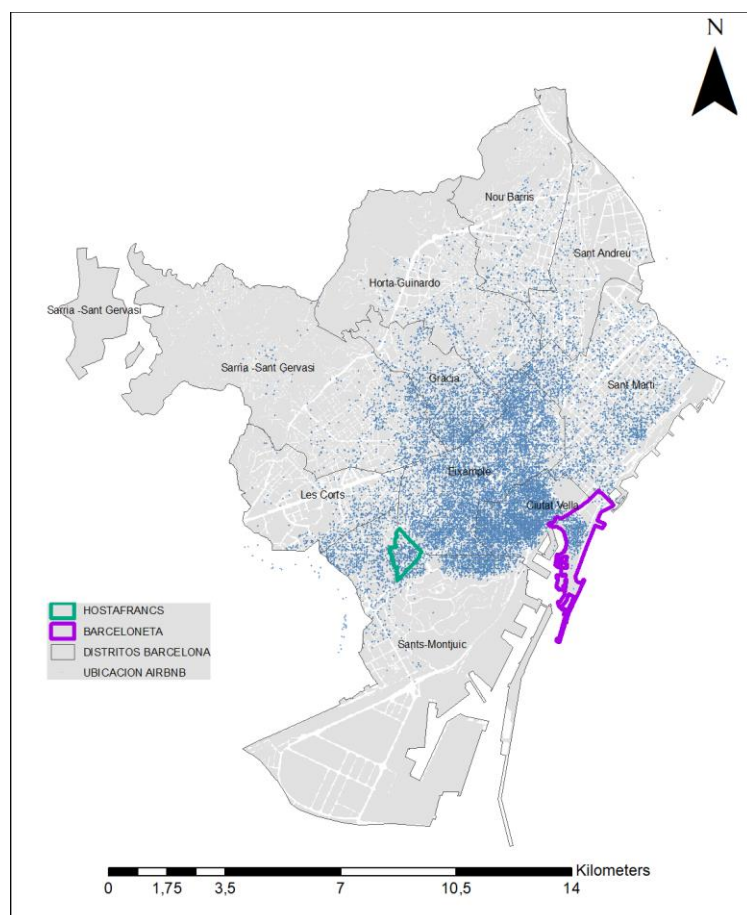
Por otro lado, la comercialización de la vivienda de uso turístico en plataformas de alojamiento colaborativo, como Airbnb, refuerzan la clara tendencia al alza de propiedades con licencia turística (y otros sin ella) registrados para su venta. Ni en época de pandemia, Airbnb ha parado de crecer, como lo indican el número de viviendas listadas en la plataforma. Se observa en el mapa (Figura 1) las zonas de mayor concentración de éstas.

²² Decreto 159/2012, de 20 de noviembre, de establecimientos de alojamiento turístico y de viviendas de uso turístico.



Para el distrito de Sants-Montjuïc, la densidad de este tipo de alojamiento turístico que puede ser publicitado en plataformas de reservas, como Airbnb (entre otras), muestra su concentración básicamente en el barrio de Poble Sec (no tanto en Hostafrancs). Paralelamente, en el distrito de Ciutat Vella (26.568), se constata que, de sus barrios analizados, la capacidad de hospedar turistas se concentra en El Raval (10.096) y El Barri Gòtic (9.788), siendo el barrio de Sant Pere, Santa Caterina y la Ribera (3.701) y la Barceloneta (2.983) los que menos capacidad presentan.

Figura 1. Viviendas listadas en AirBnb, Barcelona 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Insideairbnb

La pandemia de la COVID19 ha supuesto que una cantidad indeterminada pero numerosa de viviendas turísticas hayan convertido sus usos turísticos a usos residenciales. No obstante, los vecinos temen que, una vez la situación revertida, la “normalidad” turística volverá.

3.2. Evolución de la vivienda residencial versus la vivienda turística

Los cambios descritos tienen un claro reflejo en el precio de la vivienda. El interés turístico por determinadas zonas de la ciudad incrementa el precio de los inmuebles, expulsando y desplazando la población que no puede hacer frente a los alquileres cada vez más elevados. En los dos casos estudiados, en 2020 el precio de compra de vivienda está por encima de la media del distrito: en Hostafrancs, el precio es de 3.654,14 €/m² (siendo la media del Distrito de Sants-Montjuïc de 3.640,85 €/m²), como se comprueba en la Tabla 2. Asimismo, en el barrio de la Barceloneta, el precio medio de compra está por encima de la media de la ciudad (4.170,39 €/m²), siendo su precio de 4.513,03 €/m² (4.201,60 €/m² el precio medio del Distrito), como se observa en la Tabla 2. En cuanto al precio de alquiler el incremento relativo más elevado en Ciutat Vella se experimenta en el barrio de la Barceloneta 54,14%. En el caso de Sants-Montjuïc, Hostafrancs muestra un incremento del 43,50%, ejemplificando de nuevo ambos casos, la revalorización del barrio. Por otro lado, destaca que la Barceloneta es



la zona con los alquileres más caros por m² de toda la ciudad. Pisos de 30 metros pueden llegar a los mil Euros al mes, provocando que los grandes capitales de inversión expresen esta oportunidad de mercado y compren fincas enteras (E13).

Tabla 3. Precio medio e incremento vivienda compra venta y alquiler barrios del distrito de Ciutat Vella. 2014-2020

	Precio compra-venta			Incremento	Precio alquiler			Incremento
	Precio medio €/ m ²		Incremento	Relativo	Euros / mes		Incremento	Relativo
	2014	2020	2014-2020	2014-2020	2014	2020	2014-2020	2014-2020
Hostafrancs	2.174,76	3.654,14	1.479,38	68,02	593,91	852,27	258,36	43,50
Distrito Sants-Montjuïc	1.993,62	3.640,85	1.647,23	82,63	598,43	846,88	248,45	41,52
Barceloneta	3.744,93	4.513,03	768,10	20,51	563,08	867,95	304,87	54,14
Distrito Ciutat Vella	2.674,20	4.201,60	1.527,40	57,12	639,11	913,66	274,55	42,96
Barcelona	2.754,46	4.170,39	1.415,93	51,40	688,23	964,81	276,57	40,19

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos del Colegio de Registradores de la Propiedad publicados por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya y de los datos del INCASOL

La presión de los VUT sobre el parque de viviendas, sobre todo de alquiler, es uno de los aspectos clave en la defensa del derecho a la vivienda. Se puede valorar relacionando el número de VUT con el parque de viviendas de alquiler. Para este caso (Tabla 3) se ha añadido al parque de alquiler el número de viviendas cedido gratuitamente o a bajo precio, de este modo en el barrio de Hostafrancs por cada 100 viviendas de alquiler existirían 7,86 VUT, casi duplicando el caso del distrito y de la ciudad. En la Barceloneta esta presión es menor, la relación es del 1,72%. Cabe mencionar dos limitaciones, tal y como se ha explicado en el apartado de metodología: en primer lugar, la fuente consultada es el Censo de Establecimientos de Alojamiento Turístico del Ayuntamiento de Barcelona donde solo figuran los VUT con licencia, dejando fuera de la estadística el resto de las ofertas irregulares. Por otro lado, la fuente que informa sobre el stock de viviendas según régimen de tenencia es el Censo de Población y Viviendas, la última edición data de 2011 con lo cual existe decalaje entre los dos momentos, pero aporta una aproximación a esta presión.

Tabla 3. Relación Viviendas de uso turístico sobre Vivienda de Alquiler. Hostafrancs y Barceloneta. 2020.

	Alquiler + Cedido gratuitamente o a bajo precio	VUT	VUT/Alquiler+ Cedido gratuitamente o a bajo precio
Hostafrancs	2.214	174	7,86
Distrito Sants Montjuïc	23.878	1.169	4,90
Barceloneta	3.719	64	1,72
Distrito Ciutat Vella	25.746	607	2,36
Barcelona	219.239	9.530	4,35

Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de Establecimientos de Alojamiento Turístico. Ayuntamiento de Barcelona 2020 y el Censo de Población y Viviendas, 2011.

3.3. Las estrategias de resistencia por parte de la sociedad organizada

En esta sección se presentan las diferentes estrategias frente a la turistificación que en los dos barrios estudiados de Barcelona se llevan a cabo desde los movimientos vecinales, las asociaciones de comerciantes y desde las políticas locales.

Tanto Hostafrancs como la Barceloneta se organizan socialmente con la finalidad de unir sus esfuerzos ante las reivindicaciones económicas, sociales, urbanísticas y culturales. Esta intensa y tupida red asociativa tiene, en ambos barrios, un arraigado substrato histórico que proviene de la lucha obrera por una mejora de condiciones laborales y la ayuda mutua de su pasado fabril. Ello ha contribuido a forjar la identidad del territorio y también la resistencia contra una apropiación capitalista del espacio (Dalmau y Miró, 2010).

Las acciones habituales de presión a la administración pública se centran en dos actividades, previa asamblea de los vecinos para consensuar la postura decidida por todos -esencial para recoger las reclamaciones y



agruparlas, y así dar visibilidad y resolución a los problemas comunes (E12)-. La primera acción consiste en el canal natural: el diálogo y la denuncia a las Administraciones responsables de resolver aquellos aspectos que molestan y preocupan a los vecinos (necesidad de vivienda social, diseño de las *superilles*, cambios de sentido de los viarios, espacios verdes, equipamientos sociales, pisos turísticos, etc. La segunda acción es la prensa, esto es recurrir a la difusión mediática del problema que se ha generado en el barrio (E11).

Algunas de estas acciones forman parte de organizaciones más amplias a nivel de ciudad o internacionales. Algunas de estas plataformas son la Asamblea de barrios para el decrecimiento turístico ABDT o *Fem front al turisme*, cuyas acciones frente a la turistificación han consistido en primer lugar en realizar un trabajo pedagógico y de comunicación explicando en foros, jornadas u otro tipo de actos qué es lo que está pasando ante el monocultivo del turismo como una de las principales actividades económicas de ciudad. En el caso de Hostafrancs la plataforma *Fem front al turisme* organiza cinefóruns e incluso producción de materiales propios *Alguns hotels de Sants que mai diries que hi són* (Algunos hoteles de Sants que nunca dirías que están ahí) o las campañas de buzoneo de información a todos los vecinos del barrio sobre el derecho a la vivienda. En el caso de la Barceloneta se han llevado a cabo múltiples acciones, como por ejemplo la marcha contra masificación turística de 2014 liderada por “*La Barceloneta diu prou*”; la cadena humana de vecinos en la playa que se llevó a cabo en 2017 liderada por la *Plataforma en Defensa de la Barceloneta*; la manifestación de vecinos que salieron a protestar contra el incivismo provocado por el turismo de masas en 2018; las movilizaciones semanales que iniciaron los vecinos en 2020 contra el turismo de bajo coste.

Los vecinos y comerciantes, pues, tienen la capacidad para organizar movilizaciones de protesta, para interactuar con las instituciones públicas, para empoderar a sus conciudadanos y para cooperar con otras asociaciones de vecinos y movimientos. Estas entidades acostumbran a actuar de intermediarios o de altavoz de las informaciones actualizadas, que luego trasladan a los agentes del territorio. No obstante, las autoridades locales no siempre actúan con celeridad o no siempre están realmente presentes cuando se precisa su ayuda (E15).

Entre las principales reivindicaciones de las asociaciones figura la lucha contra la vivienda como bien de consumo y no de uso. En el marco de esta lógica, se pretende revertir la expulsión del vecindario debido al incremento de precios (tanto de alquiler como de compra) que genera la sustitución de viviendas residenciales por alojamientos turísticos. Tras esa “*expulsión silenciosa*” está la expulsión efectiva (desalojo) detrás de la cual, en algunos casos, se constata un interés turístico para del inmueble desalojado (E16). En este sentido, en Hostafrancs, en relación con la vivienda se han llevado a cabo diversas manifestaciones. Se ha realizado una campaña de “busco piso en esta zona”, se han localizado las inmobiliarias y se han empapelado sus cristales con las ofertas. Con relación a los pisos turísticos se han localizado los ilegales y se han marcado (E16). Se ha intervenido en acciones contra el desahucio de familias y de viviendas okupadas, en acciones para parar la construcción de pisos “colmena”. Se han realizado diversas manifestaciones en el barrio en contra de la especulación y turismo masivo “Un turista más, un vecino menos”; “La especulación expulsa”.

En esta misma línea y para el caso de la Barceloneta, en el año 2014 nació un movimiento vecinal con el objetivo de denunciar las molestias causadas por la turistificación del barrio. Las manifestaciones llevaban como nombre simbólico *La Barceloneta no es ven* (La Barceloneta no se vende), que denota el descontento de la población local por el número excesivo de apartamentos destinados a uso turístico. Esta plataforma vecinal denuncia no solamente los ruidos, el desgaste de las áreas comunales en las fincas y la falta de higiene por las calles, sino también, y, sobre todo, la especulación inmobiliaria y la expulsión de la población local del barrio y actúa como espacio de denuncia de la especialización de determinadas áreas en ocio nocturno lo que significa un problema de convivencia con los vecinos (ruido, suciedad, comportamientos incívicos).

En la misma línea, otra de las reivindicaciones es la desaparición del comercio de uso cotidiano de proximidad y la sustitución de estos negocios por otros tipos de establecimientos abiertos las 24 horas, lo que conlleva el encarecimiento de los precios y una destrucción de la red comunitaria. Como constata E4, una nueva promoción de propietarios (mayoritariamente extranjeros: chinos, pakistaníes, indios) compran o alquilan los negocios que no tienen continuidad o relevo, principalmente en el sector de la restauración o con la apertura de bazares de



productos variados abiertos las 24 horas del día. E3 añade que desde 2012, la gestión y explotación del negocio de restauración se concentra en manos de personas de nacionalidad china. Ello conduce a una percepción general de pérdida de calidad del comercio.

La saturación del espacio público es otro de los impactos del turismo que evidencian los vecinos y comerciantes, una ocupación del espacio por parte de grupos de personas, de terrazas y vehículos de alquiler como motos, patinetes o bicicletas que dificultan la accesibilidad y la movilidad. Destaca también, la saturación del transporte público.

Se evidencian los problemas ambientales que implica el tráfico denso de aviones y sobre todo el de cruceros, además de poner de manifiesto el consumo y despilfarro de energía. En este sentido, se han bloqueado autobuses turísticos como acto de denuncia contra la situación del transporte público en la ciudad condal y otras acciones contra la presencia de cruceros.

Por otro lado, la Administración local ha reaccionado también al proceso de turistificación de la ciudad, especialmente del centro, del Distrito de Ciutat Vella, aprobando el mencionado Plan Especial Urbanístico de Alojamientos Turísticos (PEUAT, 2017), que limita a lo largo de la ciudad la provisión de plazas hoteleras y de licencias de viviendas de uso turístico y acentúa la presión e inspección ante los pisos turísticos ilegales de las plataformas de alojamiento colaborativo (publicitados en las plataformas como Airbnb). Se trata de una estrategia desde el poder local para frenar la turistificación de la ciudad, y la ilegalidad de este alojamiento.

Destaca la colaboración entre la administración local (principalmente el área de promoción económica) y las asociaciones de comerciantes que desencadena en acciones conjuntas de desarrollo y dinamización de ejes comerciales, esto es del diseño e implementación de áreas de promoción económica urbana (APEU) y supermanzanas (*superilles*) para favorecer no solo la actividad social, sino también dar un impulso al pequeño comercio local (López-Villanueva y Crespi-Vallbona, 2021). Es el caso de la *Superilla d'Hostafrancs*.

Hoy, después de la pandemia y en plena recuperación de la tendencia alcista de la actividad turística, las plataformas de acción colectiva tanto barriales como municipales recuperan la actividad reivindicativa y de denuncia contra ese turismo masivo: nuevas acciones para viejos problemas. Justo en verano de 2021 y después de la desescalada han tenido lugar diversas acciones relacionadas con la contaminación, la emergencia climática y el medio ambiente, como por ejemplo la concentración "Stop Cruceros" o corre calles en contra de la construcción de la tercera pista del aeropuerto o "*Menys pistes, menys turistes*" (*Menos pistas, menos turistas*) o en contra de la ampliación de la Estación de Sants (que afecta plenamente al barrio de Hostafrancs en el distrito de Sants-Montjuïc) o en el marco del Día Mundial del Turismo acciones como la Contra-Cumbre Vecinal contra el turismo.

4. CONCLUSIONES

Los barrios estudiados contienen claros elementos de turistificación: incremento del número de apartamentos de uso turístico en detrimento de su uso residencial de alquiler o compra; aumento de los precios de compra y alquiler de estos inmuebles; cambios comerciales y de pérdida de establecimientos de productos de proximidad y acciones de resistencia de sus vecinos y comerciantes. En ambos barrios sobresalen las actuaciones de los movimientos sociales en su oposición al cambio de uso de las viviendas; al encarecimiento de las mismas y la expulsión de sus habitantes, a la desaparición del comercio tradicional y, con estrategias de abajo-arriba, por su capacidad de conectarse en redes sociales y participar en debates colectivos que influyen en la opinión pública y dan visibilidad al problema.

Los resultados del trabajo ponen de manifiesto, en primer lugar, que las acciones movilizadoras vecinales se articulan en torno a: el ejercicio pedagógico de informar sobre el impacto del turismo en el barrio; los efectos de la mercantilización de la vivienda para uso turístico; la desaparición de los equipamientos y comercios de proximidad, y los problemas de convivencia de los turistas con los vecinos. En segundo lugar, que los procesos y las reivindicaciones son distintos en ambos barrios. En tercer lugar, que las acciones se estructuran en plataformas locales que se imbrican en redes más amplias a nivel municipal, estatal e internacional.



Si bien la pandemia ha cuestionado el modelo de desarrollo turístico dominante y desde diversos ámbitos se ha demandado un futuro económico alternativo, la reanudación de la actividad turística vuelve hacer emerger viejos problemas y nuevas estrategias.

La pandemia ha puesto de manifiesto la debilidad que supone para una economía el monocultivo, en este caso turístico y, por tanto, la necesidad de reducir la capacidad de alojamiento de las viviendas de uso turístico en pro de su uso residencial. También visibiliza la importancia de la colaboración entre la administración y la sociedad organizada (cogobernanza) en la gestión de los destinos turísticos, como es el caso de Barcelona, y de los barrios analizados. Las distintas asociaciones tanto sociales como comerciales son el altavoz de la tensión latente que viven los vecinos ante la turistificación de sus comunidades y las que impulsan las actuaciones legislativas de la administración local. Ambos han conseguido ralentizar algunas prácticas especulativas y de apropiación del espacio urbano, en pro de los espacios de interacción social y cultural y de cuidado del pequeño comercio local. La combinación entre las acciones de los movimientos vecinales; los propietarios de los comercios y la administración local garantiza la supervivencia de la “esencia de barrio”, creando una atmosfera vital de comunidad, de arraigo barrial. El paradigma turístico pos-covid reclama la necesidad imperiosa de buscar el equilibrio entre los ciudadanos y los turistas en los espacios urbanos que inevitablemente rivalizan y comparten usos.

AGRADECIMIENTOS

Nuevas movilidades y reconfiguración socioresidencial en la poscrisis: consecuencias socioeconómicas y demográficas en las áreas urbanas españolas (RTI2018-095667-B-I00); Cristina López y Fernando Gil-Alonso (IP).

REFERENCIAS

- Associació de Veïns (2017). Turismofòbia. Mite o realitat? *La veu del barri d'Hostafrancs*. nº 119. Recuperado en <http://radiohostafrancs.cat/laveudelbarri-hemeroteca/LVDB-2017-juny.pdf>
- Blanco-Romero, A., Salom, M. B., Morell, M., & Fletcher, R. (2019). Not tourism-phobia but urban-philía: Understanding stakeholders' perceptions of urban touristification. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (83), 3.
- Cócola-Gant, A. (2016). Holiday Rentals: The New Gentrification Battlefront. *Sociological Research Online*, 21(3), 10-17
- Cordero, L. y Salinas, L.A. (2017). Gentrificación comercial. Espacios escenificados y el modelo de los mercados gourmet. *Revista de Urbanismo*, 37
- Crespi-Vallbona, M. y Domínguez Pérez, M. (2016), Los mercados de abastos y las ciudades turísticas. *Pasos, Revista de turismo y patrimonio cultural*, 14 (2), 401-416
- Crespi-Vallbona, M. y Mascarilla Miró, O. (2018), La transformación y gentrificación turística del espacio urbano. El caso de la Barceloneta (Barcelona). *Eure, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*. 133 (44), 165-184
- Crespi-Vallbona, M. y Domínguez-Pérez, M. (2021): Las consecuencias de la turistificación en el centro de las grandes ciudades. *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales (CyTET)*, 61-82. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.M21.04>
- Dalmau, M. y Miró, I. (2010). *Les cooperatives obreres de Sants*. Barcelona. Traficantes de Sueños.
- González, S. y Waley, P. (2013). Traditional retail markets: The new gentrification frontier? *Antipode*, 45(4), 965-983
- Gutiérrez, A. y Vives-Miró, S. (2018). Acumulación de viviendas por parte de los bancos a través de los desahucios: geografía de la desposesión de vivienda en Catalunya. *Eure, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 44, 5-26.



- Hall, S. (2012) *City, street and citizen The measure of the ordinary* Routledge.
- Lanfant, M. (1994), Identité, mémoire et la touristification de nos sociétés. *Sociétés. Revue des Sciences Humaines et Sociales*, 46, 433-439.
- López Villanueva, C.; Alabart, A. (2011). Dinámicas urbanísticas y socioeconómicas en Ciutat Vella. *ACE. Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 17, 157-786.
- López-Villanueva, C. y Crespi-Vallbona, M. (2021), Gentrificación y turistificación: dinámicas y estrategias en Barcelona. *Encrucijadas, Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 21 (1)
- Milano, C. (2018). Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(3), 551-564.
- Richards, G. (2016), El turismo y la ciudad ¿Hacia nuevos modelos? *Revista Cidob d'afers internacionals*, 113, 71-87.
- Schneiberg, M., y Lounsbury, M. (2008). "Social movements and institutional analysis", 648-670. En R. Greenwood, C. Oliver, R. Suddaby & K. SahlinAndersson (eds.). *The handbook of organizational institutionalism*, London: Sage
- Zorrilla, P. y Elizagarate, V. (2004), El comercio urbano como factor estratégico para la competitividad entre ciudades. *Distribución y Consumo*, 78, 101-111



PROCESOS DE URBANIZACIÓN Y TRANSFORMACIONES RECIENTES EN LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS: PROPUESTA METODOLÓGICA DE DELIMITACIÓN DE ÁREAS URBANAS

Gonzalo Andrés López

Universidad de Burgos. Departamento de Historia, Geografía y Comunicación

Carmen Bellet Sanfeliu

Universidad de Lleida. Departamento de Geografía y Sociología

Francisco Cebrián Abellán

Universidad Castilla La Mancha. Departamento Geografía y Ordenación del Territorio

Resumen:

Durante las últimas décadas, las ciudades medias españolas se han extendido mediante dinámicas de suburbanización, que han generado estructuras urbanas dispersas y áreas urbanas complejas y multifuncionales. Se ha modificado la tradicional forma urbana, relativamente compacta y densa, y los límites de la ciudad son más difusos y poco precisos. Se propone una metodología para analizar este fenómeno mediante la delimitación de las áreas urbanas articuladas por ciudades medias en España. Se parte del criterio de la accesibilidad, considerando la isocrona de veinte minutos como el límite estructural en esta escala. Posteriormente, se analizan tres variables estadísticas sobre dinámicas de crecimiento de vivienda, suelo urbanizado y población; y otros tres indicadores, referidos al índice de juventud, al porcentaje de población activa agraria y al porcentaje de población activa terciaria. Con las seis variables se compone un índice de transformación urbana en los municipios del entorno de cada ciudad media y se genera una delimitación del área urbana según el número de criterios cumplidos en cada caso. Finalmente, se clasifican las áreas en tres grupos según la intensidad de las dinámicas de transformación (alta, media y baja) en el periodo 2000-2020.

Palabras clave: Ciudades Medias, Áreas Urbanas, Delimitación, Dinámicas de Urbanización, Índice de Transformación Urbana.

Abstract:

During the last decades, Spanish medium-sized cities have expanded through suburbanization dynamics that have generated dispersed urban structures and complex and multifunctional urban areas. The traditional urban form, relatively compact and dense, has been modified, and the limits of the city are more diffuse and imprecise. A methodology is proposed to analyze this phenomenon through the delimitation of urban areas articulated by medium-sized cities in Spain. It is based on the criterion of accessibility, considering a twenty-minute isochrone as the structural limit on this scale. Subsequently, three statistical variables are established on the dynamics of housing growth, urbanized land and population, and three other more indicators, referring to the youth index, the percentage of active agricultural population and the percentage of active tertiary population. With the six variables, an urban transformation index is composed for the municipalities surrounding each medium-sized city and a delimitation of the urban



area is generated according to the number of criteria fulfilled in each case. Finally, the areas are classified into three groups according to the intensity of the transformation dynamics (high, medium and low) in the period 2000-2020.

Keywords: Medium-Sized Cities, Urban Areas, Delimitation, Urbanization Dynamics, Urban Transformations, Urban Transformation Index.

1. INTRODUCCIÓN. SOBRE LOS PROCESOS DE DISPERSIÓN RECIENTE Y LA DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS URBANAS EN CIUDADES MEDIAS.

Más de la mitad del espacio urbanizado en las áreas urbanas articuladas por ciudades medias en España se corresponde al proceso de ocupación de suelo desarrollado durante las últimas cuatro décadas. En estas ciudades se han producido recientemente transformaciones que han generado estructuras urbanas dispersas y fragmentadas, modificando la tradicional forma urbana relativamente compacta y densa (Cebrián, 2018 y 2020; Olazabal y Bellet, 2020). El proceso de expansión urbana hacia las periferias ha estado esencialmente protagonizado por la urbanización de sectores de nuevo suelo residencial, pero ha sido también intenso en la creación de polígonos industriales y logísticos, medias y grandes superficies comerciales y de ocio, grandes equipamientos públicos e infraestructuras de transporte de alta capacidad, que han contribuido a la multifuncionalidad y la complejidad de las nuevas estructuras urbanas extendidas (Andrés 2019; Cebrián, 2019 y 2020; Sánchez y Cebrián, 2022).

Estas transformaciones han sido especialmente intensas desde la década de 1990 hasta la llegada de la crisis de 2008, tras el boom del período 1997-2008. Las dinámicas de urbanización se han caracterizado por unos procesos más intensos, dejando morfologías menos densas y más fragmentadas (Bellet, 2007; Martínez et. al, 2020). La capacidad transformadora del proceso y su impacto no ha sido homogénea, estableciéndose diferencias territoriales en función básicamente de: su proximidad a grandes áreas metropolitanas, la localización del área en territorios más o menos dinámicos, la presencia de la actividad turística y el tipo de políticas urbanísticas y territoriales desplegadas a escala local/regional (Escudero et al., 2019; Olazabal y Bellet, 2019).

Este tipo de áreas urbanas han experimentado los crecimientos relativos recientes más importantes del sistema urbano del conjunto de país, muy intensos en suelo y vivienda, pero también notables en población (Bellet y Andrés, 2021). Además, son los municipios más cercanos a las ciudades medias los que recogen las dinámicas de crecimiento más notables. Los procesos de suburbanización y periurbanización han consolidado áreas, más o menos amplias y más o menos continuas alrededor de estas ciudades (Olazabal y Bellet, 2018; Andrés y González, 2019). Esas periferias han pasado a acoger funciones urbanas, generando paisajes mixtos, dilatados y transitorios dónde se diluyen las tradicionales concepciones de lo rural y de lo urbano (Qviström, 2007; Brenner y Schmid, 2015; Obeso, 2019). En los nuevos territorios periurbanos no existe ya siempre continuidad, ni densidad, pero sí espacios urbanizados y transformados altamente articulados (funcional y estructuralmente) a la nueva realidad urbana ampliada. Esta estructura territorial implica un cambio de escala en el entorno de las ciudades medias españolas de difícil conceptualización y más compleja delimitación.

En general, los métodos de delimitación de áreas urbanas suelen proceder de forma similar. Se parte de la identificación de uno o varios centros que se relacionan, a través de datos estadísticos y cartografía, con áreas inmediatas (Miramontes y Vieira, 2016; Gómez et al., 2020). Se han utilizado normalmente tres tipos de indicadores para la delimitación de áreas urbanas:

- Indicadores de tipo indirecto, como la existencia de determinadas actividades económicas, las dinámicas de crecimiento demográfico y de vivienda, la tipología de la vivienda, etc., para identificar características sociales, económicas y demográficas que se asocian a los espacios urbanos.
- Los basados en características morfológicas tales como la densidad del espacio construido, la continuidad del área urbanizada o el tipo de uso del suelo predominante, entre otros. Estos suelen basarse en el análisis de la información a través de técnicas de observación remota como Corine Land



Cover o Siose (Aguilera et al, 2011; Pascual et al, 2019). Al estar esta técnica basada en el principio de la continuidad, los procesos de dispersión urbana hacen que este método presente limitaciones importantes para acotar los espacios urbanos discontinuos.

- Los que utilizan indicadores de relación funcional entre los núcleos de poblamiento, principalmente basados en la movilidad pendular entre el trabajo y la residencia de la población activa. La delimitación de áreas urbanas utilizando estos indicadores ha sido la protagonista en España en las dos últimas décadas (Roca, 2003; Roca et al., 2012; Boix, 2007). Destacan los trabajos realizados por Feria Toribio y su grupo basados en las relaciones trabajo-estudio-residencia (Feria, 2004; Feria y Martínez, 2016; Feria et al. 2018). Interesante es también la propuesta realizada a través de la densidad de la red de vías y carreteras realizado por Salom y Albertos (2010), en la que la integración funcional viene dada por la densidad y características de las vías.

Sin embargo, la mayoría de los trabajos, especialmente los más actuales, combinan diferentes tipos de indicadores (multicriterio) y metodologías (estadísticas y cartográficas). La toma acrítica de unos indicadores de lo urbano, que se presuponen homogeneizados y homologables en todo el territorio, puede inducir a errores interpretativos y a dar una imagen sesgada de algunas dinámicas territoriales produciéndose errores de apreciación (Feria, 2008; Gómez et al, 2020). En este marco cabe destacar el trabajo de Miramontes y Vieira (2016), dónde se establecen delimitaciones basadas en el tamaño poblacional, la densidad de población, la evolución del número de viviendas y la movilidad. Igualmente, el trabajo de Gómez et al. (2020), que combina variables funcionales y morfológicas (mancha urbana) para establecer gradientes en las áreas funcionales dependientes de los centros urbanos (Gómez et al. 2010). En España, existen además las delimitaciones establecidas en la propuesta del Ministerio de Fomento (Atlas Digital de las Áreas Urbanas) o en la delimitación del Instituto Nacional de Estadística (Proyecto Urban Audit, Eurostat, 2020).

La primera ha quedado bastante superada al utilizar datos de 1991. Para la delimitación de las áreas se tuvieron en cuenta tamaño del municipio, densidad de población y dinámicas demográficas (1960-1991), dinámica del parque de viviendas (1970-1991) e infraestructuras de transporte. Las áreas fueron delimitadas en virtud de las dinámicas de crecimiento de población y vivienda entre 1960 y 1991, justo antes de los intensos procesos de suburbanización del boom inmobiliario, criterio que ha quedado obsoleto. Además, cuenta con el inconveniente de que excluye los municipios inferiores a los 1.000 habitantes (comunales en el entorno de la mayoría de las ciudades medias).

Por su parte, Urban Audit concibe áreas sobre aspectos de relaciones interurbanas funcionales entre los municipios que las componen y se delimitan empleando los movimientos cotidianos pendulares de movilidad laboral. El área urbana funcional (FUA) consiste en una ciudad con al menos 50.000 habitantes (LAU) más su zona de movimientos cotidianos pendulares -la FUA contiene los municipios contiguos en los que al menos el 15 % de los residentes empleados están trabajando en la ciudad-. El problema que se plantea en muchas áreas rurales del interior peninsular es que la movilidad pendular de largo alcance sufre posibles migraciones residenciales. Ello resulta en áreas funcionales demasiado extensas alrededor de ciudades medias e incluso más pequeñas del interior “vaciado” (Obeso, 2019).

Como puede verse, las metodologías e indicadores utilizados habitualmente son heterogéneos y varían en función del objetivo del estudio, la escala y las variables disponibles. El objetivo último de este trabajo es el de establecer una delimitación de las áreas urbanas articuladas por este tipo de ciudades para estudiar con mayor precisión las transformaciones urbanas acontecidas, la recomposición de los mercados de suelo y los cambios de sus mosaicos sociales.

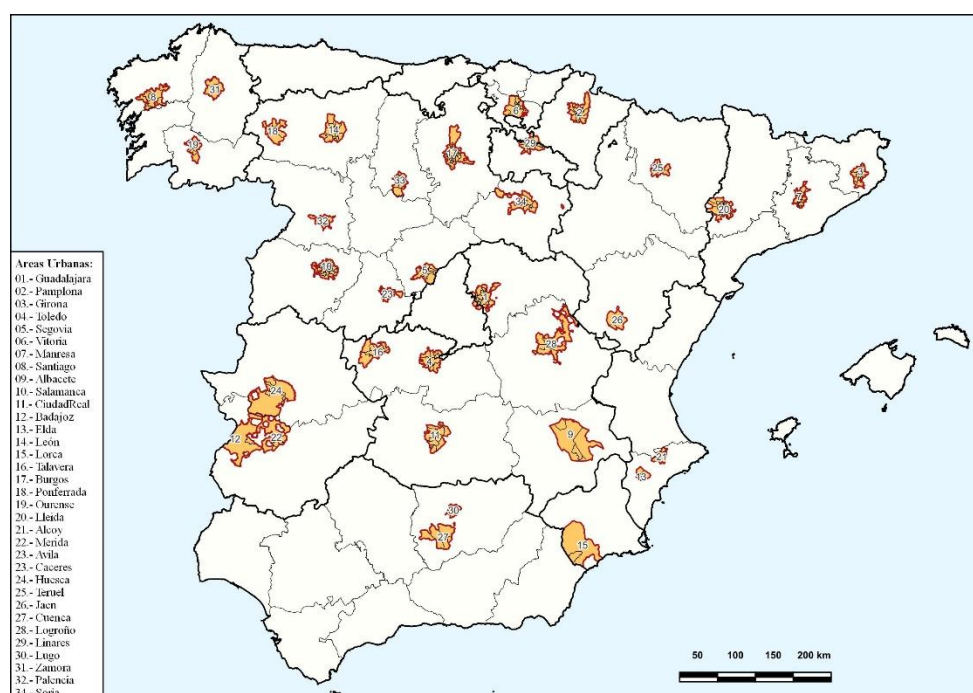
2. METODOLOGÍA. PROCEDIMIENTO PARA LA DELIMITACIÓN DE ÁREAS URBANAS ARTICULADAS POR CIUDADES MEDIAS.

Este trabajo desarrolla una metodología para la delimitación de las áreas urbanas articuladas por ciudades medias en España. De las 60 ciudades medias existentes entre 50.000 y 300.000 habitantes -y cuya área urbana no supera los 400.000 habitantes-, se aplica el modelo a los 34 casos del interior peninsular alejados de la



presión turística costera. Se plantea una metodología específica que se atiende a los límites municipales, dado que no existe suficiente información estadística por debajo de esa escala, y combina el uso de cartografía y estadística con múltiples indicadores (análisis multicriterio). Todo ello se aborda teniendo en cuenta la diversidad territorial mediante el análisis contextual de las dinámicas de los municipios de cada área urbana con relación a su respectiva ciudad.

Figura 1. Las 34 áreas urbanas articuladas por ciudades medias del interior peninsular objeto del estudio.

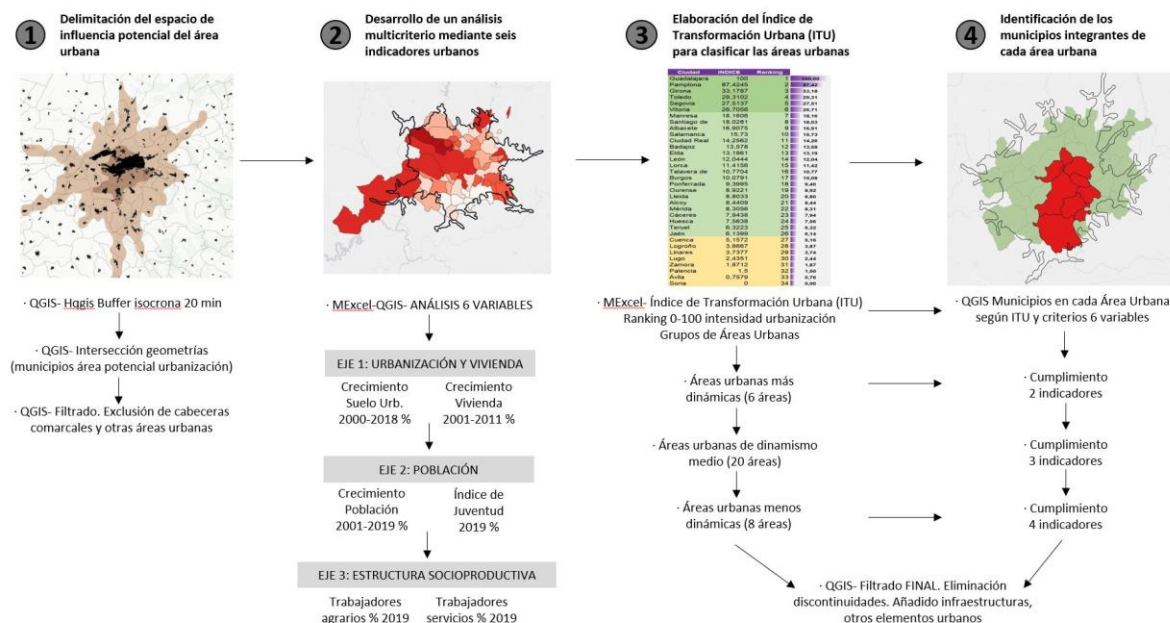


Fuente: Elaboración propia.

Inicialmente, mediante SIG se ha generado un buffer que marca el área de accesibilidad de cada conjunto urbano en un radio de 20 minutos de desplazamiento (isocrona 20 min). A continuación, se ha dibujado en cada área urbana el espacio potencial de alcance máximo de la huella de urbanización, seleccionando los municipios integrados en este ámbito definido por la isocrona. Mediante la herramienta de intersección de geometrías se han identificado dichos municipios, teniendo en cuenta únicamente aquellos en los que la isocrona alcanza el núcleo principal urbanizado o las manchas de urbanización más importantes del municipio y se han excluido mediante filtrado municipios que son cabeceras comarcales o integrados en otras realidades urbanas. El proceso permite identificar el área de influencia potencial en cada una de las 34 ciudades, que afecta a un total de 321 municipios (lo que deja una media de 9,5 municipios por área), que ocupan en conjunto una superficie de 24.524,5 Km² (la media de cada área es de 149,4 Km²). La realidad de las áreas urbanas, como se aprecia en la Tabla 1, es muy heterogénea, tanto por el número de municipios incluidos en cada caso, como por el tamaño y la diferente superficie media por municipio. Se da la circunstancia de que Burgos incluye 28 municipios y Salamanca 20, mientras que Linares sólo cuenta con 1, el de la cabecera, y Lorca o Badajoz con 2 (ambos se encuentran entre los de mayor superficie a nivel nacional). La superficie oscila entre los casi 2000 km² de Lorca y los 213 km² de Elda.



Figura 2. Metodología para la delimitación de las áreas urbanas articuladas por ciudades medias en España.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 1. Áreas urbanas y municipios en las 34 ciudades medias del interior peninsular.

Orden	Área Urbana	Nº Municip ITU	Superficie Total km2	Superficie Media	Nº Municipios Fomento	Nº municipios Urban Audit
1	Guadalajara	18	697,4	38,7	7	8
2	Pamplona	23	643,5	28,0	18	52
3	Girona	17	399,6	23,5	9	16
4	Toledo	10	602,4	60,2	8	15
5	Segovia	12	523,2	43,6	5	
6	Vitoria	7	587,5	83,9	1	19
7	Manresa	15	351,2	23,4	4	10
8	Santiago	7	648,4	92,6	3	14
9	Albacete	4	2 059,9	515,0	1	7
10	Salamanca	24	584	24,3	6	19
11	Ciudad Real	8	798,8	99,9	2	9
12	Badajoz	2	1 501,8	750,9	3	8
13	Elda	3	213,4	71,1	2	0
14	León	13	743,9	57,2	8	16
15	Lorca	2	1 819,9	910,0	1	2
16	Talavera	8	739,5	92,4	4	8
17	Burgos	28	885,5	31,6	2	45
18	Ponferrada	8	597,3	74,7	6	10
19	Ourense	7	364,5	52,1	5	12
20	Lleida	20	689,8	34,5	8	19



21	Alcoy	5	218,5	43,7	3	4
22	Mérida	6	1 000,6	166,8	6	14
23	Cáceres	5	1 966,7	393,3	4	8
24	Huesca	10	346	34,6	1	0
25	Teruel	2	479,4	239,7	1	0
26	Jaen	5	891,2	178,2	4	7
27	Cuenca	5	1 322,3	264,5	1	11
28	Logroño	15	483,6	32,2	6	13
29	Linares	1	196,7	196,7	1	2
30	Lugo	3	469,2	156,4	1	8
31	Zamora	9	312,6	34,7	3	8
32	Palencia	9	408,1	45,3	4	8
33	Ávila	5	286,4	57,3	1	8
34	Soria	5	691,7	138,3	1	0
	TOTAL	321	24 524,5	5 089,5	140	380

Fuente: elaboración propia.

Posteriormente, se han seleccionado seis indicadores distintos para medir el grado de urbanización y transformación urbana existente en cada espacio municipal, analizando el comportamiento de diferentes variables en tres ejes principales:

- Las características de las dinámicas de urbanización y el proceso de transformación en el crecimiento del parque inmobiliario. Se han empleado dos indicadores: índice de crecimiento del suelo urbanizado 2000-2018 (Corine Land Cover, IGN); y porcentaje de variación de viviendas construidas en cada municipio 2001-2011 (Censos Vivienda, INE).
- Los rasgos del comportamiento de los indicadores demográficos: índice de crecimiento de población 2001-2019 (Censo y Padrón INE); e índice de juventud de cada municipio 2019 (Atlas Digital Áreas Urbanas, MITMA).
- Características socio-productivas de la población en cada municipio: porcentaje de trabajadores sector agrario y sector servicios 2019 (Atlas Digital Áreas Urbanas, MITMA).

Para cada variable se ha generado la cifra correspondiente a escala de municipio y se ha puesto en relación con el valor medio del área urbana en que se integra. Se entiende que los rasgos de lo urbano se encuentran en aquellos casos en los que se presenta un comportamiento más dinámico y por encima de la media del conjunto que su ciudad de referencia: intensidad en dinámica de urbanización y crecimiento de vivienda; crecimiento demográfico e índice de juventud por encima de la media; alto porcentaje de trabajadores en el sector servicios y bajo porcentaje de trabajadores agrarios. Para realizar este análisis ha sido necesario clasificar las áreas urbanas en virtud de su comportamiento, comparando la intensidad del proceso de manera conjunta en las seis variables utilizadas.

Con este objeto se ha generado el *Índice de Transformación Urbana (ITU)* para las 34 áreas. Con este índice se obtiene una agrupación estadística que mide el comportamiento más o menos dinámico de cada área urbana en las seis variables, identificando la posición que ocupa cada una de ellas entre el conjunto de áreas analizadas. Se trata de un ranking que deja como resultado una variable numérica que proporciona valores en una escala de cero a cien. Los cercanos a 100 indican un alto nivel de cambio en el dinamismo urbano y los cercanos a cero



la debilidad de dicho proceso. El índice clasifica las 34 ciudades en tres grandes grupos que se establecen de manera cuantitativa y con criterio estadístico (áreas más o menos dinámicas).

Tabla 2. Relación de indicadores sobre dinámicas de urbanización y transformación urbana en las seis variables analizadas sobre las 34 ciudades medias del interior peninsular

Área Urbana	Crecimiento Suelo Urb. 2000-2018 %	Crecimiento Vivienda 2001-2011 %	Crecimiento Población 2001-2019 %	Índice de Juventud 2019 %	Trabajadores agrarios % 2019	Trabajadores servicios % 2019
Albacete	2,40	27,75	0,60	15,20	24,10	53,30
Alcoy	0,25	17,61	0,02	13,80	7,60	53,20
Ávila	0,07	19,38	-0,90	10,90	33,90	46,70
Badajoz	0,30	22,60	0,35	15,64	21,10	66,60
Burgos	0,76	45,72	1,70	11,50	19,50	52,17
Cáceres	0,60	13,26	-0,10	14,90	13,10	51,80
Ciudad Real	0,80	37,10	0,50	14,20	15,95	60,05
Cuenca	0,10	26,10	0,05	12,10	24,00	55,40
Elda	0,70	30,36	0,80	15,40	7,26	47,90
Girona	1,10	46,34	2,10	15,10	4,40	57,10
Guadalajara	1,20	178,29	5,52	13,90	5,30	68,75
Huesca	0,07	61,42	1,80	11,80	29,30	48,50
Jaén	0,60	19,72	0,70	17,80	42,90	39,60
León	2,10	30,26	0,20	10,60	15,50	62,10
Linares	0,90	12,91	-0,30	17,80	47,70	36,90
Lleida	0,70	32,64	0,94	14,30	26,70	48,10
Logroño	0,40	55,94	0,50	11,50	24,10	41,30
Lorca	0,20	33,20	1,60	17,10	35,30	49,30
Lugo	0,40	15,43	-0,60	11,00	21,20	50,40
Manresa	0,20	43,99	1,65	13,90	5,30	54,80
Mérida	0,80	13,73	0,10	16,70	36,80	49,80
Ourense	1,00	34,62	-0,60	9,60	7,10	65,10
Palencia	0,30	18,01	-0,30	11,50	32,00	43,70
Pamplona	1,30	85,97	3,30	15,60	2,30	63,90
Ponferrada	1,50	14,61	-0,50	11,50	7,50	57,70
Salamanca	0,50	64,30	1,50	12,90	15,20	57,90
Santiago de Compostela	2,90	25,46	0,20	12,60	12,40	60,30
Segovia	0,70	109,42	3,20	12,90	13,20	56,50
Soria	0,20	30,72	-0,60	9,06	40,05	44,02
Talavera de la Reina	0,35	35,17	1,40	13,90	18,60	53,00
Teruel	0,15	17,99	0,10	13,70	25,00	55,70
Toledo	0,70	57,13	2,50	15,60	8,90	60,10
Vitoria	4,10	32,29	1,60	12,20	14,60	59,20
Zamora	0,50	31,52	-0,30	10,60	29,50	44,00
TOTAL	0,85	39,44	0,85	13,44	20,22	53,38

Fuente: Elaboración propia a partir de: INE, Censos de Población y Vivienda 2001 y 2011 y Padrón Municipal de Habitantes 2019; Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), Atlas Digital de las Áreas Urbanas; IGN, Coberturas de información geográfica Proyecto Corine Land Cover, 2000-2018.



Tabla 3. *Índice de Transformación Urbana (ITU)*. Ranking de las 34 áreas urbanas articuladas por ciudades medias del interior peninsular según intensidad de las dinámicas, transformaciones y caracteres urbanos.

	ÁREA URBANA	RANKING	ÍNDICE
GRUPO 1 Áreas más dinámicas	Guadalajara	1	100,00
	Pamplona	2	87,42
	Girona	3	33,18
	Toledo	4	29,31
	Segovia	5	27,51
	Vitoria	6	26,71
GRUPO 2 Áreas de dinamismo medio	Manresa	7	18,16
	Santiago de Compostela	8	18,03
	Albacete	9	16,91
	Salamanca	10	15,73
	Ciudad Real	11	14,26
	Badajoz	12	13,58
	Elda	13	13,19
	León	14	12,04
	Lorca	15	11,42
	Talavera de la Reina	16	10,77
	Burgos	17	10,08
	Ponferrada	18	9,40
	Ourense	19	8,92
	Lleida	20	8,80
	Alcoy	21	8,44
	Mérida	22	8,31
	Cáceres	23	7,94
	Huesca	24	7,56
Teruel	25	6,32	
Jaén	26	6,14	
GRUPO 3 Áreas menos dinámicas	Cuenca	27	5,16
	Logroño	28	3,87
	Linares	29	3,74
	Lugo	30	2,44
	Zamora	31	1,87
	Palencia	32	1,50
	Ávila	33	0,76
Soria	34	0,00	

Fuente: Elaboración propia

Para finalizar la delimitación de cada una de las áreas se ha definido un gradiente de criterios que tiene que cumplir cada municipio en los tres grandes grupos para su integración:

- Grupo 1. *Áreas de dinamismo alto*. Alto grado de transformación y crecimiento en todas las variables (dinámica generalizada positiva). Un comportamiento por encima de la media del área en dos de los seis indicadores coincide con un patrón de pertenencia al área urbana.
- Grupo 2. *Áreas de dinamismo medio*. Transformación y crecimiento medio (tendencia de transformación no tan definida). Un comportamiento por encima de la media del área en tres de los seis indicadores coincide con un patrón de pertenencia al área urbana.
- Grupo 3. *Áreas de dinamismo bajo*. Transformación y crecimiento limitado (tendencia de transformación urbana baja o inexistente). Un comportamiento por encima de la media del área en cuatro de los seis indicadores coincide con un patrón de pertenencia al área urbana.

Finalmente, sobre la delimitación obtenida se ha realizado un filtrado de comprobación. Se ha hecho mediante el análisis de cartografía y ortofotografía. Este último paso ha permitido excluir aquellos municipios con escaso

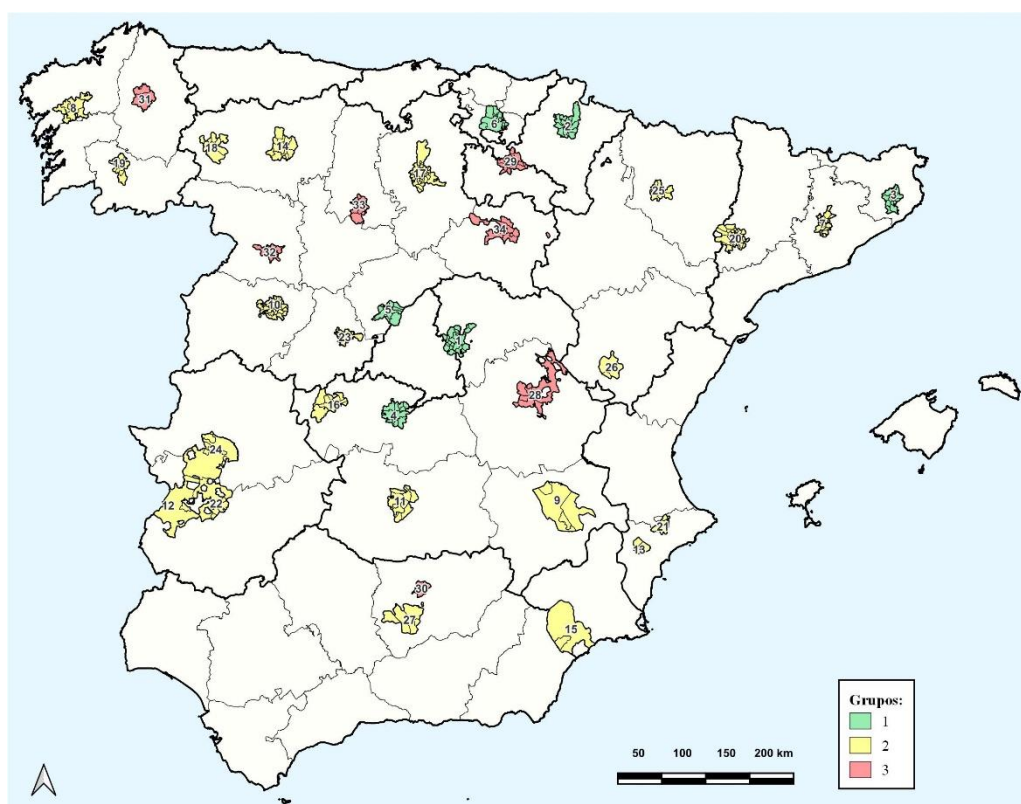


impacto de transformación urbana y añadir otros que tienen presencia de equipamientos o infraestructuras territoriales, que le dan esta condición.

3. RESULTADOS. LA IDENTIFICACIÓN DE LO URBANO EN LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS: MÁS ALLÁ DE LA CIUDAD.

El *Índice de Transformación Urbana (ITU)* presenta el resultado de agrupar las áreas urbanas según su comportamiento. En un primer grupo se incluyen las que dejan los índices más altos. Suelen estar vinculadas a áreas con tasas de crecimiento de suelo urbano y de parque inmobiliario más elevadas, dinámicas de crecimiento de la población claramente positivas y ofrecen rasgos sociodemográficos que indican patrones urbanos (alto índice de juventud, predominio del sector servicios en el empleo y muy bajo índice de población agraria).

Figura 3.- Grandes grupos de áreas urbanas



Fuente: Elaboración propia

Este *primer grupo* está compuesto por las ciudades de Guadalajara, Pamplona, Girona, Toledo, Segovia y Vitoria, que dejan un comportamiento conjunto en las seis variables superior a 0,5 veces la desviación estándar del total de áreas. Se trata de ciudades integradas en el área metropolitana polinuclear de Madrid, aunque todas aparecen en el límite exterior inmediato de esta comunidad autónoma. También ciudades con dinámicas propias pero próximas a otras áreas metropolitanas situadas a la cabeza de la jerarquía urbana española.

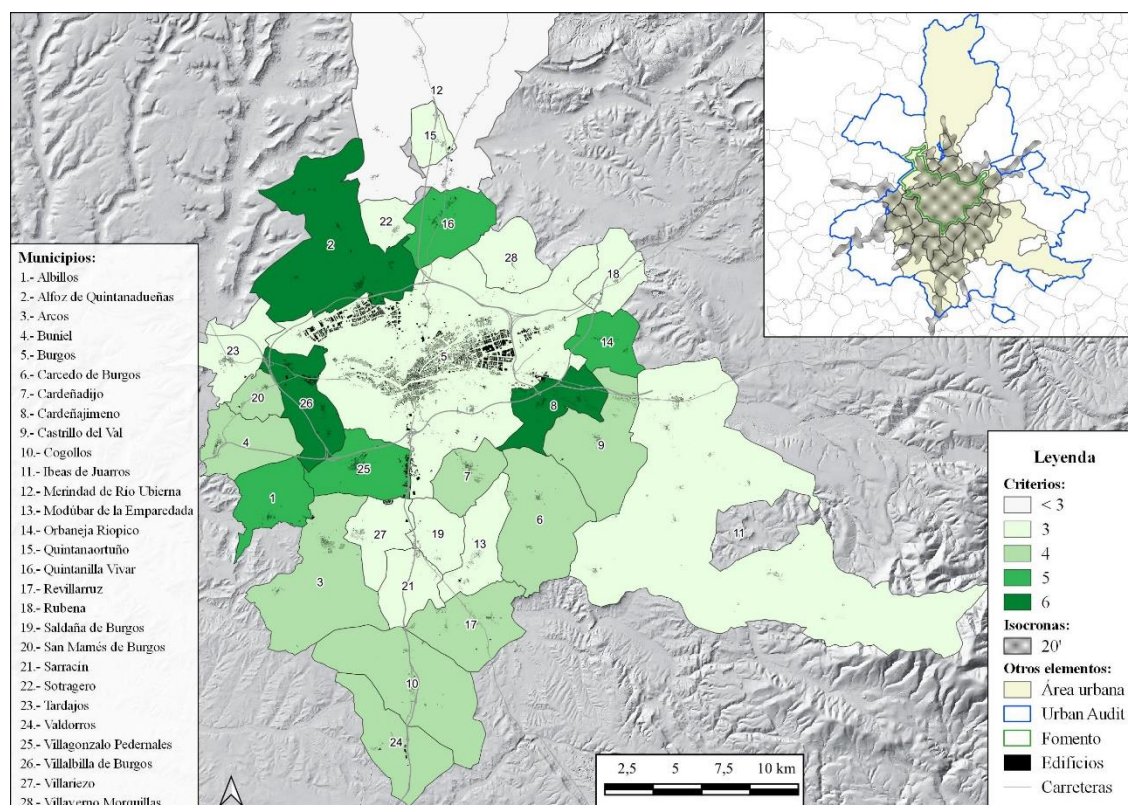
En segundo lugar, un *grupo de comportamiento intermedio*, que presenta rasgos de crecimiento urbanístico, inmobiliario y demográfico más moderados. Se trata del conjunto más numeroso de ciudades (20 áreas urbanas), encabezado por Manresa y cerrado por Jaén.



Finalmente, hay un *tercer grupo* con unos indicadores inferiores a 0,5 veces la desviación estándar del total. En este caso se trata de ciudades (y consecuentemente áreas urbanas) que dejan menor intensidad de crecimiento. Se incluye en este grupo a Cuenca, Logroño, Linares, Lugo, Zamora, Palencia, Ávila y Soria, en las que las dinámicas de urbanización y de vivienda son claramente más contenidas que la media, presentan un crecimiento demográfico muy moderado o incluso negativo, y los indicadores sociodemográficos siguen manteniendo muchos caracteres propios de las zonas de ruralidad media o alta, lo que pone de manifiesto la limitada capacidad de transformación sociodemográfica que han tenido aquí los procesos suburbanizadores.

Los mapas que se acompañan (Ávila, Burgos y Guadalajara) son un ejemplo de cada uno de los tres grupos que resultan de la aplicación del ITU. Se aprecia como las áreas urbanas resultantes (véase comparativa en el cuadrante superior derecho de los mapas incluidos en las Figuras 4, 5 y 6) quedan más equilibradas en número e impacto de los municipios incluidos que en cada área urbana de Urban Audit (más extenso), y del Ministerio de Fomento (más restrictivo en lo territorial y que, al haberse delimitado con datos anteriores a 1991, no tiene en consideración muchos de los procesos acontecidos en las dos últimas décadas). La Tabla 1 resume el balance final del conjunto de las 34 áreas urbanas, que agrupan 321 municipios según ITU, 140 según la clasificación del Ministerio de Fomento, y 380 de acuerdo con Urban Audit. Estas diferencias afectan al tamaño de las áreas urbanas y a las delimitaciones. La huella urbanizadora real queda reflejada en la cartografía que muestra la mancha que delimita el espacio realmente urbanizado.

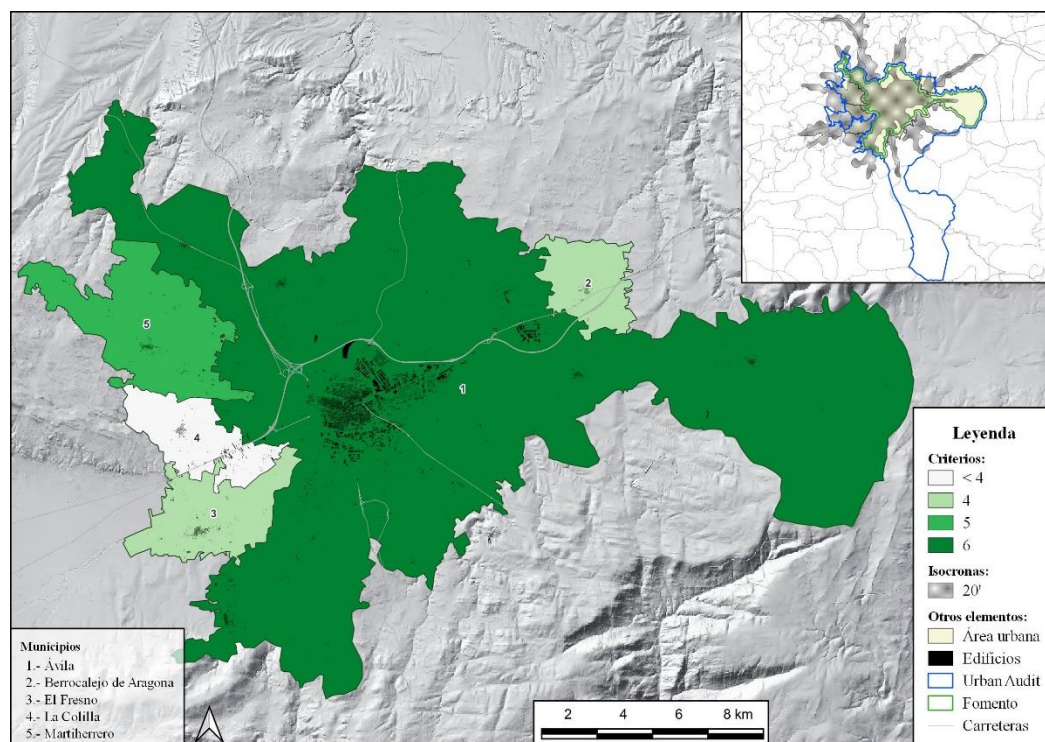
Figura 4.- Ejemplo de caso: Burgos



Fuente: Elaboración propia

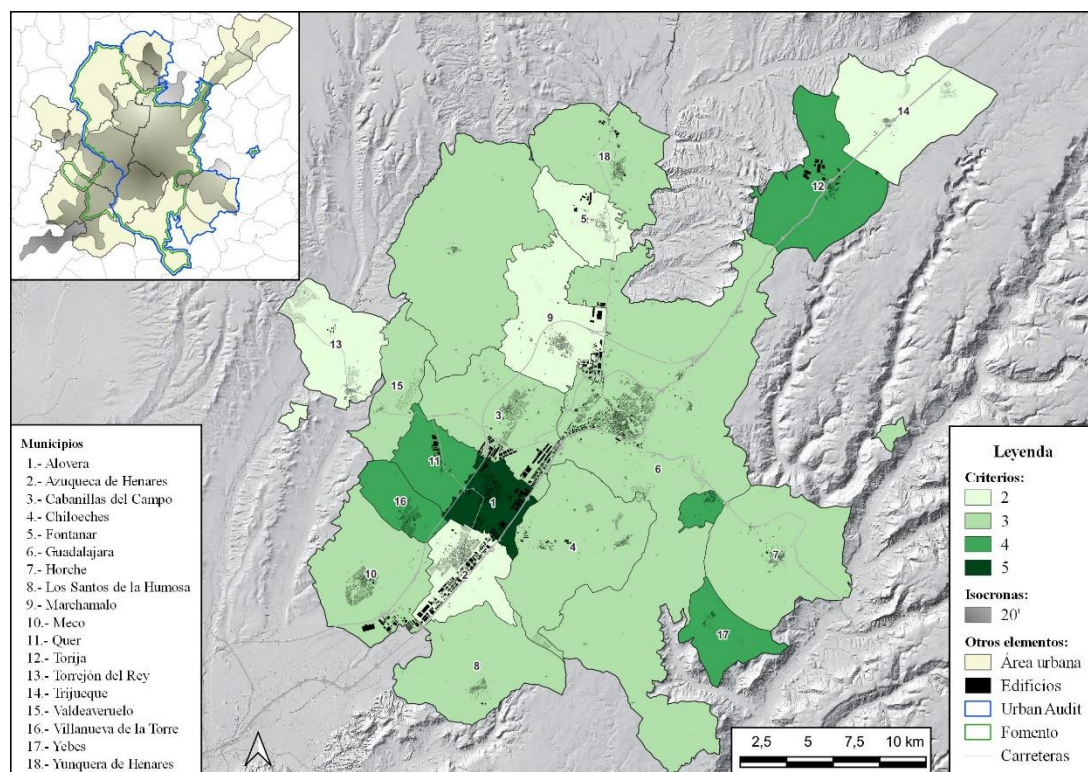


Figura 5.- Ejemplo de caso: Ávila.



Fuente: Elaboración propia

Figura 6.- Ejemplo de caso: Guadalajara



Fuente: Elaboración propia



4. CONCLUSIONES

La propuesta metodológica desarrollada permite establecer una delimitación de las áreas urbanas articuladas por este tipo de ciudades. Mediante ella se pueden estudiar con mayor precisión las transformaciones urbanas acontecidas, la recomposición de los mercados de suelo y la modificación de sus mosaicos sociales. Con ello se superan las limitaciones de las propuestas de Urban Audit y Fomento ya indicadas

Las ciudades medias del interior se han visto afectadas por los procesos de dispersión urbana, que se han generalizado en las dos últimas décadas. Estos procesos han supuesto transformaciones sociodemográficas, de artificialización de suelo, edificatorias, y de terciarización de las periferias, con diferente intensidad según los casos. Lo han hecho desde lógicas de dispersión, dejando diferentes niveles de impacto e intensidad, en los que los paisajes mixtos urbano-rurales cobran protagonismo. Junto a las lógicas locales existen patrones de comportamiento que ayudan a establecer tipologías de áreas urbanas y de municipios, en un contexto de situaciones donde aparentemente existe una considerable heterogeneidad de situaciones.

El uso de indicadores multicriterio para medir las dinámicas de urbanización, sociodemográficas y estructura socioproductiva permite caracterizar el efecto de los procesos de periurbanización. El *Indicador de Transformación Urbana* (ITU) es una herramienta útil para medir la intensidad de estos procesos, la gradación del impacto de la dispersión en los municipios situados en los alfores de las ciudades y su alcance espacial. Desde el punto de vista del *alcance*, el área de accesibilidad de los 20 minutos se ajusta al ámbito territorial de los procesos de suburbanización. Desde el punto de vista de la *intensidad* de los procesos de urbanización, el indicador permite medir el proceso de cambio experimentado en cada área urbana y catalogarlas en tipologías diferenciadas, generando tres grupos (dinamismo alto -dos o más criterios cumplidos-, medio – más de tres criterios- y bajo -cuatro o más criterios-). Lo hace de manera contextual, ya que pone en relación los municipios de cada área urbana con la ciudad en la que se integra. Cada grupo presenta comportamientos relativamente homogéneos, aunque el valor permite diferenciar los efectos en el conjunto. El primer grupo incluye seis ciudades, que son las más pobladas a escala de área urbana, en su mayor parte integradas en áreas urbanas polinucleares alrededor de las grandes ciudades, u otras con fuertes dinámicas internas. El tercero es el menos dinámico, y agrupa a ocho, ubicadas en zonas de montaña, poco pobladas y peor integración en las redes nacionales de comunicación. El intermedio es más numeroso, formado por 21 ciudades.

Desde el punto de vista de la *gradación* de los procesos internos en cada área urbana, el indicador posibilita diferenciar el comportamiento de cada municipio en su respectiva área. Lo hace mediante la diferenciación a partir del número de criterios cumplidos. Lo frecuente es que la gradación vaya de más a menos desde los bordes urbanos a los espacios más alejados. También en aquellos situados en los sectores mejor conectados. Lo hacen desde la lógica de la proximidad, pero auspiciados por normativas urbanísticas permisivas y por la acción/inacción de los gobiernos locales.

Las ciudades medias participan de los procesos de dispersión urbana, y lo hacen ajustando sus dinámicas y lógicas locales a los procesos generales. El impacto territorial es intenso, aunque con geometrías variables. La necesidad de establecer métodos de delimitación urbana que incorporen criterios que ayuden a entender las dinámicas de configuración de los nuevos mercados de suelo alrededor de estas ciudades, desde diferentes visiones, puede contribuir a que las políticas urbanas resuelvan de forma más precisa la realidad de nuestras ciudades.



AGRADECIMIENTOS

Esta contribución ha sido posible gracias a la financiación recibida en la convocatoria pública de los proyectos I+D+i, en la convocatoria “Retos Investigación” de 2018: “Evolución de las políticas urbanísticas en ciudades medias españolas y sus áreas urbanas: 1979-2019” (RTI2018-096435-B-C21) y “Procesos de cambio en la urbanización de las ciudades medias y sus áreas urbanas: 1979-2019” (RTI2018-096435-B-C22). Se agradece la asistencia técnica y la asesoría estadística prestada para la elaboración del Índice de Transformación Urbana (ITU) por Francisco Javier González Moya, profesor de Lenguajes y Sistemas Informáticos de la Universidad de Burgos. También a Pablo Valero Tocoñulat (Técnico de Laboratorio de Cartografía del CETI-UCLM) por el apoyo en la producción cartográfica.

REFERENCIAS

- Andrés López, G. (2019): “El significado de los espacios de actividad económica en la estructura urbana de las ciudades medias españolas”, en *Ciudades. Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, nº 22, Universidad de Valladolid, pp 1-22. <https://orcid.org/0000-0001-9377-8695>
- Andrés López, G. y González González, M.J. (2019): “Diffuse urbanisation and irregular urban growth: processes and trends in medium-sized cities in the region of Castilla y León (Spain)”, en *Finisterra. Revista portuguesa de Geografía*, Vol LIV, nº 112, pp 3-26. <https://doi.org/10.18055/Finis17100>
- Bellet Sanfeliu, C., y Andrés López, G. (2021). Urbanización, crecimiento y expectativas del planeamiento urbanístico en las áreas urbanas intermedias españolas (1981-2018). *Investigaciones Geográficas*, (76), 31-52. <https://doi.org/10.14198/INGEO.18054>
- Aguilera, F., Valenzuela, L.M. y Botequilha-Leito, A. (2011). Landscape metrics in the analysis of urban land use patterns: a case study in a Spanish metropolitan area. *Landscape and Urban Planning*, 99, 226-238. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2010.10.004>
- Boix-Domenech, R. (2007). Concepto y delimitación de AM: una aplicación a las AM de España. Seminario Las grandes AM españolas en una perspectiva comparada, Sevilla. <http://urban.uab.es/references/2007/07002.pdf>
- Brenner, N. y Schmid, C. (2015). Towards a new epistemology of the urban? *City*, 19(1), 151-182. <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712>
- Cebrián Abellán, F. (2018): *Ciudades medias y áreas metropolitanas: de la dispersión a la regeneración*, Ed. Universidad de Castilla-La Mancha.
- Cebrián Abellán, F. (2020): *Dinámicas de urbanización en ciudades medias interiores: ¿hacia un urbanismo más urbano?*, Ed. Tirant Lo Blanch.
- Escudero Gómez, L. A.; García González, J. A. y Martínez Navarro, J. M. (2019). “Medium-sized cities in Spain and their urban areas within national network”. *Urban Science*, 3 (1), 5. <https://doi.org/10.3390/urbansci3010005>
- Eurostat (2020) GISCO (Geographical Information and maps), Urban Audit 2020, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/reference-data/administrative-units-statistical-units/urban-audit>
- Eurostat (2016) *Urban Europe statistics on cities, towns and suburbs. 2016 edition.* <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-01-16-691>



- Feria Toribio, José María (2004). "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España". Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 38, 85-99. <https://www.bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/483>
- Feria Toribio, José María y Martínez Bernabéu, Lucas (2016). "La definición del sistema metropolitano español. Permanencias y cambios entre 2001 y 2011". Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, 187, 9-24. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76461>
- Feria Toribio, José María; De Oliveira Neves, Gwendoline; y Hurtado Rodríguez, Claudia (2018). "Une méthode pour la délimitation des aires métropolitaines. Application au système urbain espagnol". Cybergeo: European Journal of Geography, 852, 1-24. <http://dx.doi.org/10.4000/cybergeo.29101>
- Gómez Giménez, J.M.; Vieira de Sá Marques, T.; Hernández Aja, A. (2020) Procesos urbanos funcionales en Iberia. Cuadernos Geográficos 59, (2), 93-128. <http://dx.doi.org/10.30827/cuadgeo.v59i2.9542>
- Miramontes Carballada A; Vieira Sa Marques, T (2016). Las áreas urbanas de la península ibérica. Un ejercicio de delimitación, Papeles de Geografía 2016, 62 pp. 47-63 DOI: <http://dx.doi.org/10.6018/geografia/2016/247681>
- MITMA (2021) Áreas urbanas en España 2020, <https://www.mitma.gob.es/AtlasAU>
- Obeso Muñiz, I (2019) Definir la urbanización periférica: conceptos y terminología, Ería, Volumen 2019-2. Año XXXIX, pp. 183-206 <https://doi.org/10.17811/er.2.2019.183-206>
- Olazabal, E. y Bellet, C. (2018). "Procesos de urbanización y artificialización del suelo en las aglomeraciones urbanas españolas (1987-2011)". Cuadernos Geográficos, 57 (2), 189-210. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v57i2.5920>
- Olazabal, E.; Bellet, C. (2019). "De la ciudad compacta a la ciudad extensa. Procesos de urbanización recientes en áreas urbanas españolas articuladas por ciudades medias", Anales de Geografía de la Universidad Complutense, Vol.39, núm.1, p.149-175. <https://doi.org/10.5209/aguc.64681>
- Olazabal, E. y Bellet, C. (2020). Cambios en los modelos de crecimiento urbano de las ciudades medias. Santander-Torrelavega, Manresa, Pamplona/Iruña y Guadalajara (1987-2011). En Cebrián, F. (Coord) Dinámicas de urbanización en ciudades medias. Dinámicas de urbanización en ciudades medias, València: Tirant lo Blanch, p.175-208
- Pascual Rosa, V., Aguilera-Benavente, F. y Salado García, M.J. (2019). Clasificación y análisis de los procesos de cambio en la forma urbana de las áreas metropolitanas españolas: aplicación de métricas espaciales. Estudios Geográficos, 80 (286): e006. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201926.006>
- Qviström, M. (2007): «Landscapes out of order: studying the inner urban fringe beyond the rural-urban divide», Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, 89 (3), pp. 269-282. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0467.2007.00253.x>
- Roca Cladera, J. (2003). La delimitación de la ciudad: ¿una cuestión imposible? Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, XXXV (135), pp 17-36. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75308>
- Roca Cladera, J., Moix Bergadá, M. y Arellano Ramos, B. (2012). El sistema urbano en España. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, 396. <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/3424>
- Salom, J. y Albertos, J.M. (2010). Densidad de la red viaria y forma urbana: Delimitación del espacio urbano en ocho Aglomeraciones españolas. En J.M. Feria Toribio y J.M. Albertos Puebla (Coords.), La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI. Madrid: Civitas, 442 pp.



Sánchez Ondoño, I., & Cebrián Abellán, F. (2022). Reterritorializing intermediate cities. A methodological proposal to delimit urban areas: the case of the provincial capitals of Castilla-La Mancha. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (92). <https://doi.org/10.21138/bage.3194>



DINÁMICAS DE URBANIZACIÓN, URBANISMO Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS EN CIUDADES MEDIAS: EL CASO DEL ÁREA URBANA DE PALENCIA

Carlos Hugo Soria Cáceres
Gonzalo Andrés López

Departamento de Historia, Geografía y Comunicación. Universidad de Burgos

Resumen:

En las últimas décadas del siglo XX, las ciudades medias han sufrido una intensa transformación, caracterizada por la aparición de dinámicas de urbanización dispersa que han modificado profundamente las estructuras precedentes, tradicionalmente compactas y densas. El crecimiento demográfico de las localidades próximas a las ciudades principales ha transformado el mercado inmobiliario y ha extendido considerablemente la superficie urbanizada, configurando nuevas áreas urbanas fragmentadas. Este proceso ha creado un nuevo marco territorial para la planificación estratégica, que ha guiado buena parte del urbanismo reciente en esta escala. En este trabajo se analiza el caso del área urbana de Palencia, considerando datos sobre la población, la vivienda y el uso del suelo recientes e interrelacionando estas dinámicas con el marco urbanístico de los proyectos contemplados en el Plan Estratégico Palencia 2012-2020, especialmente aquellos referidos a infraestructuras y equipamientos.

Palabras clave: Palencia, Estrategias, Políticas, Equipamientos, Urbanización

Abstract:

In the last decades of the 20th century, medium-sized cities have undergone an intense transformation, characterized by the appearance of dispersed urbanization dynamics that have profoundly modified the previous, traditionally compact and dense structures. The demographic growth of the localities close to the main cities has transformed the real estate market and has considerably extended the urbanized surface, configuring new urban areas. This process has created a new territorial framework for strategic planning, which has guided much of recent urban planning on this scale. This paper analyzes the case of the urban area of Palencia, considering recent data on population, housing and land use and interrelating these dynamics with the urban framework of the projects included in the Palencia Strategic Plan 2012-2020, especially those related to infrastructure and equipment.

Keywords: Palencia, Strategies, Policies, Equipment, Urbanism



1. INTRODUCCIÓN. URBANIZACIÓN DISPERSA, URBANISMO Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS RECIENTES EN CIUDADES MEDIAS.

Durante las últimas décadas, en la periferia de la mayor parte de núcleos urbanos se han ido configurando ámbitos complejos, de urbanización fragmentada, difusa y multifuncional dentro de un proceso en el que las áreas urbanas articuladas por ciudades medias han recibido buena parte de los crecimientos, registrando una expansión notable de su espacio urbanizado y su parque inmobiliario (Cebrián Abellán 2018 y 2020; Bellet y Andrés, 2021; Olazabal y Bellet, 2018 y 2019; Martínez Navarro et al. 2020). Estas ciudades comenzaron a extenderse y a ocupar el espacio de sus municipios colindantes durante el inicio de la década 1990, momento en el que comenzó a modificarse la trama urbanizada y a transformarse la estructura urbana precedente. Las ciudades medias se extendieron hacia su entorno mediante procesos de suburbanización dispersa que generaron conjuntos urbanos más complejos, claramente fuera de sus límites tradicionales (Cebrián Abellán, 2013; Bellet y Olazabal, 2017). En un segundo momento, desde el comienzo de la década del 2000, en el marco del boom inmobiliario, se aceleró y consolidó este proceso con crecimientos más notables, extensivos en consumo de suelo y selectivos en su localización, formando ciudades supramunicipales caracterizadas por la suma de fragmentos sin continuidad. Se consolidó así un evidente cambio en los paisajes urbanos en esta escala, con procesos de transformación intensivos en consumo de suelo y extensivos en nuevas urbanizaciones, muchas veces inconclusas y sin ocupación efectiva. La superposición de estas dos fases muestra un patrón urbano modificado, en el que la tradicional composición relativamente compacta y densa de las ciudades medias se ha trastocado, afectada por la presencia constante de los modelos de urbanización dispersa (Olazábal y Bellet, 2018 y 2019; Cebrián y Sánchez, 2019; Martínez Navarro et al. 2020; Bellet y Andrés, 2021).

En esta escala urbana, los proyectos estratégicos de ciudad han jugado un papel esencial, determinando la ordenación urbanística a partir de actuaciones en muchos casos no contempladas inicialmente en la planificación. El urbanismo ha modificado su escala y se ha convertido necesariamente en un instrumento de análisis supramunicipal ya que el crecimiento disperso de la ciudad ha obligado a considerar la ordenación no solo del conjunto urbano tradicional sino también de la nueva área urbana. Mediante instrumentos como los planes estratégicos, los planes directores o los masterplan se han formulado políticas urbanas con un notable impacto en la evolución reciente de estas ciudades, más allá de su espacio urbano histórico (Monclús, 2003; Delgado Viñas, 2010; Fernández Ges, 2018; Fernández Güell, 2018). Habitualmente, estos proyectos han afectado a distintos municipios, de modo que las directrices esenciales del urbanismo en las ciudades medias han superado las estrategias básicas del planeamiento municipal, siguiendo la relevancia de algunos de estos proyectos tractores, considerados prioritarios para la evolución y el crecimiento urbano (Baigorri, 2001; Delgado-Viñas et al, 2012). Intervenciones de regeneración y recuperación de centros históricos, nuevos campus universitarios, grandes equipamientos comerciales, equipamientos culturales y sanitarios, infraestructuras viarias, remodelación de las redes ferroviarias, aeropuertos, polígonos industriales, parques tecnológicos, centros de actividad económica, centros logísticos... han reconfigurado la estructura urbana y han generado una nueva morfología en la ciudad (Díaz Orueta y Fainstein, 2009; Bellet Sanfeliu et al, 2010; Soria Cáceres, 2011). Estas dinámicas han tenido especial incidencia en algunas de las capitales provinciales de Castilla y León, en las que estas políticas urbanas han definido la evolución reciente del urbanismo y la urbanización (Calderón Calderón, 2012; Calderón Calderón y Pascual Ruíz-Valdepeñas, 2011; Andrés López y González González, 2019). Se analiza en este caso, la transformación reciente de Palencia, una de las ciudades medias de la región de Castilla y León en las que se están apreciando transformaciones que ponen en evidencia la interrelación entre el proceso de crecimiento urbano y urbanización dispersa y la necesaria ordenación supramunicipal del nuevo ámbito territorial del área urbana.

2. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS. EL ESTUDIO DE CASO DEL ÁREA URBANA DE PALENCIA

Palencia es una ciudad media situada en una posición estratégica a medio camino del eje industrial y de comunicaciones que conforma el corredor Valladolid – Burgos, de cuyas capitales dista 48 y 80 kilómetros respectivamente. También se encuentra próxima y bien comunicada con otros destacados centros urbanos



como Madrid -255 km-, Santander -200 km- o Bilbao -244 km-. Su localización le confiere una importancia fundamental como nexo internacional, comercial y logístico entre España y Europa (De las Rivas et al, 2013; Andrés López, 2020). Una parte importante del tráfico de mercancías por carretera que transita entre el Norte de Portugal y el Sur de Francia discurre a través de la Autovía de Castilla A-62, infraestructura muy próxima a la capital. Dentro de este eje también posee una importancia destacada el tráfico ferroviario, servido por las líneas férreas que discurren desde Madrid a la frontera con Francia y desde Madrid al cuadrante noroeste de la Península Ibérica. En torno a este espacio, se sitúan numerosas industrias del sector agroalimentario, químico o automovilístico, entre las que destaca la factoría *Renault* de Villamuriel de Cerrato, en cuyas instalaciones trabajan cerca de 3500 empleados. Esta impronta industrial se refleja no solo en el corredor que discurre paralelo a la autovía A-62, sino también en la propia ciudad de Palencia que posee un porcentaje de población activa empleada en el sector secundario seis puntos por encima de la media nacional. En concreto, el reparto por sectores de la población activa de la ciudad en el año 2020 se distribuye del siguiente modo: el 62,12 % corresponde al sector servicios, el 18,60 % a la industria, el 7,93 % a la agricultura y el 5,47 % a la construcción (SEPE, 2021, 19).

Figura 1. Localización y contextualización del área urbana de Palencia en el eje industrial Valladolid-Burgos.



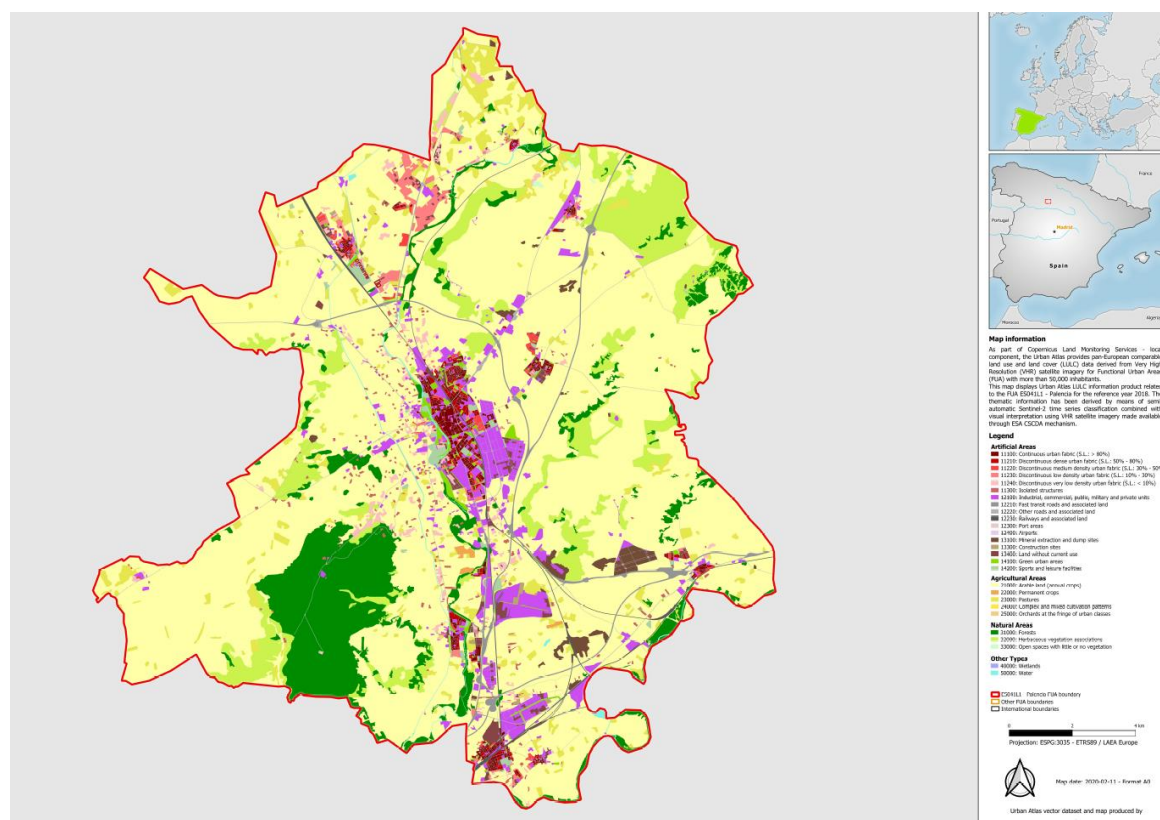
Fuente: Ayuntamiento de Palencia

Morfológicamente la ciudad de Palencia responde a un modelo de urbanización compacto y alargado. Sobre los 95 kilómetros cuadrados que ocupa la superficie de la ciudad, se revela un plano urbano que se ha desarrollado históricamente entre dos barreras: una natural -el trazado del Río Carrión-, y otra humana -la vía férrea-. Ambos límites, unidos a otras infraestructuras como el Ramal del Canal de Castilla, los polígonos industriales o los cerros que rodean la capital, determinan su estructura urbana. Antes de este crecimiento, la desamortización del s. XIX



transformó notablemente la capital palentina al liberar grandes cantidades de terreno, al igual que ocurriera en otras localidades (Marcos- Martín, 1986; García- Colmenares, 1986). Posteriormente, ya durante el s. XX la ciudad se convirtió en un destacado centro industrial del Noroeste peninsular favorecido por la llegada del ferrocarril, condición que hoy todavía conserva, si bien las actividades de esta primera etapa estuvieron ligadas a factorías como harineras, lanas o armas, muy distintas de las actuales. (De la Cruz, 2010; Delgado Huertos, 2014). Durante las dos últimas décadas, Palencia ha crecido notablemente hacia los municipios colindantes, configurando una incipiente área urbana que se extiende por ocho municipios que rodean a la ciudad principal: Fuentes de Valdepero, Grijota, Husillos, Magaz de Pisuerga, Venta de Baños, Villalobón y Villamuriel de Cerrato. Esta área urbana se extiende en una superficie algo superior a las 3.000 ha urbanizadas, de las que dos terceras partes se corresponden ya al conjunto de estos municipios aledaños a la ciudad.

Figura 2. El área urbana de Palencia. Distribución y coberturas de los principales usos del suelo (2018).



Fuente: Urban Atlas 2018, Copernicus. European Environment Agency

En este trabajo se aborda el análisis de las transformaciones recientes que ha sufrido esta área urbana, estudiando el caso concreto de la evolución de las dinámicas de urbanización en las últimas décadas y su interrelación con los proyectos urbanos estratégicos recientes. Para ello, metodológicamente, se utilizan datos del crecimiento de la población, la vivienda y el suelo en las tres últimas décadas (1990-2020) y se estudia su correspondencia con el planteamiento del urbanismo estratégico reciente (2012-2020). Los datos de población se obtienen de la información de series estadísticas de los censos de población y padrones del INE, la evolución de la vivienda se mide mediante información del Censo de Vivienda del INE y las series estadísticas del MITMA y el seguimiento de la evolución del suelo urbanizado se efectúa mediante el análisis de las cifras obtenidas de Corine Land Cover (1990-2018). La información referente al urbanismo y los proyectos urbanos estratégicos se obtiene del estudio del PGOU de Palencia y del Plan Estratégico Palencia 2012-2020.



3. RESULTADOS. DINÁMICAS DE URBANIZACIÓN, TRANSFORMACIONES RECIENTES Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS EN EL ÁREA URBANA DE PALENCIA

El área urbana de Palencia ha sufrido una significativa transformación demográfica en los últimos años. Actualmente cuenta con una población de 96 102 habitantes, pero a lo largo de las últimas tres décadas se ha visto afectada por distintos periodos de crecimiento y pérdidas de población. Entre 1991 y 2011 se constata un periodo sostenido de crecimiento, más intenso durante la fase expansiva de la década de 2000 (con un crecimiento de más de 5 000 efectivos). Tras esta fase positiva, durante la última década ha experimentado un descenso demográfico, con dos realidades diferenciadas. Por un lado, la capital palentina y Venta de Baños, los dos núcleos principales del área urbana, pierden claramente población, lo que afecta al descenso general del conjunto. Sin embargo, por otro lado, el resto de municipios mantienen una tendencia claramente positiva. Destacan los casos de Grijota y Villalobón, que han multiplicado su población inicial por tres y por ocho veces respectivamente. En ambos casos, el crecimiento demográfico de estas localidades está propiciando nuevas urbanizaciones que acogen un entorno laboral y socialmente muy vinculado con la capital. La realidad es que el grueso del crecimiento del área urbana se concentra en estos municipios del entorno, que han crecido en un 37%, mientras la capital, a pesar de avanzar también durante la fase expansiva, ha retraído su evolución, perdiendo población en la última década.

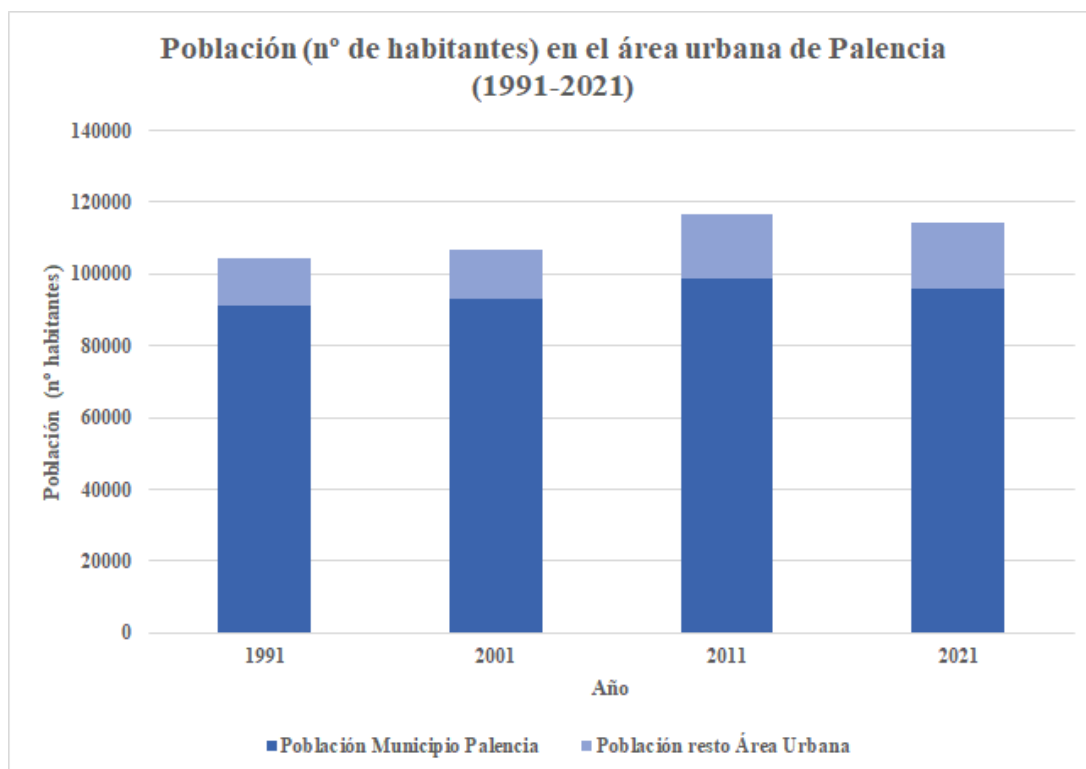
Tabla 1. Evolución de la población en Palencia y Área Urbana (1991-2021)

Municipio	1991	2001	2011	2021
Fuentes de Valdepero	247	234	347	497
Grijota	810	890	1895	2496
Husillos	218	214	258	358
Magaz de Pisuerga	721	729	1081	1024
Palencia	77 863	79 797	81 089	77 090
Venta de Baños	7046	5.982	6.488	6.399
Villalobón	257	430	1470	1768
Villamuriel de Cerrato	3978	4978	6304	6470
Total				
Área urbana	91 140	93 254	98 932	96 102
Resto municipios área	13 277	13457	17 843	18 193
% Ciudad central	85,43%	85,56%	81,86%	80,21%
% Resto municipios área	14,57%	14,44%	18,14%	19,79%
Índices de crecimiento				
Evolución Total Área Urbana (1991=100)	100,00%	102,31%	108,54%	105,44%
Evolución Ciudad Central (1991=100)	100,00%	102,48%	104,14%	99,00%
Evolución Resto municipios área (1991=100)	100,00%	101,35%	134,39%	137,02%

Fuente: Censos de Población y Viviendas de 1991, 2001 y 2011; Padrón Municipal de Habitantes 2021



Figura 3. Gráfico evolución de la población en Palencia y Área Urbana (1991-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en Censos de Población y Viviendas de 1991, 2001 y 2011; Padrón Municipal de Habitantes 2021

El crecimiento demográfico dirigido hacia los municipios del entorno de Palencia explica la expansión superficial del área urbana, sustentada en un intenso cambio del mercado inmobiliario. Si tomamos como referencia los datos de las ocho localidades de esta área urbana, podemos ver cómo en todos los municipios se ha producido un incremento en el número de viviendas, pasando de apenas 6 126 viviendas en 1991 a las 10 929 en la actualidad, es decir, una cifra que prácticamente se ha duplicado en los últimos treinta años (un índice de crecimiento del 78%). Igualmente, la propia capital palentina ha visto igualmente casi duplicado el número de viviendas, de 28 863 en 1991 a 45 534 en la proyección estimada para 2021. Sin embargo, como contraste, en términos absolutos, su población se ha visto mermada en casi 800 habitantes. En los casos de Grijota y Villalobón, localidades que mayor crecimiento poblacional experimentan, los datos de vivienda sí se ven acompañados de forma paralela a este incremento. A principios de la década de los 90 estas localidades apenas superan las 169 viviendas en el caso de Villalobón y las 545 de Grijota, cifras que contrastan actualmente con las 767 y 2039 respectivamente. También es importante el incremento en Villamuriel de Cerrato, que también prácticamente duplica el número de viviendas, pasando de las 1777 a las 3063. Ello demuestra la transformación sufrida por estos municipios y este fenómeno se ve reflejado, igualmente, tanto en la distribución como en los usos de suelo actuales. En el caso de la capital, el tradicional crecimiento longitudinal de la ciudad ha ido cambiando con la creación de nuevos espacios a ambos lados de las barreras que han guiado históricamente este crecimiento -recordemos, tanto el río Carrión como la línea de ferrocarril-. Este ensanchamiento de la trama urbana también presenta contrastes, pues mientras que en la parte Este domina un crecimiento más compacto y homogéneo, al Oeste puede apreciarse una fragmentación mucho más acusada.

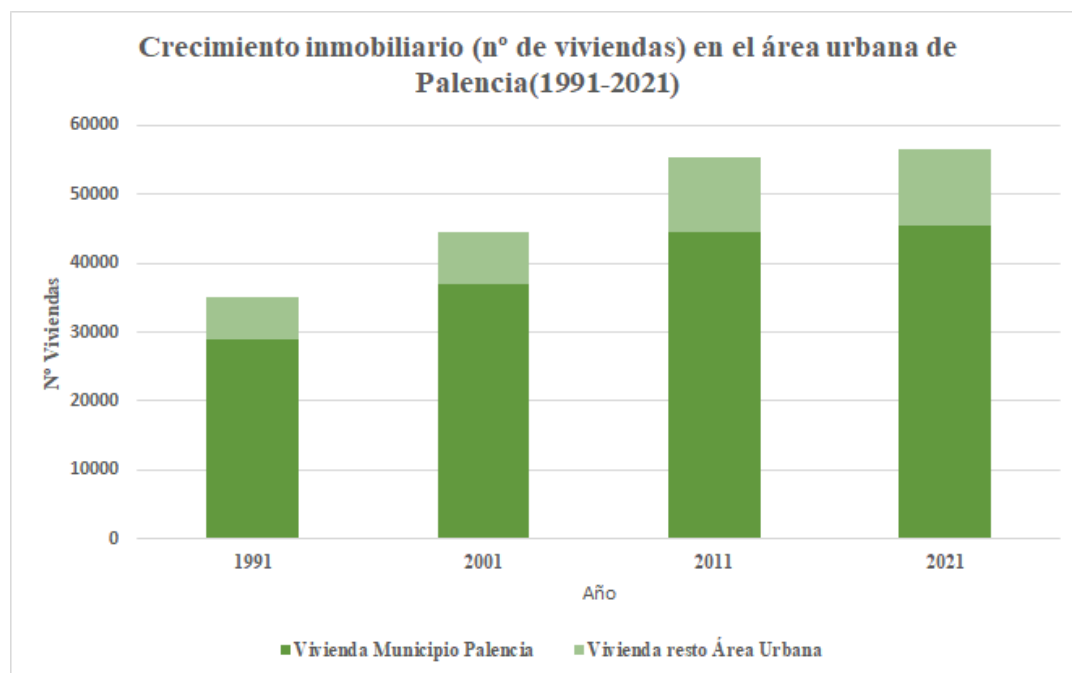


Tabla 2. Evolución número de viviendas en Palencia y Área Urbana (1991-2021) e índice de crecimiento

Municipio	1991	2001	2011	2021*
Fuentes de Valdepero	206	207	335	342
Grijota	545	1007	1996	2039
Husillos	187	212	255	260
Magaz de Pisuerga	492	479	724	739
Palencia	28 863	36 923	44 573	45 534
Venta de Baños	2750	3091	3638	3716
Villalobón	169	347	751	767
Villamuriel de Cerrato	1777	2300	2999	3063
Total				
Área Urbana	34 989	44 566	55 271	56 463
Resto municipios área	6 126	7 643	10 698	10 929
% Ciudad central	82,49%	82,85%	80,64%	80,64%
% Resto área urbana	17,51%	17,15%	19,36%	19,36%
Índices de crecimiento				
Evolución Total Área Urbana (1991=100)	100,00%	127,37%	157,96%	161,37%
Evolución Ciudad Central (1991=100)	100,00%	127,92%	154,42%	157,75%
Evolución Resto Área (1991=100)	100,00%	124,76%	174,63%	178,40%

Fuente: Censos de Población y Viviendas de 1991, 2001 y 2011; Estadística de Viviendas 2018 del MTMA (*estimación a partir del dato provincial según ratios de crecimiento 2011-2021)

Figura 4. Gráfico evolución número de viviendas en Palencia y su Área Urbana (1991-2021)



Fuente: Censos de Población y Viviendas de 1991, 2001 y 2011; Estadística de Viviendas 2018 del MTMA (*estimación a partir del dato provincial según ratios de crecimiento 2011-2021)



En concordancia con lo anterior, el crecimiento de la superficie urbanizada ha sido también especialmente intenso. El total del área urbana ha experimentado un considerable crecimiento hasta llegar a duplicar en la actualidad el número de hectáreas ocupadas en 1991. En concreto, se ha pasado de las 1463 a las 3285 ha actuales, con periodos de crecimiento especialmente destacados entre los años 2006 y 2018, cuando se sumaron un total de 965 hectáreas de superficie urbanizada. Tanto la capital como el resto de los municipios experimentan incrementos, pero resulta de nuevo especialmente significativo el intenso crecimiento de los municipios del entorno de Palencia. Mientras que la capital muestra un índice de crecimiento del 60% de superficie urbanizada adicional entre 1990 y 2018, el resto de municipios del área duplican su superficie, con un índice cercano al 200% de suelo urbanizado adicional en estas últimas décadas. Este proceso ha supuesto que el crecimiento del área urbana haya sido cada vez más notable, hasta el punto de que si en 1990 el porcentaje de la superficie urbanizada estaba prácticamente equilibrado entre la ciudad y el resto de los municipios, actualmente estos últimos suponen un 61,68% del total urbanizado en el área urbana (frente al 38,32% de la capital).

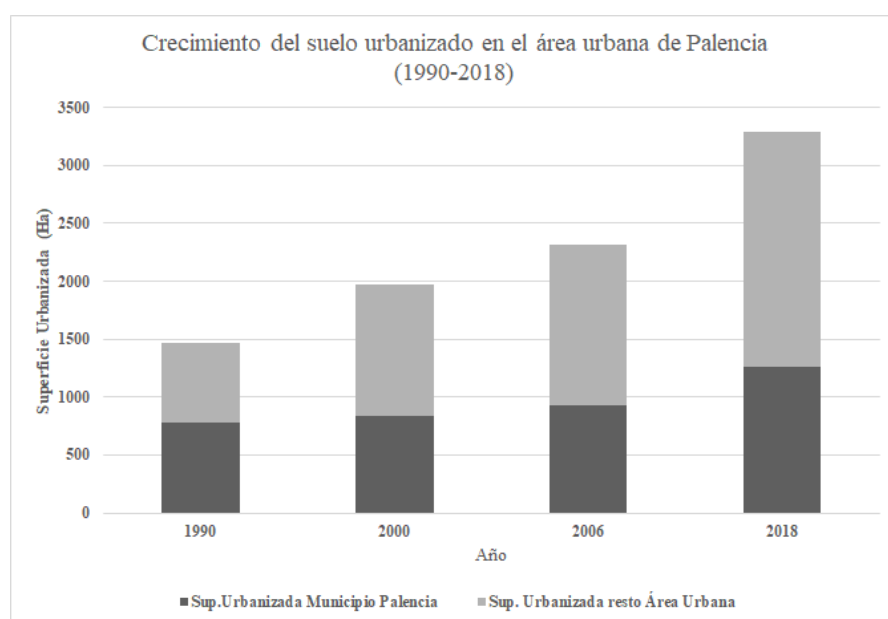
Tabla 3. Evolución superficie urbanizada en Palencia y Área Urbana (1990-2018)

Superficie Urbanizada (Ha)	1990	2000	2006	2018
Ciudad central Palencia	783	832	931	1259
Resto municipios área	680	1145	1389	2026
Total Área urbana	1463	1977	2320	3285
% Ciudad central	53,52%	42,08%	40,12%	38,32%
% Resto municipios área	46,48%	57,92%	59,88	61,68%
Índices de crecimiento				
Evolución Total área urbana (1991=100)	100%	135,13%	158,57%	224,53%
Evolución ciudad central (1991=100)	100%	106,25%	118,90%	160,79%
Evolución resto municipios área (1991=100)	100%	168,38%	204,26%	297,94%

Fuente: Corine

Land Cover (CLC) (1990, 2000, 2006 y 2018)

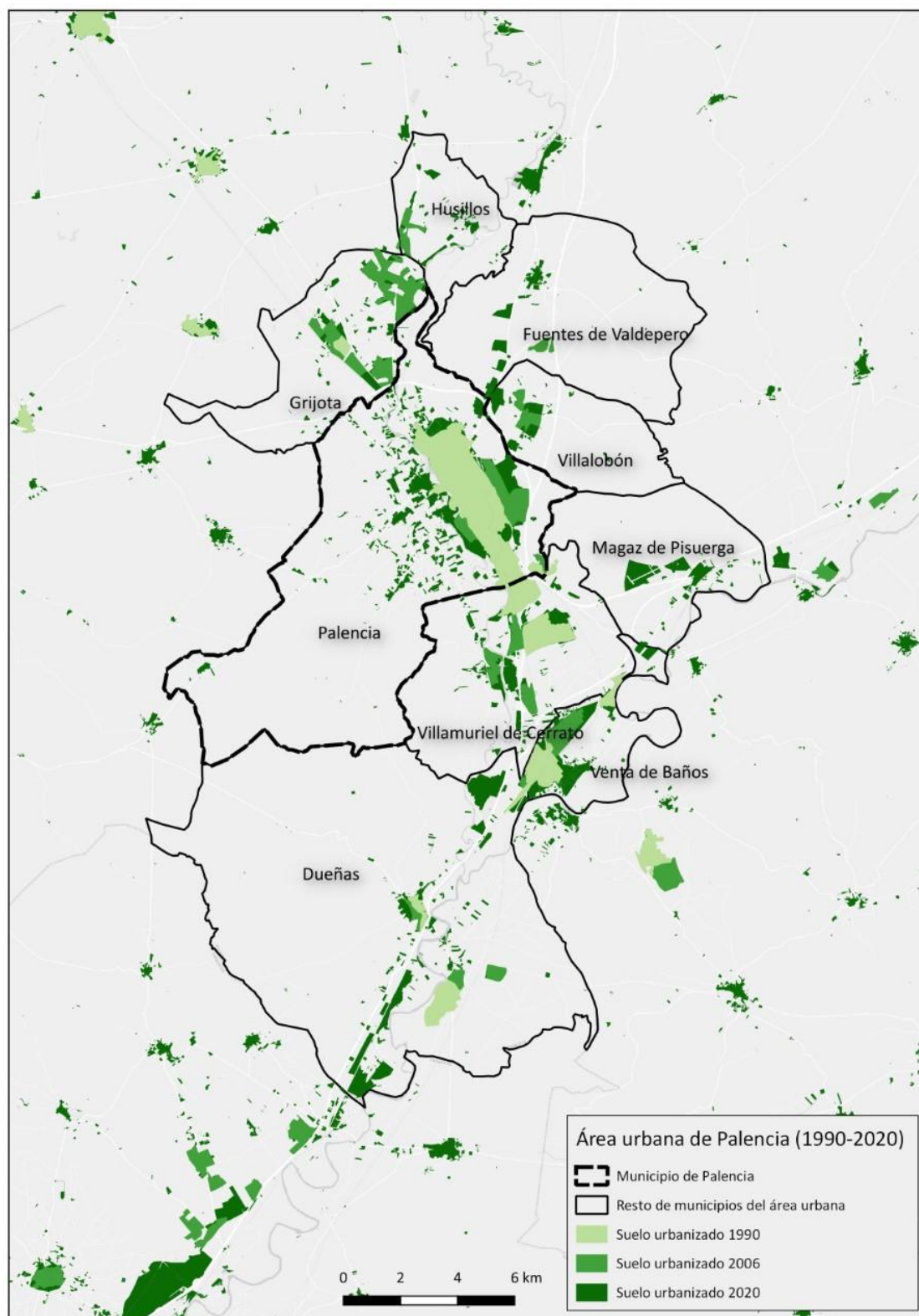
Figura 5. Gráfico superficie urbanizada (Ha) en Palencia y Área Urbana (1990-2018)



Fuente: Elaboración propia a partir de Corine Land Cover (CLC) (1990, 2000, 2006 y 2018)



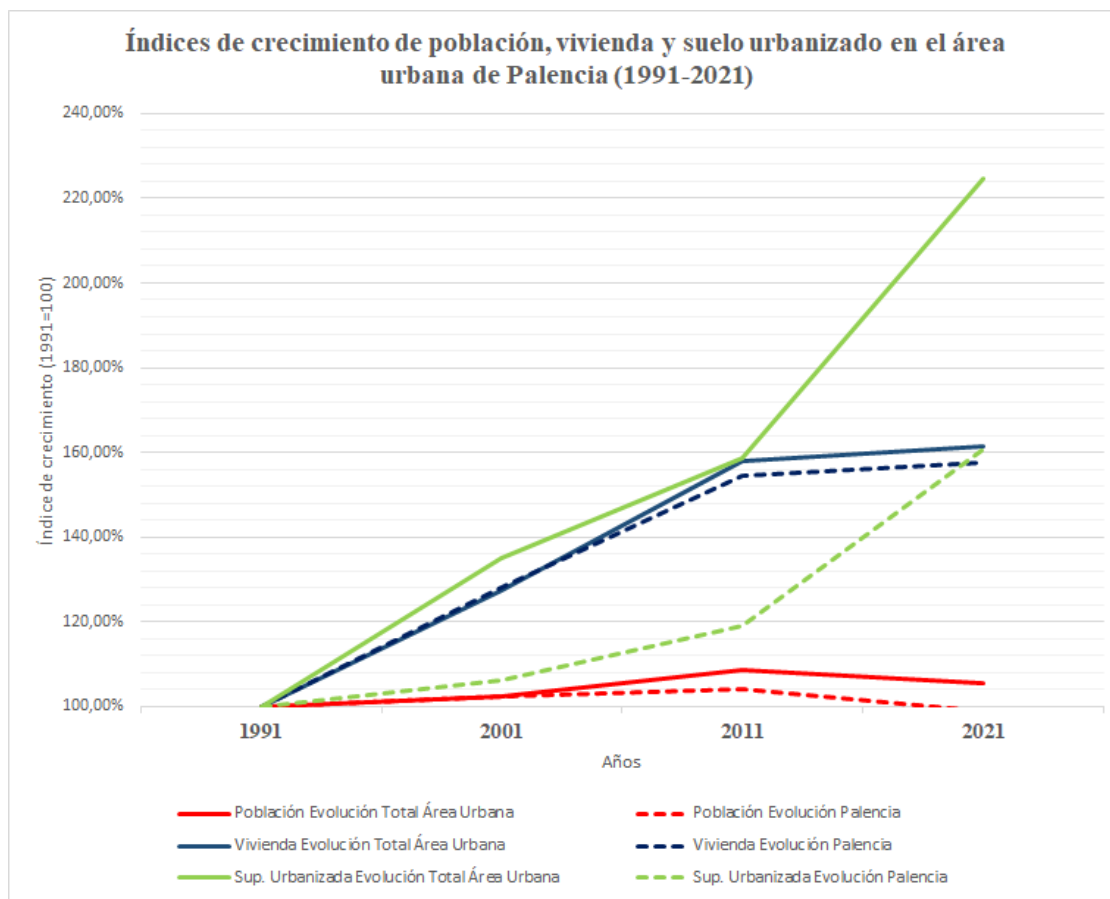
Figura 6. El área urbana de Palencia. Localización, distribución del poblamiento y evolución de la urbanización (1990-2020)



Fuente: Elaboración propia a partir de capas de información geográfica del IGN (Corine Land Cover 1990, 2006 y Coberturas de suelo urbanizado 2020).



Figura 7. Gráficos índices de crecimiento de población vivienda y suelo urbanizado en el área urbana de Palencia (1991-2021)



Fuente: Elaboración propia a partir de Censos de Población y Viviendas de 1991, 2001 y 2011; Padrón Municipal de Habitantes 2021; Estadística de Viviendas 2018 del MTMA (*estimación a partir del dato provincial según ratios de crecimiento 2011-2021), Corine Land Cover (CLC) (1990, 2000, 2006 y 2018)

Como puede verse en el mapa, las dinámicas de urbanización y las transformaciones recientes se concretan en la formación de un área urbana que se extiende en el eje de expansión hacia la autovía A-62 y el eje de conexión hacia Valladolid. Los índices de crecimiento de la población, la vivienda y el suelo urbanizado ratifican el incremento del peso del entorno de la ciudad palentina en la configuración del conjunto. En definitiva, los datos demuestran la importancia del peso del área urbana de Palencia en relación con las dinámicas de urbanización y crecimiento expansivo en las últimas tres décadas, lo que sitúa la necesidad de tener en cuenta la ordenación urbana del conjunto y, en concreto, los planes estratégicos puestos en marcha con una visión general de este proceso. Estos planes, a pesar de emanar directamente desde el Ayuntamiento de la capital, sitúan como norma general el ámbito de sus actuaciones en la escena supramunicipal, especialmente en los proyectos y estrategias vinculadas a infraestructuras y equipamientos, que deben considerarse en el marco de este nuevo conjunto urbanizado en el entorno.

Tradicionalmente los planes estratégicos han sido elaborados para mejorar el desarrollo socioeconómico de un territorio, planteando para ello estrategias y proyectos de carácter claramente económico y social. El Plan Estratégico posee, por tanto, una gran carga de participación y colaboración que persigue establecer una hoja de ruta a corto, medio y largo plazo, que sirva, a su vez, como herramienta para el gobierno y gestión de un territorio (Fernández - Güell, 2018). Sin embargo, por lo general, en la escala de ciudades medias, esta planificación no ha superado el ámbito municipal con suficiente visión territorial. En relación con el contenido recogido en el Plan Estratégico Palencia 2012-2020, se incluyen 5 estrategias básicas divididas, a su vez, en 11



programas y 45 proyectos motores. Se trata de un proyecto que hace referencia directa no solo a la ciudad de Palencia, sino al conjunto del área urbana.

Las estrategias básicas de actuación son las siguientes:

- Estrategia 1: Salud y Vida
- Estrategia 2: Entorno y movilidad sostenible
- Estrategia 3: Desarrollo Humano
- Estrategia 4: Imagen
- Estrategia 5: Gobernanza

Dentro de la primera estrategia, como actuación más destacada, el Plan contempla la construcción de un nuevo Hospital Universitario, un ambicioso proyecto recogido dentro del documento que no solo afecta a la capital y el área urbana, sino que alcanza toda la provincia. En relación con la segunda estrategia, entorno y la movilidad sostenible, resulta significativa la actuación encaminada a la creación de un consorcio de transportes que abarque la capital y las localidades del área urbana. No obstante, en esta segunda estrategia, cabe destacar fundamentalmente dos proyectos motores esenciales para la ciudad: la integración y renovación de la infraestructura ferroviaria, un proyecto que tras muchos debates aún está inconcluso, y la puesta en funcionamiento de la antigua cárcel, equipamiento recientemente inaugurado bajo el nombre de Lecrac -Centro Cultural Antigua Cárcel de Palencia-. Además de su importancia como equipamiento cultural, la rehabilitación permitió otorgar un nuevo uso al patrimonio heredado y articular un barrio situado en torno a la Avenida Madrid, tradicionalmente desligado de la trama urbana en el sector Suroeste de la ciudad y la zona de expansión del área urbana en esta dirección. La tercera línea estratégica, Desarrollo Humano, recoge once proyectos vinculados a fomentar la educación y posicionar el campus universitario. Palencia albergó la primera Universidad de la Península Ibérica, el Estudio General de Palencia, cuya fecha de fundación data de comienzos del S. XIII (1208 – 1212). Actualmente, cuenta con un campus universitario integrado en la Universidad de Valladolid. Como proyecto de equipamiento más destacado de esta línea estratégica, vinculado al impulso de Palencia como polo universitario, se encuentra el Parque Científico – Tecnológico agroalimentario. Las dos últimas estrategias recogidas en el Plan -Imagen y Gobernanza- reflejan planteamientos vinculados a reforzar el marketing urbano, planes de comunicación, desarrollo turístico, posicionamiento de la ciudad como centro de enseñanza del castellano para extranjeros, participación ciudadana... iniciativas todas ellas con un marcado carácter propositivo y entre las cuáles únicamente encontramos un proyecto motor específicamente ligado a equipamientos. Se trata del proyecto Centro Nacional para la conservación del Patrimonio, iniciativa de carácter estatal promovida por el Ministerio de Cultura con el objetivo de desarrollar un Centro Nacional para la Conservación del Patrimonio ligado a la Universidad de Valladolid.

4. CONCLUSIONES

En las últimas tres décadas, el área urbana de Palencia se ha visto afectada por dinámicas que han transformado notablemente la estructura urbana de la ciudad y los municipios situados dentro de esta área. En primer lugar, el área urbana ha acogido una parte importante de la población expulsada de la capital hacia urbanizaciones situadas en algunas de estas localidades, especialmente las situadas al Norte y Noreste de la ciudad. El resultado de este fenómeno se refleja en el número de habitantes de la capital, cuyas cifras actualmente son similares a las de hace treinta años. Así pues, el área urbana se sitúa como un foco de atracción que contribuye a sostener los contingentes de población en una provincia cuyas cifras en los últimos años muestran una tendencia claramente en declive. Paralelamente al reposicionamiento de estas localidades como nodos de atracción, se observa un aumento continuo tanto de la superficie urbanizada como del número de viviendas, transformando el paisaje urbano, los usos de suelo y las dinámicas sociales y económicas de este sector. En torno a estos fenómenos se ha configurado un área urbana de marcado carácter residencial e industrial, aun hoy con una influencia inequívoca de la capital, como así lo atestigua el análisis de los proyectos contemplados dentro del Plan Estratégico de Palencia 2012 y 2020. Las líneas de actuación de este Plan incluyen, en la mayoría de los



casos, proyectos que contemplan su alcance más allá de la capital y tienen en cuenta, a priori, esta área consolidada en las últimas tres décadas. Las cinco líneas que recoge el Plan Estratégico Palencia 2012-202 muestran proyectos ambiciosos, especialmente en materia de equipamientos e infraestructuras. No obstante, el verdadero desarrollo de muchas de estas propuestas no ha sido el esperado, ya que en gran medida o bien no han sido puestas en marcha en la actualidad o, a pesar de estar planificadas para toda el área urbana, se han ejecutado y reducido al ámbito estricto de la capital. En este sentido, se han priorizado proyectos motores de menor alcance, mientras que otros, como la necesaria integración del ferrocarril en la ciudad o la construcción de un nuevo hospital, aún no han logrado los avances necesarios o simplemente se encuentran paralizados. Este estudio de caso pone de manifiesto la generalizada desconexión que aún existe en las ciudades medias entre el urbanismo de los proyectos estratégicos recientes y la realidad de su crecimiento y sus dinámicas de urbanización transformadoras. La ciudad planificada a medio plazo no está considerando suficientemente la extensión hacia los espacios suburbanos en esta escala, siendo necesario replantear la planificación estratégica y las intervenciones con una visión coordinada del crecimiento y la expansión reciente hacia estos espacios.

AGRADECIMIENTOS

Esta contribución ha sido posible gracias a la financiación recibida en la convocatoria pública de proyectos I+D+i “Retos Investigación” 2018 al proyecto “Procesos de cambio en la urbanización de las ciudades medias y sus áreas urbanas: 1979-2019” (RTI2018-096435-B-C22).

REFERENCIAS

- Andrés López, G. (2020): “Las ciudades medias industriales en España. Caracterización geográfica, clasificación y tipologías”, en Cuadernos Geográficos, Vol 59 (1), Universidad de Granada, pp 99-125. <http://dx.doi.org/10.30827/cuadgeo.v59i1.8225>
- Andrés López, G. y González González, M.J. (2018): “Dinámicas residenciales y transformaciones inmobiliarias en las áreas de influencia urbana de las ciudades medias de Castilla y León”, en Cebrián Abellán, F. (Coordinador): Ciudades Medias y Áreas Metropolitanas. De la dispersión a la regeneración, Ed. Universidad de Castilla La Mancha, pp 137-160.
- Andrés López, G., González González, M. J. (2019). Diffuse urbanisation and irregular urban growth: processes and trends in medium-sized cities in the Castilla y León region (Spain). *Finisterra*, 54(112), 3–26. <https://doi.org/10.18055/Finis17100>
- Ayuntamiento de Palencia (2008) Plan General de Ordenación Urbana, <https://www.aytopalencia.es/te-ofrecemos/urbanismo-infraestructuras/pgou-y-modificaciones-pgou>
- Ayuntamiento de Palencia (2022). Web Inpal, <https://www.aytopalencia.es/te-ofrecemos/agencia-desarrollo-local/suelo-industrial>
- Ayuntamiento de Palencia (2013) Plan Estratégico de Palencia y Área urbana 2012-2020, https://www.aytopalencia.es/sites/default/files/01._plan_estrategico_de_palencia-documento_final.pdf
- Bellet, C. y Alonso, P.; Casellas, A. (2010): Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 52, 143-163. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1167>
- Bellet, C.; Gutiérrez Palomero, A. (2011) Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 55, 251-279. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1321>
- Bellet, C.; Olazabal, E. (2017): Las ciudades intermedias en España. Dinámicas y procesos de urbanización recientes. En Maturana, F.; Beltrao Sposito, M.E.; Bellet, C.; Henríquez, C.; Arenas, F. Sistemas urbanos y



- ciudades medias en Iberoamérica (p. 144-181). Santiago de Chile: Instituto de Geografía – Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Bellet Sanfeliu, C., y Andrés López, G. (2021). Urbanización, crecimiento y expectativas del planeamiento urbanístico en las áreas urbanas intermedias españolas (1981-2018). *Investigaciones Geográficas*, (76), 31-52. <https://doi.org/10.14198/INGEO.18054>
- Baigorri, A. (2001): *Hacia la urbe global. Badajoz. Mesópolis Fronteriza*. Cáceres, Editora Regional Extremeña, 437 p.
- Calderón Calderón, B. (2012): Áreas urbanas y estructura de las ciudades de Castilla y León, CES Castilla y León.
- Calderón Calderón, B., Pascual Ruíz-Valdepeñas, H. (2011): Política de innovación y estrategia de desarrollo territorial en Castilla y León. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 55, 231-249. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1320>
- Cebrián Abellán, F. (2013): Las transformaciones recientes operadas en las periferias de las ciudades medias. El contexto de la ciudad difusa en la realidad española. En Cebrián, F. y Panadero, M. (Eds.). *Ciudades medias: formas de expansión urbana*. Madrid: Biblioteca Nueva, 25-38.
- Cebrián Abellán, F. (2018): *Ciudades medias y áreas metropolitanas: de la dispersión a la regeneración*, Ed. Universidad de Castilla-La Mancha.
- Cebrián Abellán, F. y Sánchez Ondoño, I. (2019): Urban Sprawl in Inner Medium-Sized Cities: The Behaviour in Some Spanish Cases Since the Beginning of the 21st Century. *Urban Science*, 3 (1). <https://doi.org/10.3390/urbansci3010010>
- Cebrián Abellán, F. (2020): *Dinámicas de urbanización en ciudades medias interiores: ¿hacia un urbanismo más urbano?*, Ed. Tirant Lo Blanch.
- De la Cruz Macho, F. J. (2010). De espaldas al río: La incidencia del ferrocarril en la expansión urbana de la ciudad de Palencia. *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, (81), 231-250. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4641653.pdf>
- Delgado Huertos, E. (2014). *Palencia (1950-2010). Evolución urbana de una ciudad media* Valladolid, Ed. Institución Tello Téllez de Meneses, 518 p.
- Delgado Viñas, C. (2010). Entre el puerto y la estación. La influencia de las infraestructuras de transporte en la morfología de las ciudades portuarias españolas (1848-1936). *Scripta Nova*,14 (330). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-330.htm>
- Delgado Viñas, C., Juaristi Linacero, J, Tomé Fernández, S. (ed. lit.) (2012): *Ciudades y paisajes urbanos en el siglo XXI*, Santander, Ediciones de Librería Estudio, 395 p.
- Díaz Orueta, F. y Fainstein, S. (2009): The New Mega-Projects: Genesis and Impacts, *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (4), 759-767 <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2008.00829.x>
- Fernández Güell, J. M. (2018): *Planificación estratégica de ciudades, nuevos instrumentos y procesos*, Barcelona, Editorial Reverté, 299 p.
- Fernández Gues, A. (2018): Análisis de los proyectos urbanos estratégicos en el contexto europeo, 1997-2017. El caso de Zaragoza. In F. J. Monclús Fraga, C. Díez Medina (Coord.) *Ciudad y formas urbanas: Perspectivas transversales* (pp. 133-141). Zaragoza: Ed. Institución Fernando El Católico
- García Colmenares, P.(1986). *La Ciudad de Palencia en el siglo XIX. La Desamortización y su transformación urbanística (1836-1868)* Palencia : Diputación, Departamento de Cultura, 440 p.
- Gutiérrez Puebla, J. (2004): El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales, *Investigaciones Regionales*,5,199-221,



https://old.aecr.org/images/ImatgesArticles/2007/09%20Gutierrez.pdf?_ga=2.33729633.1961431333.1646067988-630487055.1646067988

- Marcos Martín, A. (1986) La desamortización de Godoy en la ciudad de Palencia, 1798-1808. *Desamortización y Hacienda Pública*, 1, 339-354, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2277946>
- Martínez Navarro, J. M., García González, J. A., & Escudero Gómez, L. A. (2020). Las ciudades medias de España y sus coronas en el siglo XXI (2000-2017): dinámica demográfica y desarrollo inmobiliario. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, Vol. 12. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190202>
- Monclús, F. J. (2003): El Modelo Barcelona, ¿Una fórmula original? De la 'Reconstrucción' a los Proyectos Urbanos Estratégicos (1979-2004), *Revista Perspectivas Urbanas*, 3, 27-41. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/703>
- Olazabal, E. y Bellet, C. (2018). "Procesos de urbanización y artificialización del suelo en las aglomeraciones urbanas españolas (1987-2011)". *Cuadernos Geográficos*, 57 (2), 189-210. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v57i2.5920>
- Olazabal, E.; Bellet, C. (2019). "De la ciudad compacta a la ciudad extensa. Procesos de urbanización recientes en áreas urbanas españolas articuladas por ciudades medias", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, Vol.39, núm.1, p.149-175. <https://doi.org/10.5209/aguc.64681>
- Rivas, J. L. de las, Álvarez Mora, A., Paris, M. (2013). El corredor industrial Valladolid-Palencia: conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 45(176), 363-377. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76217>
- Servicio de Empleo Público Estatal SEPE (2021). Informe del mercado de trabajo en Palencia 2020. En *Observatorio de las ocupaciones*. https://www.sepe.es/SiteSepe/contenidos/que_es_el_sepe/publicaciones/pdf/pdf_mercado_trabajo/2021/mercado-de-trabajo-provincial-2021/MT-Palencia-Datos-2020.pdf
- Santos Ganges, L. (1998). Ferrocarril y forma urbana. Los casos de Burgos, Palencia y Valladolid. In Congreso Internacional 150 años de Historia Ferroviaria. Alicante, 5 al 9 octubre de 1998. https://www.researchgate.net/publication/317180257_FERROCARRIL_Y_FORMA_URBANA_LOS_CASOS_DE_BURGOS_PALENCIA_Y_VALLADOLID
- Soria Cáceres, C.H. (2011). Infraestructuras y nuevas centralidades. El Porto Antico de Génova y el soterramiento del ferrocarril en Valladolid, In *Servicios, globalización y territorio: V Congreso Geografía de los servicios*, 49-66, Las Palmas de Gran Canaria. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3862532>



NEOLIBERALISMO, ECONOMÍA COLABORATIVA Y REGULACIÓN DE LOS ALQUILERES TEMPORALES

Ibán Díaz Parra

Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla

María Barrero Rescalvo

Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla

Resumen:

La regulación de los alquileres temporales o turísticos, a raíz de la irrupción de las plataformas digitales que los ofertan, se ha convertido en un problema clave de la actual política urbanística. En torno a esta cuestión entran en colisión intereses de clase en disputa por la regulación de este tipo de alquileres. Este trabajo busca examinar los discursos de los distintos agentes del mercado de alquileres turísticos desde la noción de ideología, como integradora de prácticas y discursos de clase que pretenden legitimar la apropiación de ganancias generadas por la renta turística. El trabajo de campo que sirve para apoyar esta idea procede de 30 entrevistas con propietarios y gestores de viviendas en alquiler temporal en cinco ciudades andaluzas (Sevilla, Málaga, Granada, Cádiz y Córdoba), realizadas a lo largo de 2020 y principios de 2021, un contexto en el que se ha llegado a generar cierta alarma social por la proliferación de esta fórmula de alojamiento en los centros históricos. Esto se complementa con el análisis de documentos, informes y planes urbanísticos y turísticos de ámbito local y autonómico. El trabajo identifica la variedad de agentes, intereses y discursos en torno a la cuestión y apunta a la complementariedad entre los discursos promercado y de la economía colaborativa.

Palabras clave: Alquileres temporales, ideología, neoliberalismo, regulación, economía colaborativa.

253

Abstract:

The regulation of short-term or tourist rentals, as a result of the emergence of digital platforms that offer them, has become a key issue in current urban planning policy. Class interests in dispute over the regulation of this type of rental collide around it. This work seeks to examine the discourses of the different agents of the short-term market from the notion of ideology. It works an integrator of class practices and discourses that seek to legitimize the appropriation of rents generated by tourist income. The fieldwork that serves to support this idea comes from 30 interviews with landlords and short-term rentals managers and enterprises in five Andalusian cities (Seville, Malaga, Granada, Cádiz and Córdoba), carried out throughout 2020 and early 2021. A certain social alarm has been generated by the proliferation of this type of accommodation in historic districts since



then. This is complemented by the analysis of local and regional documents, reports and urban and tourist plans. The work identifies the variety of agents, interests and discourses around the issue and points to the complementarity between pro-market and sharing economy discourses.

Keywords: short-term rentals, ideology, neoliberalism, regulation, sharing economy.

1. INTRODUCCIÓN

La preocupación por la regulación de las viviendas para fines turísticos (VFT) o alquileres temporales (un nombre mucho más adecuado para el tipo de práctica que supone), se ha incrementado en los últimos años. Esta preocupación ha sido muy patente en el caso andaluz, un territorio con una creciente especialización turística. El impacto de las plataformas p2p (red de pares, *peer-to-peer* en inglés) respecto de la flexibilización del alojamiento turístico empezó a notarse con la recuperación del turismo tras la crisis de 2008, cuando algunas organizaciones ciudadanas y voces académicas alertaron sobre los efectos perniciosos de esta actividad en el parque de viviendas, así como en otros aspectos de la vida en las ciudades (Guttentag, 2015; Yrigoy, 2019; Barrero & Jover, 2020). Cuando todavía no era posible dimensionar el impacto de estas innovaciones técnicas y de gestión sobre el mercado inmobiliario, la reforma de la Ley de Arrendamientos Urbanos (LAU) de 2013 excluyó de su ámbito la regulación de este tipo de alojamiento. Así, esta función se dejó a las competencias sobre turismo de las comunidades autónomas y, en cualquier caso, a la ordenación de los usos del suelo, competencia de los municipios. La primera legislación andaluza sobre las llamadas Viviendas con Fines Turísticos (VFT), de 2016, fue igualmente apresurada, con una tendencia liberalizadora y llena de contradicciones. Tras un largo debate y un proceso tortuoso, el ayuntamiento de Cádiz aprobó a fines de 2021 su propia regulación de los alquileres temporales mediante modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), algo que se dispone a hacer también Sevilla en 2022. Se encuentra en el horizonte también una modificación del decreto andaluz de 2016, en consonancia con las regulaciones que se están estableciendo a nivel local. Los diferentes anuncios de regulación han sacado a la palestra toda una ristra de conflictos de interés y discursos ideológicos que recurren a las típicas posiciones de defensa del libre mercado, pero también al argumento de la labor social del alquiler temporal.

Las plataformas de alquiler turístico como Airbnb, Homeaway y similares, surgen en gran parte auspiciadas por la moda de la *sharing economy* o economía colaborativa, como un tipo de economía que pone en circulación bienes ociosos o infrautilizados, no guiada por el afán de acumulación. El alquiler de habitaciones de hogares con disponibilidad para hacerlo se ha caracterizado como una fuente de recursos complementaria, nunca principal, en torno a la cual se desarrollaban motivaciones de carácter más altruista, como es el propio desarrollo de relaciones sociales entre el inquilino temporal y el hospedante o el enriquecimiento cultural.

Gran parte de la crítica al alquiler temporal con relación al capitalismo de plataformas se ha dirigido a negar su carácter de economía colaborativa. La tendencia a la concentración y monopolización de este alquiler se ha demostrado tanto en las grandes ciudades con una fuerte presencia de este sector (Gil y Sequera, 2020), como en las urbes de rango menor (Katsinas, 2021). También una creciente conexión de Airbnb con grandes cadenas hoteleras a su vez conectadas al capital financiero internacional. Un número limitado de anfitriones profesionales, incluidos inversores y empresas de gestión de propiedades, poseen o gestionan múltiples anuncios y grandes carteras de propiedades (Cocola-Gante et al, 2021; Arias Sans y Quagliari-Dominguez, 2016; Cocola-Gant y Gago, 2019; Wachsmuth y Weisler, 2018; Yrigoy, 2019). También se ha señalado la tendencia a la confluencia de intereses en coaliciones de rentistas con capacidad de influir políticamente en favor de la desregularización (Müller et al., 2021).

Lo contrario de la profesionalización serían la *ordinary people* o gente amateur que obtendría por este medio un ingreso extra (Dolnicar, 2019; Dredge & Gyimóthy, 2015; Guttentag, 2015), que sigue teniendo una presencia, al menos discursiva, importante, aunque se haya reducido mucho su peso demográfico. Semi y Tonetta (2020) distinguen los *marginal hosts* o anfitriones marginales, que saltan al alquiler turístico como forma de mantener ciertos niveles de vida de clase media a través de la captación de rentas. En contextos de



crisis, la extracción de rentas por la propiedad se convertiría en un recurso recurrente, potenciado por el desarrollo de las plataformas p2p (ver también Katsinas, 2021 e Yrigoy et al, 2022). Según Cocola-Gant et al. (2021) incluso en estos casos se podría estar tomando erróneamente los hosts como ajenos a las dinámicas de concentración en el sector, cuando muchas de estas propiedades acaban gestionadas por intermediarios que optimizan los ingresos generados por el alquiler turístico. En cualquier caso, estos pequeños propietarios buscan un beneficio económico y no movilizan por lo general un recurso ocioso, por lo que se trataría más de pequeños rentistas tradicionales que de pioneros de una nueva economía colaborativa (Gil y Sequera, 2020; Yrigoy et al, 2022).

Estos trabajos coinciden, por lo general, en asumir como presupuesto un momento previo en el que realmente hubo una *sharing economy* verdadera, pero ésta ha ido siendo desplazada por la profesionalización, la creciente presencia de intermediarios y la concentración del sector. Frente a esto, proponemos entender la economía colaborativa en el contexto de las plataformas p2p de alquiler temporal como un dispositivo ideológico. ¿Qué rol juega actualmente el discurso de la economía colaborativa en un contexto de profesionalización del sector del alquiler temporal? ¿Cómo se articulan discursos aparentemente contradictorios como el de la economía colaborativa y las posiciones contrarias a la regulación del mercado? ¿Representan distintos intereses y estrategias o son por el contrario elementos complementarios?

2. METODOLOGÍA

Nos centramos en Andalucía, una comunidad autónoma tradicionalmente agrícola en la que el sector terciario o de servicios ha ido adquiriendo cada vez mayor protagonismo. Pese a que el subsector turístico tiene una presencia arraigada ya desde mediados del siglo XX, la explosión del turismo cultural y urbano de las últimas décadas hasta la llegada de la pandemia de la covid-19 ha generado un impacto considerable en las dinámicas socioespaciales en curso. Para el estudio de esta realidad se han seleccionado las cinco ciudades de gran tamaño con mayor peso de los alquileres turísticos: Sevilla, Málaga, Cádiz, Granada y Córdoba, que son el objetivo del proyecto de investigación con código P18-RT-2427 del Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI 2018).

La regulación andaluza sobre el alquiler temporal ha sido señalada como una normativa promercado, del dejar hacer (Jover y Berraquero, 2020). El decreto 28/2016 se enfrentaba a la proliferación de AT permitidas por el desarrollo de plataformas p2p, un problema legado por la exclusión de este tipo de usos de la LAU en su modificación de 2013, y se limitó prácticamente a establecer un registro de alquileres temporales (VFT en el vocabulario empleado por el documento), legalizando de golpe la instalación de usos turísticos sobre viviendas residenciales, a sabiendas de que esto entraba en contradicción con el planeamiento local. Los datos disponibles en este registro, conocido como RTA, nos da una idea de la magnitud del impacto de las VFT en las ciudades estudiadas. Así, en septiembre de 2021 Sevilla y Málaga eran las ciudades con mayor presencia de estas, con 6639 y 6562 respectivamente, seguidas de Granada (2204) y, algo más alejadas, Cádiz y Córdoba (1870 y 1507). Cabe destacar que estos números no dejaron de subir durante los meses más duros de la pandemia, siendo el caso de Sevilla el que experimentó un mayor crecimiento (más de mil VFT registradas desde abril de 2020). El impacto del alquiler temporal en algunas de las principales ciudades andaluzas es ya conocido gracias a los trabajos publicados recientemente, que se basan tanto en datos cuantitativos (véase Cereza-Medina et al., 2021 y Parralejo et al., 2022, entre otros) como cualitativos (Barrero & Jover, 2020).

El trabajo de campo que sirve de base para este estudio se basa en 30 entrevistas semiestructuradas en profundidad a proveedores del alquiler turístico de las cinco ciudades realizadas entre julio de 2020 y febrero de 2021 siguiendo la técnica bola de nieve (Tabla 1). Para ello, se seleccionaron informantes de perfiles diversos en las cinco ciudades estudiadas. Algunos de los informantes también respondieron a cuestiones como representantes de asociaciones de anfitriones (AVVA, a nivel andaluz; VEAN, de Sevilla; y CONVIVIR, de Córdoba). Las preguntas se centraron en los servicios ofrecidos, en la vinculación con los clientes y su caracterización (tanto turistas como propietarios en el caso de las gestoras), en las relaciones establecidas con otros actores implicados en el sector, en las especificidades de cada ciudad y, por último, en los cambios acaecidos y las decisiones tomadas tras la irrupción de la pandemia.



Tabla 1. Perfil de los entrevistados. Posición en función de la relación con la propiedad y la relación con el trabajo especializado.

		Relación con la propiedad		
		Intermediario	Propietario	Inquilino
Relación con el trabajo especializado	Empresa gestora	SE3_260_AVVA CA2_75_AVVA CA4_70 MA6_43_AVVA MA3_33 SE8_30_AVVA GR1_30 CO2_20 MA4_16 SE10_22 MA2_10 GR2_9_ASATUA SE2_2		
	Gestor profesional	MA5_35_AVVA SE5_23 MA1_8	CO3_2 CO4_1	
	Gestión no profesional		GR6_2 CA3_1 CO1_1/2_CONVIVIR SE6_1 SE4_1 SE11_1/2_VEAN	GR3_0
	Sin trabajo de gestión		CA1_2 GR4_1 SE11_1	

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación del código: Las dos primeras letras indican la ciudad (SE, Sevilla, CA, Cádiz, MA, Málaga, CO, Córdoba, GR, Granada) seguidas de un número de identificación; los dígitos siguientes indican el número de propiedades alquiladas (en algunos casos es una habitación, lo que se indica con 1/2); las últimas letras indican el acrónimo de la asociación a la que, en su caso, pertenecen. Los códigos subrayados corresponden a informantes que están en contra de cualquier regulación, los códigos en negrita, a informantes que están a favor o abiertos a algún tipo de regulación, el resto no se han posicionado o dudan.



Por último, el análisis cualitativo también se ha basado en el análisis de fuentes secundarias tales como documentos, informes y planes urbanísticos y turísticos de ámbito local y regional, plasmando en fichas de análisis aquellos elementos de especial interés: referencias geográficas, agentes implicados, aspectos relativos a la vivienda, elementos conflictivos y efectos sociales.

3. RESULTADOS

El decreto 28/2016 se alineó con la filosofía neoliberal de mínima intervención de la legislación europea, específicamente con la normativa sobre economía colaborativa (Comisión Europea, 2016), una *soft law* que trata de regular lo menos posible y que busca influir en las normativas de rango inferior (Nieuwland y Van Melik, 2018). Al no establecer límite temporal, limite al número máximo de viviendas, ni ningún elemento que obligue a los propietarios a darle un uso turístico, el resultado práctico de la normativa es que este tipo de alquileres eluden las regulaciones tanto de los alojamientos turísticos convencionales como de los alquileres convencionales.

Esta idea de que las nuevas tecnologías y las plataformas online generan condiciones que no se pueden regular es recogido y reproducido por gran parte de los entrevistados. Por ejemplo, uno de ellos expresaba, contrario a que se estableciese una regulación más restrictiva, que «le están poniendo puertas a internet, que es como ponerle puertas al campo» (MA6_43_AVVA), lo que viene a significar que el capitalismo de plataformas es irregulable. La defensa de una perspectiva neoliberal que coincide con sus más inmediatos queda clara en gran parte de las entrevistas.

Los propietarios y profesionales del sector prefieren por estas razones el alquiler turístico frente al alquiler convencional. De partida, las justificaciones tienen principalmente carácter crematístico, especialmente en los proveedores más especializados y empresas gestoras. Sin embargo, como también apuntan Yrigoy et al (2022) para el caso de Palma, este motivo rara vez se menciona en primer lugar, sino que insisten en la importancia de otras razones. La primera sería las difíciles condiciones de la Ley de Arrendamientos Urbanos (LAU) vigente, que «no protege precisamente al propietario» (SE3_260_AVVA) frente a impagos y okupaciones: «la tranquilidad, sobre todo ahora que nos están bombardeando con el tema de la okupación y es que la vivienda es tuya [...]. Ahora han cambiado la ley, antes cuando tú estabas un año, tenías que renovar a tu inquilino tres años, y ahora se renueva el contrato automáticamente hasta cinco años, y con esto [alquiler turístico] no tienes ese problema» (GR1_30). Los intermediarios hacen hincapié en la importancia de la disponibilidad permanente de la vivienda para el propietario o el cuidado mantenimiento que reciben en este tipo de alquiler. Esto es una forma de hacer valer el trabajo especializado de éstos y así justificar su apropiación de una parte de la renta. El único informante que afirma con claridad la razón puramente económica de su elección es el inquilino GR3_0, que opta por subarrendar su vivienda en alquiler: «Lo hacía para tener algunos ingresos más, por mi situación, por tener un ingreso más que me ayudase a pagar el alquiler». Hasta este punto, la posición de los agentes es coherente con sus intereses como rentistas y profesionales especializados, centrado en la libertad de mercado. Dentro de esta, la búsqueda de una maximización de las rentas se apoya de manera complementaria en las necesidades de seguridad jurídica de la propiedad y el carácter pernicioso de las regulaciones estatales.

Otra fórmula de legitimación de la actividad, sin abandonar el discurso de libre mercado, es el de los agentes más profesionalizados que se representan a sí mismos como una especie de hoteles descentralizados. Dicha afirmación busca reivindicar para el mercado del alquiler temporal la profesionalidad y el prestigio del sector hostelero tradicional, como una versión del mismo adaptado a la sociedad de la información: «nosotros funcionamos como una especie de cadena hotelera, es decir, todo está muy estandarizado, en ese sentido nos parecemos mucho a una cadena como un Meliá o como puede ser Barceló, pero en chiquitito» (SE3_260_AVVA).

Con el fenómeno de los alquileres temporales irrumpe en la política turística la cuestión de la economía colaborativa. Por ello, es especialmente relevante el rol del decreto andaluz, que es la principal norma reguladora de esta actividad. La cuestión central aquí es la consideración de los alquileres temporales como inmuebles residenciales dedicados a uso turístico, lo cual implica dos series de contradicciones. En primer lugar, la elección en el decreto del nombre «Viviendas para Fines Turísticos» o VFT hereda un componente ideológico



determinante. El uso turístico es lo que permite extraer estos alojamientos de la legislación estatal sobre arrendamientos urbanos, donde se han implementado en el último tiempo regulaciones más restrictivas, por ejemplo, las prórrogas obligatorias para los alquileres convencionales. Sin embargo, no hay nada en este tipo de alquileres ni en la normativa existente que los obligue a ser usado exclusivamente por turistas. En segundo lugar, se considera la actividad turística sobre estos alojamientos como actividad accesorio, lo que justifica su tolerancia en suelos residenciales. Este último argumento se apoya en el discurso ideológico de la economía colaborativa, principalmente la idea de que no se trata una actividad profesional o a tiempo completo.

El discurso de la economía colaborativa aparece principalmente en los pequeños propietarios, pero también es utilizado y sirve a los intereses de los grandes propietarios y de los agentes más profesionalizados. El discurso se aleja de los intereses puramente pecuniarios para reivindicar el opuesto a lo que sería un planteamiento neoliberal, es decir, la gestión de un recurso (el alojamiento) en función de su utilidad o de su valor de uso y no del valor de cambio que pudiera tener en el mercado. El valor de uso del alojamiento tiene de partida un componente ideológico particular, ya que refiere a valores culturales elevados, alejados de la cultura del consumo de masas, como es la forma de vida de las ciudades andaluzas y el disfrute de su «idiosincrasia», la búsqueda de experiencias «auténticas», en un discurso de la exclusividad que intenta alejarse de la idea del turismo más alienante (por ejemplo, CO1_1/2_CONVIVIR). Esto es lo que se ha referido previamente como una valorización ideológica del producto o una valorización simbólica, que tiene su base en cuestiones morales. Por otro lado, el discurso de la economía colaborativa ofrece también recursos para la representación positiva de las motivaciones del propietario. La entrada en el mercado del alquiler temporal se produce como una forma de conectar con otras culturas, incrementar los contactos sociales, etc.

Algunos discursos ubicados claramente en un marco neoliberal y de libre mercado mencionan con frecuencia que las ideas sobre economía colaborativa que promocionan las plataformas no se ajusta a la realidad: «Mi opinión personal es que eso de economía colaborativa y de vivir como local es el mito, eso es lo que vende Airbnb. Pero eso no es cierto. O sea, no vale, tú [el turista] vives en un edificio, pero realmente tú no interactúas con los locales» (SE5_23). Sin embargo, otros, sin abandonar el discurso de libre mercado, introducen referencias a la economía colaborativa para defender el mercado de alquiler temporal como una socialización de los beneficios del mercado hacia agentes que no son grandes capitalistas, como una suerte de efecto derrame (SE8_30_AVVA), o un tipo de relaciones no abusivas, sino más bien simbióticas entre propietarios e intermediarios:

Sí es economía colaborativa, porque yo sin tener 20 millones de euros he podido tener un negocio que tiene 200 camas hoteleras. Que eso pues un hotel me hubiera costado una fortuna, colaborativa en el cual el dinero se quedaba donde se produce, que el dinero no se va fuera. Por ejemplo, si tú miras en Málaga, los hoteles, el beneficio y seguramente en Sevilla, no hay muchos sevillanos que sean propietarios de hoteles. (MA6_43_AVVA).

Asociaciones como VEAN se dedican solo a los pequeños propietarios, abanderan el discurso de la economía colaborativa y están promocionadas y financiadas directamente por Airbnb, según el propietario y representante entrevistado (SE11_1/2_VEAN). Son los encargados de llevar el discurso de la economía colaborativa a las instituciones y a la opinión pública, tratando de influir en última instancia sobre la regulación. Estos propietarios acusan a las plataformas de no distinguir entre los diferentes anfitriones (es decir, entre propietarios con una motivación moral o social y especuladores que dañan la imagen de la economía colaborativa), mientras que trazan ejes de colaboración con éstas.

4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Aunque el discurso neoliberal y el de la economía colaborativa parezcan diametralmente opuestos, en conjunto funcionan como legitimadores de una misma práctica y de un contexto político-económico que es el de la ultraliberalización del mercado del alquiler, apoyado por el desarrollo de las nuevas tecnologías y el capitalismo de plataformas. El discurso de la libertad de mercado captura la esencia de los intereses de los capitales invertidos en el sector, sin embargo, el discurso de la economía colaborativa ofrece el complemento de negocio



socialmente responsable que hoy está presente en el conjunto del desarrollo urbano capitalista (Swyngedowu, 2011). Su presencia, por marginal económicamente que sea, legitima el funcionamiento del conjunto del mercado y el capitalismo de plataformas. De ahí el interés por mantenerla y visibilizarla por agentes como Airbnb, tal y como apunta Yates (2021) y hemos visto en nuestro análisis. La práctica humanista del pequeño propietario que comparte el desayuno con una pareja de turistas, legitima y santifica el beneficio del fondo de inversión que acapara viviendas y convierte alojamientos permanentes en alquileres temporarios para los visitantes.

Este dispositivo ideológico no solo justifica prácticas. No aparece a posteriori para justificar una práctica económica, sino que surge como parte constitutiva de la misma, del desarrollo del sector, de los conflictos entre agentes y, en especial, de aquellos agentes que operan en torno a la regulación. Por un lado, el complemento moral de la economía colaborativa es parte de la valorización de la mercancía. Como señalan Gil y Sequera (2020) implica un “valor añadido” al modelo. Estas narrativas le otorgan un plus simbólico a la actividad de alojamiento, es parte de una valorización simbólica del alquiler turístico que engrosa las rentas monopólicas (Harvey, 2007) de manera similar a cualquier actividad de márketing. Por otro lado, es un discurso articulado dentro de las justificaciones y legitimaciones que se emplean en la pugna política de intereses en torno a la regulación del sector, determinante para la mayor o menor apropiación de la renta turística global por parte de uno u otro grupo de agentes.

Por su puesto, que, como apuntan Gil y Sequera (2020), los alquileres temporales en plataformas p2p no se ajustan al esquema teórico de la economía colaborativa. La clave es que la economía colaborativa no es un ideal que se busque realizar ni algo que haya sido pervertido. La economía colaborativa es un discurso ideológico, parte de las estrategias de ciertas clases propietarias, que realiza una representación mistificadora y moral de una serie de actividades económicas que en la actualidad tienen gran protagonismo a la hora de captar las rentas de suelo urbano.

AGRADECIMIENTOS

El trabajo de campo que soporta esta ponencia fue realizado en el marco de los proyectos Desarrollo urbano e impactos socio-espaciales del sector turístico en grandes ciudades andaluzas (PAIDI 2020, P18-RT-2427) e ITUCA. Impactos del Turismo Urbano Cultural en Andalucía. Desarrollo urbano y procesos socio-espaciales ligados al sector turístico en grandes ciudades andaluzas (Centro de Estudios Andaluces, 3869/1047). Una parte de las entrevistas fueron realizadas también por el investigador Julio José Parralejo.

REFERENCIAS

- Arias-Sans, A. & Quagliari-Domínguez, A. (2016). Unravelling Airbnb: Urban perspectives from Barcelona. In P. Russo & G. Richards (Eds.), *Reinventing the Local in Tourism: Travel Communities and Peer-Produced Place Experiences* (pp. 209–228). London: Channel View.
- Barrero Rescalvo, M., & Jover Báez, J. (2020). Paisajes de la turistificación: una aproximación metodológica a través del caso de Sevilla. *Cuadernos Geográficos*, 60(1), 13-34. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v60i1.13599>
- Cerezo-Medina, A., Romero-Padilla, Y., García-López, A., Navarro-Jurado, E., Sortino-Barrionuevo, J. F. & Guevara-Plaza, A. (2021). Comparative analysis of short-term rental homes and traditional accommodation in Andalusian tourist cities: intensity, density, and potential expansion areas. *Current Issues in Tourism*. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1983522>
- Cocola-Gant, A. & Gago, A. (2021). Airbnb, buy-to-let investment, and tourism-driven displacement: A case study in Lisbon. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1671-1688. <https://doi.org/10.1177/0308518X19869012>



- Cocola-Gant, A., Jover, J., Carvalho, L. & Chamusca, P. (2021). Corporate hosts: The rise of professional management in the short-term rental industry. *Tourism Management Perspectives*, 40. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2021.100879>
- Comisión Europea (2017). *Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de junio de 2017, sobre una Agenda Europea para la economía colaborativa (2017/2003(INI))*. Documento digital. Recuperado en: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0271_ES.html.
- Dolnicar, S. (2019). A review of research into paid online peer-to-peer accommodation: Launching the annals of tourism research curated collection on peer-to-peer accommodation. *Annals of Tourism Research*, 75, 248–264. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.02.003>
- Dredge, D., & Gyimóthy, S. (2015). The collaborative economy and tourism: Critical perspectives, questionable claims and silenced voices. *Tourism Recreation Research*, 40(3), 286–302. <https://doi.org/10.1080/02508281.2015.1086076>
- Gil, J. & Sequera, J. (2020). The professionalization of Airbnb in Madrid: far from a collaborative economy. *Current Issues in Tourism*, 1-20. <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1757628>
- Guttentag, D. (2015). Airbnb: disruptive innovation and the rise of an informal tourism accommodation sector. *Current Issues in Tourism*, 12(18), 1192-1217. <https://doi.org/10.1080/13683500.2013.827159>
- Harvey, D. (2007). El arte de la renta: la globalización y la mercantilización de la cultura. In D. Harvey, *Espacios del Capital*. Madrid: Akal.
- Jover Báez, J. & Berraquero Díaz, L. (2020). ¿Habitantes o visitantes? El impacto del alquiler vacacional en el mercado de vivienda en Sevilla. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 206(LII), <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.206.07>
- Katsinas, P. (2021). Professionalisation of short-term rentals and emergent tourism gentrification in post-crisis Thessaloniki. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1652–1670. <https://doi.org/10.1177/0308518X21988940>
- Müller, N., Murray, I. & Blázquez-Salom, M. (2021). Short-term rentals and the rentier growth coalition in Pollença (Majorca). *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1609–1629. <https://doi.org/10.1177/0308518X211033307>
- Parralejo, J., Díaz-Parra, I., & Pedregal, B. (2022). Procesos sociodemográficos y alquileres turísticos en centros históricos. Los casos de Sevilla y Cádiz. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 48(145). <https://doi.org/10.7764/EURE.48.145.08>
- Shirley Nieuwland & Rianne van Melik (2018): Regulating Airbnb: how cities deal with perceived negative externalities of short-term rentals, *Current Issues in Tourism*, <https://doi.org/10.1080/13683500.2018.1504899>
- Semi, G., & Tonetta, M. (2020). Marginal hosts: Short-term rental suppliers in Turin, Italy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1630–1651. <https://doi.org/10.1177/0308518X20912435>
- Swyngedouw, E. (2011). ¡La naturaleza no existe! La sostenibilidad como síntoma de una planificación despolitizada. *Urban*, 01, 41-66.
- Wachsmuth, D. & Weisler, A. (2018). Airbnb and the rent gap: Gentrification through the sharing economy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 50(6), 1147-1170. <https://doi.org/10.1177/0308518X18778038>
- Yates, L. (2021). *The Airbnb "movement" for regulation. How platform-sponsored grassroots lobbying is changing politics*. Manchester: The University of Manchester - Ethical Consumer. Documento digital. Recuperado en



https://www.research.manchester.ac.uk/portal/files/192396608/Yates_2021_The_Airbnb_Movement_Corporate_Sponsored_Grassroots_Lobbying_in_the_Platform_Economy.pdf

Yrigoy, I. (2019). Rent gap reloaded: Airbnb and the shift from residential to touristic rental housing in the Palma Old Quarter in Mallorca, Spain. *Urban Studies*, 56(13), 2709-2726. <https://doi.org/10.1177/0042098018803261>

Yrigoy, I., Morell, M. & Müller, N. (2022). Why Do Middle-Class Positions Matter? The Alignment of Short-Term Rental Suppliers to the Interests of Capital. *Antipode*. <https://doi.org/10.1111/anti.12798>



LA GENTRIFICACIÓN: UN CONCEPTO TRASATLÁNTICO. DIÁLOGOS ENTRE ESPAÑA Y MÉXICO

Adrián Hernández Cordero
Ibán Díaz Parra

Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa
Universidad de Sevilla

Resumen:

Desde hace algunos años la gentrificación irrumpió en los estudios urbanos castellanoparlantes como un concepto potente y polémico que revitalizó los debates sobre la ciudad. En este contexto, el objetivo del presente trabajo consiste en analizar la manera en que se han desarrollado las investigaciones sobre gentrificación en México y España, a partir de un ejercicio comparativo que toma como referencia cuatro ejes de análisis: la localización central, la patrimonialización y el turismo, el desplazamiento y las resistencias. La metodología consistió en una amplia revisión bibliográfica de investigaciones académicas que tuvieron como argumento central la gentrificación. Entre los hallazgos de este documento se puede mencionar que se encontraron convergencias en la localización central de la gentrificación, así como en su relación con fenómenos de patrimonialización. Mientras que hubo divergencias en la manera en que se expresa el desplazamiento y las resistencias al proceso por parte de movimientos sociales.

Palabras clave ciudades, urbanismo neoliberal, conflicto urbano, centros históricos, desplazamiento

Abstract:

Some years ago, gentrification burst into Spanish-speaking urban studies as a powerful and polemic concept that revitalized debates on the city. In this context, the aim of the present paper is to analyze the way in which research on gentrification has been developed in Mexico and Spain, based on a comparative exercise that takes as reference four analytical axes: central location, patrimonialization and tourism, displacement and resistance. The methodology consisted of a large bibliographic review of academic research that had gentrification as a central argument. Among the findings of this paper, it is worth mentioning that convergences were found regarding the central location associated with gentrification, as well as its relationship with patrimonialization phenomena. While there were divergences in the way in which the displacement and resistance to the process are expressed by social movements.



Keywords: cities; neoliberal urbanism; urban conflict; historic centres; displacement

1. INTRODUCCIÓN

Es ampliamente conocido que la gentrificación surge en los años sesenta del siglo pasado en Reino Unido. Durante los ochenta el concepto se instaló en los debates urbanos en los países anglosajones de Norteamérica. La discusión sobre la gentrificación no pasó desapercibida para otras latitudes y a mediados de los años noventa comenzó a permear en los análisis sobre la cuestión urbana en Europa. En la revisión realizada por Sargatal (2001) se menciona que del total de trabajos hallados desde 1990 hasta 1999 la mitad correspondía a ciudades europeas, siendo las más estudiadas Londres y París que en ese momento comenzaban a experimentar importantes transformaciones vinculadas con la adopción del urbanismo neoliberal.

En el caso de las urbes del sur de Europa, específicamente en España resulta interesante que haya sido la periodista Gabancho (1991) quien recurrió por primera ocasión a la gentrificación para describir las transformaciones en el centro histórico de Barcelona. En esa misma década Vázquez (1996) utiliza de manera tímida el concepto para explicar la segregación residencial del centro histórico madrileño. Unos años después, Sargatal (2001) discute la reforma urbanística del barrio del Raval a través de la lente de la gentrificación. Ambas autoras castellanizaron el vocablo y, aunque, no se lo plantearon comenzaron a generar un debate sobre la utilización de dicha categoría.

Sin embargo, en México el concepto no gozó de una buena aceptación, sobre todo por parte de investigadores consagrados. En la primera década del nuevo milenio se vivió una eclosión de trabajos sobre gentrificación por parte de jóvenes estudiosos, muchos de ellos vinculados con redes de investigación españolas que incentivaron los estudios comparativos.

En este contexto, en los últimos años han existido intentos por mostrar la manera en la que la gentrificación en México se diferencia de los países centrales. De este modo, se han acuñado términos como gentrificación criolla (Hiernaux, 2016) o light (González, 2010) para mostrar la manera en la que existe un desplazamiento de habitantes, que se acompaña parcialmente de la llegada de nuevos vecinos, pero sobre todo de prácticas de ocio y consumo.

2. METODOLOGÍA

La comunicación se fundamenta en una exhaustiva revisión de literatura referente al tema de la gentrificación, la cual realizamos a partir de diferentes portales científicos en los que se realizaron búsquedas a partir de filtros centrados en la palabra gentrificación, evidentemente en el ámbito geográfico que interesaba.

Cabe mencionar que ambos autores han venido desarrollando investigaciones sobre gentrificación desde hace varios años, por lo que ya se contaba con un amplio repertorio de fuentes bibliográficas sistematizadas que, sin duda, hicieron más expedito la consulta de fuentes secundarias.

Finalmente, los autores han desarrollado diversas etapas de su trabajo académico en España y México, por lo que cuentan con amplio conocimiento de la realidad urbana de ambos países, tanto en el rubro académico como en el ámbito cotidiano. Así, se aprovechó su conocimiento situado para establecer un conjunto de interrogantes que ayudaron a desarrollar un estudio comparado.

3. EL ESTUDIO DE LA GENTRIFICACIÓN EN MÉXICO Y ESPAÑA

En este contexto, se realiza un ejercicio comparativo entre España y México, ya que entre ambos países existen vasos comunicantes que datan de varios siglos atrás, por lo que existe ciertas similitudes en el espacio urbano que responden a procesos globales, pero sin dejar de reconocer las particularidades y el contexto de cada país.



Asimismo, hay una nutrida comunicación entre redes académicas que permite indagar sobre la cuestión urbana y entender la manera en que un concepto trasatlántico como la gentrificación se expresa en ambas realidades.

3.1. Modelos de ciudad y centros históricos

A la hora de comparar México y España el lugar de los centros históricos juega un papel clave y sobre todo diferenciador respecto de las dinámicas en otras regiones. Muchas de las ciudades mexicanas y españolas cuentan con grandes centros históricos, que han mantenido, al menos parcialmente, su uso residencial. En el caso español, a menudo de origen medieval pero muy transformados durante el apogeo del imperio hispánico, por el urbanismo barroco. En el caso mexicano, las ciudades criollas, cuando se crean ex novo o sobre antiguas ciudades aztecas, son algunos de los máximos exponentes del urbanismo barroco (Hardoy et al. 1978; Herrera y Pecht, 1976). Esto se suma al hecho de la menor importancia de la suburbanización. Esta forma de crecimiento urbano en bajas densidades ha sido una pieza clave de los modelos urbanos anglosajones desde la ciudad jardín del XIX (Hall, 1996). Estos modelos fueron en principio exportados de manera poco afortunada o más bien marginal a otras regiones urbanas.

El declive de las áreas centrales y, a menudo, su tugurización durante el siglo XX es un elemento común tanto a los modelos del urbanismo anglosajón como a las ciudades latinas, mientras que el despoblamiento ha sido más parcial. No obstante, el peso del rol de los centros históricos en este tipo de ciudades ha vivido su propio regreso a la ciudad. Las políticas conservacionistas y de rehabilitación de los centros históricos basadas en la reivindicación del patrimonio colectivo y con un trasfondo político progresista, empieza con el conservacionismo italiano y de ahí se extiende a España con los primeros ayuntamientos democráticos. La influencia de la UNESCO habría sido determinante en la difusión de este tipo de modelos en América Latina, significativamente en México en donde varios centros históricos han obtenido nombramientos como Patrimonio Mundial de la Humanidad (Melé, 2005). En este marco urbanístico se ha producido la reinversión de barrios históricos desde las últimas décadas del siglo XX.

En México el primer trabajo que utiliza la noción de gentrificación, el clásico de Jones y Varley (1999), trata el caso de la reinversión del centro histórico de Puebla. Trabajos posteriores también han tendido a focalizarse en centros históricos, sobre todo de Ciudad México (Hiernaux, 2003; Melé, 2005). Hasta hace pocos años los estudios sobre gentrificación se fueron ampliando y se analizaron diversas ciudades como manifiesta (Hernández, 2019), aunque siguen replicando la zona central como espacio de estudio. En España por su lado, las primeras investigaciones sobre gentrificación se centran también en barrios históricos (Sargatal, 2001 o García Herrera, 2003). Los casos paradigmáticos de gentrificación se han localizado invariablemente en sectores del centro histórico de grandes ciudades, generalmente sectores residenciales que habían pasado por una profunda desinversión y tugurización previa, casos del Raval en Barcelona, Lavapiés en Madrid, La Alameda en Sevilla y un largo etcétera.

Al mismo tiempo, los centros históricos de México y España muestran grandes diferencias. El vaciamiento demográfico de estos espacios ha sido generalmente más contundente en las grandes ciudades mexicanas. Este también ha estado vinculado a la terciarización de estos espacios, pero el comercio popular y su capacidad de generar mayores rentas ha sido determinante en la expulsión de otros usos. Al mismo tiempo, si la superpoblación relativa es un aspecto característico del urbanismo latinoamericano del último medio siglo (al menos), el rol de los barrios históricos como primer destino de la inmigración ha sido también más relevante hasta la actualidad. La reinversión de los centros históricos españoles ha sido también mucho más contundente y de manera más temprana. Esto resulta determinante en la forma que asume la gentrificación en unas y otras ciudades, problematizada en México más en torno al desplazamiento del comercio y con un aburguesamiento residencial mucho más evidente en el caso español.



3.2. Patrimonialización y turismo

Otro elemento que conecta la realidad de la urbanización en México y España es el rol del turismo. En la actualidad ambas economías tienen un común denominador en la importancia del turismo exterior e interior. Las ciudades mexicanas o andaluzas han atraído visitantes extranjeros desde hace más un siglo, las últimas décadas han implicado un incremento notable del turismo urbano. La valorización de distintos tipos de patrimonio se ha convertido en una estrategia clave, dentro de un marco de la política urbana en la que la atracción de visitantes es un objetivo prioritario. De esta forma, en gran medida, el éxito o fracaso de las políticas de rehabilitación de los centros históricos en las últimas cuatro décadas está indudablemente vinculado a su potencial como atracción para el turismo.

Es notable como gran parte de los trabajos sobre gentrificación en centros históricos de México no podían dar cuenta de una sustitución de población en el plano residencial, pero sí de la introducción constante de visitantes a las zonas patrimonializadas, esto ocurría tanto en los trabajos pioneros sobre Puebla (Jones y Varley, 1999) como en la última oleada de trabajos sobre el centro histórico de México (Coulomb, 2009). Varios trabajos han llamado la atención sobre la importancia de la cultura y la patrimonialización dentro de los procesos de gentrificación en México (Checa, 2011; Hiernaux y González, 2014). Mientras que en España se ha mostrado la manera en la que la infraestructura cultural, así como el papel de sectores de artistas bohemios ha sido fundamental para impulsar procesos de renovación urbana en zonas patrimoniales (Delgado, 2008).

Igualmente, en la Península Ibérica se ha desarrollado una importante reflexión en el último lustro sobre la manera en que se articulan la gentrificación y turismo. Un tema menos explorado en México, a pesar de que algunos de los primeros trabajos sobre la cuestión se hayan desarrollado allí (Hiernaux y González, 2014). Es hasta la actualidad que investigadores están intentando abrir una veta de investigación al respecto, por ejemplo al analizar la transformación de San Cristóbal de Las Casas (Hernández y Fenner, 2019) o Guanajuato (Navarrete, 2017). En las ciudades ibéricas se ha llamado la atención sobre cómo los alquileres turísticos expulsan a la población de los centros históricos, al sustituir alquileres permanentes, en una especie de gentrificación turística (Cocola, 2020). En otros trabajos se han mostrado indicios que apuntan a que incluso la transformación de viviendas en alquileres turísticos habría frenado oleadas previas de gentrificación residencial protagonizadas por hogares jóvenes de clase media (Jover y Díaz Parra, 2020). En ambos casos, y en especial a la hora de tratar sus barrios centrales, a la hora de abordar la gentrificación parece indispensable apreciar el rol de la gentrificación transnacional, el turismo y la patrimonialización.

3.3. Manifestaciones del desplazamiento y la exclusión

La gentrificación parece vinculada invariablemente al desplazamiento, razón por la cual los trabajos que la utilizan tienden a centrarse en la cuestión, mientras que la aparente ausencia del mismo se convierte en argumento para negar la existencia del fenómeno. Un elemento que vuelve a conducir a la importancia de los centros históricos, y es el hecho de que es en los barrios históricos más céntricos de las grandes ciudades mexicanas y españolas donde se produce cierta concentración de hogares inquilinos. Se agrega otro elemento clave, que son las legislaciones proteccionistas con los inquilinos en México y España.

En España, el desplazamiento directo se vinculó en gran medida en la década de los noventa y primeros dos mil a inquilinos de áreas centrales. Diversos autores (Díaz Parra, 2011; Taller contra la Violencia Inmobiliaria y Urbanística, 2006) han mostrado cómo a partir de diversas tácticas formales e ilegales. Más allá de esto, la progresiva liberalización de los alquileres desde mediados de los ochenta habría afectado especialmente a las áreas centrales, involucrando la entrada de fondos de inversión globales y nuevas normativas que benefician solamente a los propietarios, cuestión que ha sido denominada por Janoschka (2018) como desposesión arrendataria. Autores como Díaz Parra (2009), López (2018), Sorando y Ardura (2018) y (Hernández Cordero,



2015) han mostrado pruebas del desplazamiento directo de población en los centros de las grandes metrópolis del país. Éste se caracteriza por la salida de los vecinos mayores, casados y con una larga data en el centro, que solían laborar como obreros y que contaban con educación básica. Mientras que llegaron individuos jóvenes (nacionales y una porción significativa de extranjeros de países europeos), generalmente solteros o en unión libre, con un alto nivel de estudios y que se ocupan en el sector servicios.

Mientras que en México debido a la manera en que se ha expresado la gentrificación el desplazamiento se manifiesta de forma diferente que en España. La evidencia de varios trabajos a los que se ha hecho referencia muestra cómo el fenómeno se caracteriza por contar con un desplazamiento residencial tímido, debido a la larga tendencia de vaciamiento de los centros históricos que hace complejo un retorno sostenido de posibles habitantes. Sin embargo, la expulsión ha sido potente cuando se ha tratado de movilizar sujetos y prácticas populares. Ciudad de México ha sido el emblema de este tipo de intervenciones calificadas como higienistas (Delgadillo, 2012; Díaz Parra y Cuberos, 2018), en las que desde hace tiempo se recurrió a medidas policiales para intentar restablecer el orden social en los centros históricos desplazando determinados tipos de uso y usuarios. Aquí es determinante, el elevado peso de situaciones propias del urbanismo periférico como la venta ambulante, la violencia e inseguridad y la presencia de personas en situación de calle.

3.4. Maneras de resistir para coexistir

El desplazamiento de los pobladores originado por la gentrificación no ha sido un fenómeno unidireccional, los afectados tienen capacidad para organizarse y buscar revertir el proceso. Este ha sido un foco de interés de la bibliografía internacional, en la medida en que por lo general son perspectivas autoadsritas a una corriente crítica y con interés en el ámbito de los movimientos sociales. Aquí las diferencias parecen determinantes en la medida en que lo que viene a denominarse movimientos sociales y las propias clases populares cuentan con grandes diferencias en sus posiciones política y socio-espacial. Este ámbito parece idóneo en este sentido para centrarse en la particularidad local.

En México las resistencias a la gentrificación han derivado en primer lugar de las clases populares y de sus organizaciones, específicamente de los movimientos por la vivienda. El caso de la Ciudad de México es especialmente significativo en este sentido. Los movimientos por la vivienda popular fueron fundamentales para que éstos permanecieran en el área central tras los sismos de 1985. En este sentido, (Ferniza, 2017) muestra la manera en que organizaciones como el Movimiento Urbano Popular han incorporado en su glosario el concepto de gentrificación para hacer evidentes los desalojos que han experimentado sus adherentes en inmuebles localizados en barrios antiguos, ante la reconfiguración de las políticas públicas propias del urbanismo neoliberal. El MUP ha confrontado las expulsiones a partir de recursos legales, aunque también han recurrido a la acción directa para detener, postergar e incluso permanecer en los predios en disputa.

Los desalojos y resistencias a este respecto han sido relevantes en los barrios centrales de la ciudad de México coincidiendo con los programas de recualificación. En relación a otros tipos de desplazamiento es sumamente relevante también la fuerte organización de los comerciantes ambulantes, a menudo conectados con redes clientelares que llegan hasta las principales instituciones de representación política de la ciudad. Esto no ha evitado que los planes de recualificación hayan acabado también en algunos momentos en fuertes conflictos (Jaramillo, 2007).

En el Estado español, el equivalente más próximo al movimiento urbano popular mexicano sería el movimiento de las asociaciones de vecinos. Éste, surgido al final de la dictadura franquista, era considerado el movimiento urbano más fuerte de Europa a principios de la década de los ochentas (Castells, 1974). Sin embargo, los procesos de cooptación y envejecimiento también han hecho que lleguen con escasa capacidad de acción al siglo XXI. En este sentido, a las asociaciones de vecinos también les ha costado dar respuesta a los procesos de gentrificación, y han sido más bien asociaciones a nivel puntual en barrios con problemáticas particulares, las que han abanderado resistencias de este tipo. Experiencias como la del centro de Sevilla (Díaz Parra, 2008)



muestran cómo la raigambre de los movimientos convencionales ha propiciado alianzas con sectores jóvenes concienciados, generando plataformas intergeneracionales que han logrado plantar cara a los procesos especulativos de los barrios centrales. Este tipo de movimientos, según Santamarina y Mompó (2018) en su experiencia sobre Valencia, han propuesto alternativas urbanas que oscilan entre lo normativo y lo subversivo, las cuales a pesar de sus diferencias buscan mejorar a la ciudad. Sin embargo, Díaz Parra (2008) ha mostrado que este tipo de reivindicaciones en su mayoría solamente se atienden los efectos de la gentrificación y no su origen, generando únicamente triunfos puntuales.

Ha sido también muy relevante el papel del movimiento okupa, casi inexistente en México, que debido a su carácter anticapitalista y generalmente ácrata ha adoptado como uno de sus objetivos el desarrollo de estrategias contra la gentrificación, las cuales van desde la okupación de fincas en desuso, la fundación de huertos urbanos e incluso la instalación de Centros Sociales Okupados que se posicionan como espacios comunitarios en los que se albergan y articulan prácticas contrahegemónicas, esto ocurre especialmente las ciudades de mayor tamaño como Madrid y Barcelona (Martínez, 2003). La okupación como movimiento juvenil militante, muestra las fuertes diferencias entre las formas de organización en España, más próximas en la actualidad a los patrones existentes en otros países de Europa occidental, frente a los movimientos de carácter más popular en México.

4. CONCLUSIONES

Los cuatro elementos que hemos observado ofrecen la posibilidad de explorar conexiones entre ciudades españolas y mexicanas y también expresan diferencias radicales. En cuanto a las convergencias se ha observado la existencia de grandes y relevantes centros históricos que es donde ocurren principalmente los procesos de gentrificación, la importancia actual del turismo para las economías urbanas que se respaldan en fenómenos de patrimonialización, el peso de la propiedad y las restricciones regulatorias en el ámbito de la vivienda. En las divergencias, se encuentran diferencias respecto a los niveles de despoblamiento de las áreas centrales y del tipo de suburbanización, el peso diferencial de la cuestión residencial en el desplazamiento, así como la naturaleza de las prácticas de resistencia de las clases populares en México frente a España. Los hallazgos se compaginan con la propuesta de Hiernaux (2016), quien considera que en México podría hablarse de la existencia de una gentrificación criolla, es decir, aludiendo al concepto de origen europeo, pero manifestando su adaptación a la realidad local.

Si esperamos encontrar procesos con formas y apariencias miméticas probablemente acabemos decepcionados. No obstante, la gentrificación como reinversión de áreas centrales asociada al desplazamiento y recambio de residentes y usuarios es un fenómeno generalizado en ciertos contextos históricos y fuertemente vinculado a las dinámicas de mercado imperantes en el globo en la actualidad. En este sentido, la gentrificación como temática dentro de los estudios urbanos, ofrece un hilo interesante tanto para los estudios de caso como para los estudios comparativos.

Pensamos a la gentrificación como un concepto trasatlántico que permite entender una serie de los procesos de transformación urbana contemporánea y, además, hace evidentes los engranes que la hacen funcionar de una manera u otra. Todo ello se enmarca en las realidades locales que posibilitan establecer similitudes y diferencias en diferentes dimensiones que comprenden desde el ámbito de la confección e implementación de políticas públicas, el respaldo de la iniciativa privada a dichas decisiones, la manera en que la población legítima o hace frente al fenómeno, así como el enfoque adoptado por las y los académicos.

REFERENCIAS

Castells, M. (1974) Los movimientos sociales urbanos. Madrid, Siglo XX.



- Checa, M. (2011). Gentrificación y cultura: algunas reflexiones. *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 16(914), 1-37.
- Cocola, A (2020). Gentrificación turística. En Cañada, E., Murray, I. (ed). *Turistificación global: perspectivas críticas en turismo*. Barcelona: Icaria, pp. 291-308.
- Coulomb, R. (2009). Regeneración urbana y habitabilidad en los centros de ciudad. Lo aprendido en ciudad de México. *Encuentro latinoamericano sobre centros históricos*, 5-6.
- Delgadillo, V. (2012), "Hábitat, centralidad y patrimonio urbano en la Ciudad de México", en Rene Coulomb, María Esquivel y Gabriela Ponce (Coords.), *Hábitat y Centralidad en México. Un desafío sustentable*. Ciudad de México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública de la Cámara de Diputados LXI Legislatura, pp. 179- 220.
- Delgado, M. (2008), "La artistización de las políticas urbanas. El lugar de la cultura en las dinámicas de reapropiación capitalista de la ciudad", *Scripta Nova*, 12, en línea <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/1494>
- Díaz Parra, I. y F. Cuberos (2018), "Políticas de higienización y gentrificación. Aportes desde el urbanismo latinoamericano", *OBETS*, 13, 1, pp. 289-316.
- Díaz Parra, I. (2015), "Introducción", en Víctor, Delgadillo; Ibán Díaz y Luis Salinas (coords.). *Perspectivas del estudio de la gentrificación en México y América Latina*, México: UNAM, pp. 11-26.
- Díaz Parra, I. (2011), "Desplazamiento, acoso inmobiliario y espacio gentrificable en el caso de Sevilla", *Encrucijadas*, 2, pp. 48-68.
- Díaz Parra, I. (2009), "Procesos de gentrificación en Sevilla en la coyuntura reciente. Análisis comparado de tres sectores históricos: San Luis-Alameda, Triana y San Bernardo (2000-2006)", *Scripta Nova* 13 (304), en línea <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-304.htm>
- Díaz Parra, I. (2008), "Movimientos vecinales contra la gentrificación y transformaciones en la política local de Sevilla. Los casos de El Pumarejo y San Bernardo", *X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Barcelona, 26 - 30 de mayo, Universidad de Barcelona
- Ferniza, M. (2017), "La gentrificación vista desde el movimiento urbano popular de la Ciudad de México", en Eftychia Bournazou (coord.), *Gentrificación. Miradas desde la academia y la ciudadanía*, México:UNAM, pp. 427-444.
- Gabancho, P. (1991), *El Sol hi era alegre: la reforma urbanística i social de Ciutat Vella*, Barcelona: La Llar del Llibre.
- Gonzalez, C. (2010), "El centro histórico de Querétaro: gentrificación light y vida cultural", en René Coulomb (ed.), *México: centralidades históricas y proyectos de ciudad*, Quito: Olachi, pp. 283-305.
- Hall, P. (1996) *Ciudades del mañana*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Hardoy, J.E.; Morse, R.M. y Schaedel, R.P., (1978); *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*, Buenos Aires, Ediciones SIAP.
- Hernández, A. (2019), "¿Gentrificación a la mexicana?", en Adrián Hernández; Carlos Vergara; Aritz Tutor y Eduard Sala (Coords.), *Neoliberal(urban)ismo. Transformaciones socioterritoriales y luchas populares en Chile, España y México*, Ciudad de México: UNAM, pp. 261-296.
- Hernández, A. y G. Fenner (2018), "El turismo, ¿un arma para la guerra? Tensiones en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, México", en: Claudio Milano y José A. Mansilla (eds.), *Ciudad de vacaciones. Conflictos urbanos en espacios turísticos*, España, OACU i Pol·len, pp. 81-120.



- Hernández, A. (2015), "Gentrificación y desplazamiento: la zona de La Alameda, Ciudad de México", en: Víctor Delgadillo, Ibán Díaz y Luis Salinas (coords.), *Perspectivas del estudio de la gentrificación en México y América Latina*, México, UNAM, pp. 255-273.
- Herrera, L. y Pecht, W. (1976); *Crecimiento urbano de América Latina 2*, Santiago, CELADE, 549 p.
- Hiernaux, D. (2016), "La gentrificación criolla en México: entre el tipo ideal y las prácticas socio-espaciales en los centros históricos mexicanos", en Yasna Contreras; Thierry Lulle y Oscar Figueroa (eds.), *Cambios socioespaciales en ciudades latinoamericanas, ¿procesos de gentrificación?*, Bogotá y Santiago, Universidad Externado de Colombia/Universidad de Chile, pp. 39-59.
- Hiernaux, D. (2003), "La réappropriation de quartiers de Mexico par les classes moyennes: vers une gentrification?". en Catherine Bidou (dir.), *Retours en ville - des processus de gentrification urbaine aux politiques de revitalisation des centres*, Paris: Descartes et Cie, pp. 205-240.
- Hiernaux, D., & González, C. I. (2014). Turismo y gentrificación: pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 55-70.
- Janoschka, Michael (2018), "Gentrificación en España reloaded", *Papers*, 60, pp. 25-33.
- Jaramillo, N. A. (2007). Comercio y espacio público: una organización de ambulantes en la Alameda Central. *Alteridades*, 17(34), 137-153.
- Jones, G. y A. Varley (1999), "The Reconquest of the Historic Centre: Urban Conservation and Gentrification in Puebla, Mexico", *Environment and Planning*, 31 , pp. 1547-1566.
- López, A. (2018), "Cambio en la composición social y gentrificación en Barcelona una mirada a través de los flujos migratorios y residenciales", *Papers*, 60, pp. 80-93.
- Martínez, M. (2003), "Viviendas y Centros Sociales en el movimiento de okupación: entre la autogestión doméstica y la restructuración urbana", *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 146 (109), Barcelona, Universitat de Barcelona, pp.1-20.
- Melé, P. (2005), *La construcción del patrimonio urbano. La Casa Chata: México.*
- Navarrete, D. (2017), "Turismo gentrificación en ciudades patrimoniales. Exclusión y transformaciones urbano arquitectónicas del patrimonio en Guanajuato, México", *INVI*, 32 (89), pp. 61-83.
- Santamarina, B. y E. Mompó (2018), "Tácticas de resistencia en la ciudad. Alternativas desde los movimientos urbanos en El Cabanyal (Valencia, España)". *Revista de Antropología Iberoamericana*, 13(3), 381-405. doi: <https://doi.org/10.11156/aibr.130305>
- Sargatal, M. (2001), "Gentrificación e inmigración en los centros históricos: El caso del barrio del Raval en Barcelona", *Scripta Nova*, 94 (66), en línea: <http://www.ub.es/geocrit/sn-94-66.htm>
- Sorando, D. y Á. Ardura (2018), "Procesos y dinamicas de la gentrificación en las ciudades españolas", *Papers*, 60, pp. 34-47.
- Taller contra la Violencia Inmobiliaria y Urbanística (2006), *El cielo está enladrillado Entre el mobbing y la violencia inmobiliaria y urbanística*, Barcelona, Bellaterra.
- Vázquez, C. (1996), *La gentrificación. Un modelo de segregación socioespacial en ciudades posindustriales*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.



SHRINKING CITIES EN ESPAÑA: LAS CIUDADES MEDIAS EN DECREMENTO EN EL SIGLO XXI, DESPOBLACIÓN Y EMPLEO

José María Martínez-Navarro

Luis Alfonso Escudero-Gómez

Juan Antonio García-González

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen:

España ha conocido un fenómeno de vaciamiento en sus espacios rurales y ciudades pequeñas, origen de un desequilibrio territorial en favor de las grandes áreas metropolitanas. Mientras, las ciudades medias experimentaban una fuerte expansión, tanto demográfica como sobre todo urbanizadora, en la primera década del siglo XXI. Sin embargo, se han visto afectadas por la Gran Recesión y aparecen ya núcleos en declive dando lugar a una segunda ola de despoblación. El fenómeno de las *shrinking cities* o ciudades en decrecimiento es un tema de interés académico, pero todavía un campo de estudio incipiente en la literatura española. Esta investigación tiene el objetivo de incentivar su análisis a través de dos aspectos clave: la despoblación y la evolución del empleo. El método es el análisis comparado de las tasas de crecimiento continuo (Tcc) de ambos factores en las ciudades medias en decrecimiento durante las dos primeras décadas del siglo XXI. Los resultados obtenidos evidencian que no hay una correlación directa entre la despoblación y la evolución del empleo como fenómeno general, pero sí en algunos casos concretos. Por lo tanto, se debe ampliar el rango de casuística para encontrar las razones del decrecimiento.

Palabras clave: ciudad, decrecimiento, declive urbano, ciudades medias, España.

270

Abstract:

Spain has experienced a phenomenon of emptying of its rural areas and small towns, which has led to a territorial imbalance in favour of the large metropolitan areas. Meanwhile, medium-sized cities experimented a strong expansion, demographically and, above all, in terms of urbanisation, in the first decade of the 21st century. However, they have been affected by the Great Recession and are now in decline, giving rise to a second wave of depopulation. The phenomenon of shrinking cities is a subject of academic interest, but still an incipient field of study in the Spanish literature. This research aims to encourage its analysis through the study of two key aspects: depopulation and evolution of employment. The method is the comparative analysis of the continuous



growth rates (Tcc) of both factors in the shrinking medium-sized cities during the first two decades of the 21st century. The results obtained show that there is no direct correlation between depopulation and the evolution of employment in Spanish medium-sized cities as a general phenomenon, but certainly in some specific cases. Therefore, the range of cases must be widened in order to find the reasons for the decline.

Keywords: shrinking cities, urban decline, medium-sized cities, Spain.

1. INTRODUCCIÓN

«Para Marta, por ejemplo, Madrid no era una opción. Era la única opción. “Cuando acabé publicidad, solo había ofertas de trabajo aquí o en Barcelona. Como soy de Ponferrada, la capital me pillaba mejor y llevo ya nueve años”»

(Jorrín et al., 2019, s.p.)

Las ciudades medias o intermedias, entre los grandes y los pequeños núcleos urbanos, son asentamientos humanos que poseen unas características propias en términos del tamaño de su población, infraestructuras y servicios con los que cuentan sus habitantes para acceder a redes de distribución, recolección, educación, salud, esparcimiento y a sus lugares de trabajo a nivel local (Boisier, 2006). A pesar de ser consideradas en muchos casos lugares centrales para acceder a la prestación de servicios, están experimentando fenómenos de contracción demográfica. Un proceso reciente pero intenso que se analizará para el caso español. Entre los estudios de las ciudades medias de otros países a escala nacional, empieza a haber un creciente interés por el decrecimiento urbano (Vendemmia y Kerçuku, 2020), pero en España se trata de un fenómeno novedoso en la estructura territorial del país, en la cual las despoblaciones se han vinculado siempre a los espacios rurales y no a las ciudades. Se trata del declive de lo rural, que forma la *primera ola* de despoblación española. Los procesos de decrecimiento urbano permanecen con menor intensidad investigadora en el ámbito español, aunque ya haya trabajos que han detectado el fenómeno (Fernández y Cunningham, 2018; González, 2021). Se ha iniciado a una *segunda ola* de despoblación

Los fenómenos demográficos configuran y cambian espacios. Aunque en la literatura científica española predominan los trabajos centrados en la evolución de la población de las grandes áreas metropolitanas (Bayona y Pujadas, 2019), las dinámicas demográficas de las ciudades medias se abordan en el presente en obras como la de García et al. (2020) y la de Escudero et al. (2021). La tendencia en estos núcleos urbanos antes de la Gran Recesión iniciada en 2008 era la de adquirir cada vez una posición más destacada con mayores índices de crecimiento (Martínez et al., 2020). Las áreas urbanas articuladas por las ciudades medias crecían por encima de las grandes, modificando su estructura y forma urbana (Martínez et al., 2020). De hecho, protagonizaban los crecimientos relativos más notables del sistema urbano en España (Bellet y Andrés, 2021).

Sin embargo, a partir de la crisis de 2008, las ciudades medias pasaron de la bonanza a la recesión y se abre un claro proceso de ralentización de su expansión hasta el presente (Bellet y Andrés, 2021). Se transitó de un implosivo y desahogado crecimiento a un importante declive acontecido por una profunda crisis financiera, económica y, finalmente, social. La recesión ha supuesto un aumento de la concentración espacial de la población y de la actividad económica. Las ciudades más pobladas han ganado más peso a nivel poblacional y es donde la recuperación ha llegado antes y con más fuerza (Royuela et al., 2017). Por el contrario, en las ciudades medias se han frenado y/o paralizado sus desarrollos. Aunque la contracción urbana española aún es emergente, algunas tendencias demográficas comunes justifican el estudio de este proceso.

La condición de contracción (*shrinkage*) es bastante universal y, por lo general, se manifiesta en una población menguante (Haase et al., 2021). La despoblación se produce cuando número de habitantes de un territorio desciende de forma alarmante (Larraz y García, 2020). En el ámbito urbano, diferentes procesos son apuntados



desde la academia como correlativos del declive. Entre ellos, destaca la evolución del empleo (Bernt et al., 2012; Hartt, 2018)). Los bajos índices de actividad y empleo, las altas tasas de paro y las dificultades de inserción laboral de la menguante población joven caracterizan la desvitalización social de las ciudades en decrecimiento.

El objetivo principal de la investigación es el estudio de las ciudades medias en decrecimiento en España mediante dos aspectos clave: la despoblación y la evolución del empleo. En el presente análisis se exploran las posibles relaciones entre ambos procesos. Más concretamente, se trata de apreciar el vínculo entre las ciudades medias que pierden población con la demanda de empleo y la evolución de los afiliados a la Seguridad Social (SS). La hipótesis de partida es que, tal y como señala la literatura científica internacional, las ciudades medias en decrecimiento en España poseen algún tipo de correlación entre la pérdida de población y la de empleo.

La investigación tiene el interés de ser una de las pocas disponibles en los estudios urbanos sobre la temática y, hasta donde llega el conocimiento de los investigadores, la única que vincula despoblación y empleo en las ciudades medias españolas en el siglo XXI. Se considera que su principal aplicación práctica es contribuir a la comprensión del fenómeno del decrecimiento en las ciudades medias en España

La estructura del capítulo, tras esta introducción, continúa con los apartados de metodología, resultados y discusión, conclusiones y referencias bibliográficas.

2. METODOLOGÍA

La metodología se apoya en un análisis de los datos cuantitativos de demografía y socioeconómicos. Se ha seleccionado la población desde principios de siglo y hasta 2020. Para los datos relativos al mercado de trabajo se establecen dos periodos diferentes en función de la disponibilidad de datos estadísticos oficiales: para los demandantes de empleo desde 2006 y para los afiliados a la SS desde 2003. El pequeño desajuste en fechas se considera superfluo dado que se va a analizar la dinámica y a partir de una tasa ponderada por el número de años, lo que permite las comparaciones. Igualmente, se pretende evitar el posible efecto distorsionante acontecido con la pandemia y no se ha trabajado con los datos más actuales.

Se han calculado la tasa de crecimiento continuo (Tcc). para las tres variables analizadas en aras de estudiar el posible vínculo entre la pérdida de efectivos demográficos y las variables indicadas de empleo. Es un índice porcentual que pone en relación el valor de la variable en análisis en su fecha de inicio del periodo de estudiado (A) y al final del periodo correspondiente (B) ponderado por el número de años analizados (A y B), pero también con el valor medio de cada uno de los lugares evaluados en el periodo observado (denominador) con la siguiente fórmula:

$$Tcc = \frac{\frac{Pob(A) - Pob(B)}{A - B}}{\frac{Pob(A) + Pob(B)}{2}} \times 100$$

Se ha calculado la Tcc para tres intervalos. Estos tiempos vienen marcados por el claro punto de inflexión que supuso el pinchazo de la burbuja inmobiliaria y la consiguiente crisis económica y social posterior, que tiene su punto álgido en el año 2010, cuestión que permite dividir el siglo XXI en dos periodos de diez años, 2001-2010 y 2011-2020, utilizando los datos oficiales a 1 de enero del padrón continuo de población (INE, 2022), la media mensual para enero de la estadística municipal de demandantes de empleo (SEPE, 2022) y el dato del total de trabajadores afiliados a la SS (Seguridad Social, 2022), en este caso correspondiente al último día del mes de enero. Finalmente, para medir los posibles vínculos entre la evolución de la población y la del empleo en las ciudades medias españolas en decrecimiento en el siglo XXI se ha recurrido al coeficiente de correlación de Pearson, que, aunque no sea válido para demostrar causa-consecuencia, sí determina si existe alguna relación o asociación entre diversas variables de interés (Schober et al., 2018).



El área de estudio corresponde a las ciudades medias en decrecimiento demográfico. Por ciudad media se ha entendido lo establecido en criterios desarrollados en trabajos previos de los autores (García et al., 2020; Martínez et al., 2020; Escudero et al., 2021). El primero y más determinante es su rango de efectivos poblacionales. Deben encontrarse con una población entre 50 000 y 300 000 habitantes en 2020. Son un total de 137 ciudades a las que se han añadido cuatro más —Zaragoza y Córdoba, por encima del rango, y Soria y Teruel, por debajo—, capitales de provincia que no cuentan con ninguna otra urbe de tamaño medio en el territorio provincial.

En el caso de la población, se aprecia como hay un periodo de bonanza donde la mayoría de las 141 ciudades analizadas tiene crecimientos positivos (2001-2010) mientras que muchas de ellas cambian a números rojos en el periodo recesivo de 2011 a 2020. El criterio para definir nuestras ciudades medias en declive ha sido seleccionar solamente aquellas que han perdido población en el cómputo global analizado (2001-2020). Son un total de 17 ciudades donde once son capitales provinciales, seis de ellas de Castilla-León. Todas, salvo Santa Cruz de Tenerife, son peninsulares y se encuadran mayoritariamente en el cuadrante noroccidental de la península (ver figura 1). Los decrecimientos más significativos se hallan en las 10 ciudades medias que pierden población durante todo lo que va de siglo XXI: Cádiz, Ferrol, Getxo, Granada, León, Ourense, Salamanca, Santander, Torrelavega y Valladolid.

Figura 1. Área de estudio: ciudades medias por comportamiento demográfico 2001-2020.



Fuente: INE (2022) y elaboración propia.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El criterio de selección de la muestra hace que todas las ciudades medias pierdan población para el conjunto del periodo de estudio, pero no lo hacen en igual medida, variando las Tcc entre los valores -0.01 % anual para Linares y -0.2 % para Ferrol, siendo la media de la serie -0.07 % coincidente con la moda, como puede observarse en la Tabla 1.

La Tcc de los demandantes de empleo presenta para el periodo 2006-2020 de forma mayoritaria valores positivos en un amplio rango, como es lógico pues lo esperable es que a mayor pérdida de población debería corresponder un mayor número de demandantes de empleo, con una excepción, pues Ferrol es la única que tiene una disminución en el número de los demandantes de empleo para el conjunto del siglo. Para esta serie,



la media positiva de las Tcc es mucho más alta, 2,43 % anual, encontrándose, además, 9 ciudades por encima de la misma.

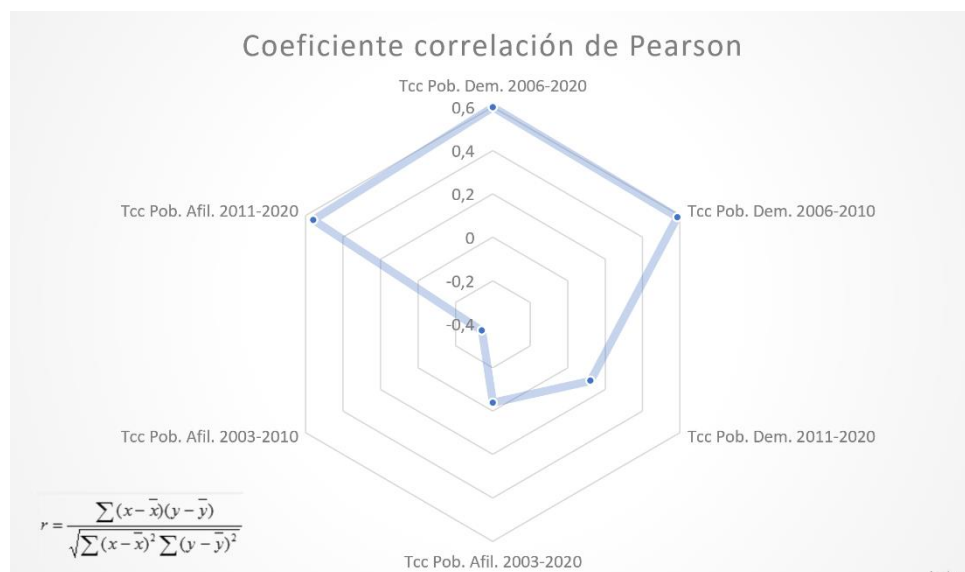
Tabla 1. Tcc (% anuales) comparadas para población y demandantes de empleo.

Ciudad	Tcc Población 2001-2020	Tcc Dem. Empleo 2006-2020	Tcc Población 2001-2010	Tcc Dem. Empleo 2006-2010	Tcc Población 2011-2020	Tcc Dem. Empleo 2011-2020
Alcoy/Alcoi	-0,02	3,28	0,02	16,83	-0,03	-0,68
Avilés	-0,07	2,45	0,01	8,55	-0,07	-0,10
Cádiz	-0,18	1,28	-0,09	5,02	-0,08	-0,23
Ferrol	-0,2	-0,32	-0,09	4,92	-0,11	-0,75
Getxo	-0,08	1,74	-0,04	7,08	-0,03	-0,39
Granada	-0,04	4,02	-0,02	12,41	-0,03	0,11
León	-0,1	1,41	-0,02	8,15	-0,07	-0,47
Linares	-0,01	2,89	0,06	8,95	-0,06	-0,07
Ourense	-0,03	0,72	-0,01	6,33	-0,02	-0,59
Palencia	-0,03	1,61	0,02	9,50	-0,04	-0,50
Salamanca	-0,09	2,07	-0,03	10,72	-0,06	-0,46
Santander	-0,07	3,58	-0,02	13,71	-0,04	-0,30
Segovia	-0,04	4,39	0,03	18,95	-0,06	-0,69
Sta. C. de Tenerife	-0,02	4,33	0,04	15,87	-0,06	-0,17
Torrelavega	-0,08	3,93	-0,01	15,01	-0,07	-0,39
Valladolid	-0,06	1,85	-0,01	11,30	-0,05	-0,59
Zamora	-0,07	2,01	0,01	10,44	-0,07	-0,53

Fuente: INE (2022), SEPE (2022) y elaboración propia.

El coeficiente de correlación de Pearson para estas dos series de datos tiene un valor medio de 0,6, no significativo pues queda demasiado lejano del 1 o del 0 para serlo (Schober et al, 2018). Sin embargo, es el mayor valor obtenido para el conjunto de las seis series comparadas y, por lo tanto, ninguna correlación ha obtenido un resultado estadístico significativo (ver Figura 2).

Figura 2. Coeficientes de correlación de Pearson ente las Tcc de población, demandantes de empleo y afiliados a la SS.



Fuente: INE (2022), Seguridad Social (2022), SEPE (2022) y elaboración propia.



Descendiendo en el análisis al primer subperiodo, correspondiente a la primera década del siglo XXI, se hallan las citadas 10 ciudades medias que tienen ya en la época del *boom* un crecimiento negativo, cuestión que hace que la media aritmética del grupo sea igualmente negativa, aunque cercana a cero, -0,01 % anual.

Para los demandantes de empleo, en este primer subperiodo —se recuerda que por la disponibilidad de los datos es de 2006-2010— aparecen Tcc mucho más elevadas, de media 10,81 % anual, hallándose hasta siete ciudades por encima de ésta, entre las que destaca Segovia con una Tcc del 18,95 %. A pesar de esta diferencia entre los valores, el coeficiente de correlación para estas dos series es muy similar al del conjunto del siglo (0,58), por lo que tampoco se puede establecer una correlación significativa.

En el segundo subperiodo, y como ya se ha indicado, todas las ciudades medias en decrecimiento muestran pérdidas de población empadronada, con Tcc que oscilan entre -0,03 % anual para Alcoy y -0,11 % para Ferrol, conformando una media aritmética del -0,06 %, con hasta siete ciudades con tasas de decrecimiento superiores a esta media. Sin embargo, en la evolución del número de demandantes de empleo se halla una tendencia contraria en este segundo subperiodo de análisis, pues en este caso la Tcc media es negativa, aunque mucho más baja, -0.40 % anual. Es decir, en el transcurso de la segunda década del siglo, la de la crisis e incipiente recuperación frenada por la pandemia, se reducen, aunque no mucho, el número de demandantes de empleo en las ciudades medias que decrecen, en todas excepto Granada (ver Tabla 1), lo que devuelve un coeficiente de correlación carente de cualquier significación (0,12).

Tabla 2. Tcc (% anuales) para población y afiliados a la SS.

Ciudad	Tcc Población 2001-2020	Tcc Afiliados 2003-2020	Tcc Afiliados 2001-2010	Tcc Afiliados 2003-2010	Tcc Población 2011-2020	Tcc Afiliados 2011-2020
Alcoy/Alcoi	-0,02	-0,05	0,02	-0,35	-0,03	0,25
Avilés	-0,07	-0,10	0,01	-0,14	-0,07	-0,06
Cádiz	-0,18	0,36	-0,09	0,50	-0,08	0,21
Ferrol	-0,2	-0,01	-0,09	0,29	-0,11	-0,32
Getxo	-0,08	0,10	-0,04	0,11	-0,03	0,10
Granada	-0,04	0,33	-0,02	0,40	-0,03	0,26
León	-0,1	0,12	-0,02	0,23	-0,07	0,01
Linares	-0,01	-0,06	0,06	0,16	-0,06	-0,28
Ourense	-0,03	0,19	-0,01	0,31	-0,02	0,06
Palencia	-0,03	0,25	0,02	0,44	-0,04	0,05
Salamanca	-0,09	0,19	-0,03	0,38	-0,06	-0,01
Santander	-0,07	0,27	-0,02	0,34	-0,04	0,20
Segovia	-0,04	0,19	0,03	0,35	-0,06	0,02
Sta. C. de Tenerife	-0,02	0,27	0,04	0,14	-0,06	0,39
Torrelavega	-0,08	0,09	-0,01	0,32	-0,07	-0,14
Valladolid	-0,06	0,20	-0,01	0,23	-0,05	0,17
Zamora	-0,07	0,16	0,01	0,44	-0,07	-0,11

Fuente: INE (2022), Seguridad Social (2022) y elaboración propia.

La Tabla 2 muestra, para facilitar la comparación, los mismos datos de la evolución de la población y los de empleo objetivo, las Tcc del número absoluto de personas afiliadas a la SS en enero de cada año. También en este caso, la correlación para el conjunto del siglo carece de cualquier significación y es además negativa (-0,04). En la muestra de ciudades medias solo se encuentran cuatro ciudades, Alcoy, Avilés, Ferrol y Linares, que tienen Tcc negativas para el número absoluto de afiliados. Las demás compatibilizan el decrecimiento poblacional con incrementos en los afiliados a la SS, frente a la hipótesis inicial del trabajo de que la relación sería la contraria, menos población y menos empleo.

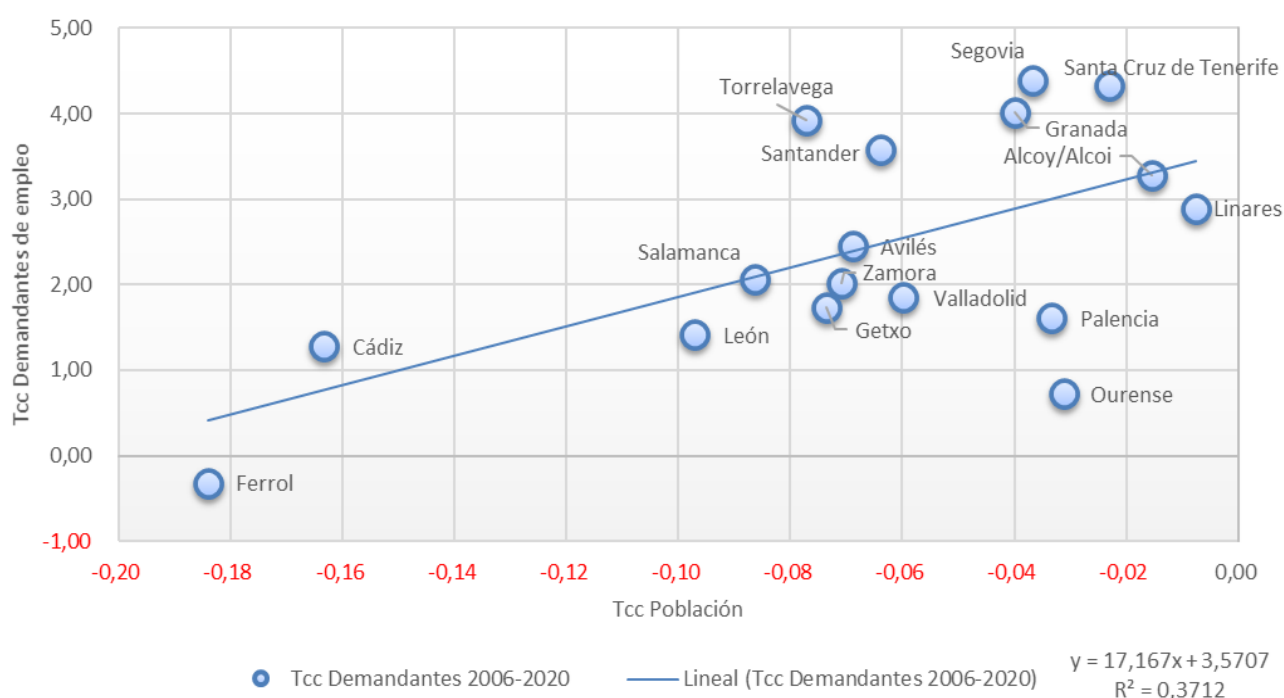


A pesar del crecimiento económico que caracterizó la primera década del siglo en España, hay dos ciudades con Tcc negativas (Alcoy y Avilés). No obstante, la media para la muestra asciende a un valor positivo del 0,24 % anual. La correlación también es algo más elevada, pero careciendo de cualquier significación (-0,34).

Durante el segundo subperiodo de análisis (2011-2020) encontramos seis ciudades con una evolución negativa en el número total de afiliados a la SS: Avilés, Ferrol, Linares, Salamanca, Torrelavega y Zamora, lo que se traduce en una Tcc muy moderada del 0,05 % anual. Sin embargo, el coeficiente de correlación vuelve a un valor medio (0,56) que tampoco permite establecer una correlación significativa.

Para una mejor comprensión de los posibles agrupamientos en el comportamiento entre las variables analizadas, se ha planteado una representación en sendos gráficos de dispersión: el primero (ver Figura 3) traza en el eje y las Tcc de los demandantes de empleo y el segundo (ver Figura 4) representa aquí las Tcc para los afiliados a la SS, mientras que el eje x en ambos gráficos se corresponde con la Tcc de la población.

Figura 3. Tcc comparadas de crecimiento de población y demandantes de empleo 2001-2020



Fuente: INE (2022), SEPE (2022) y elaboración propia.

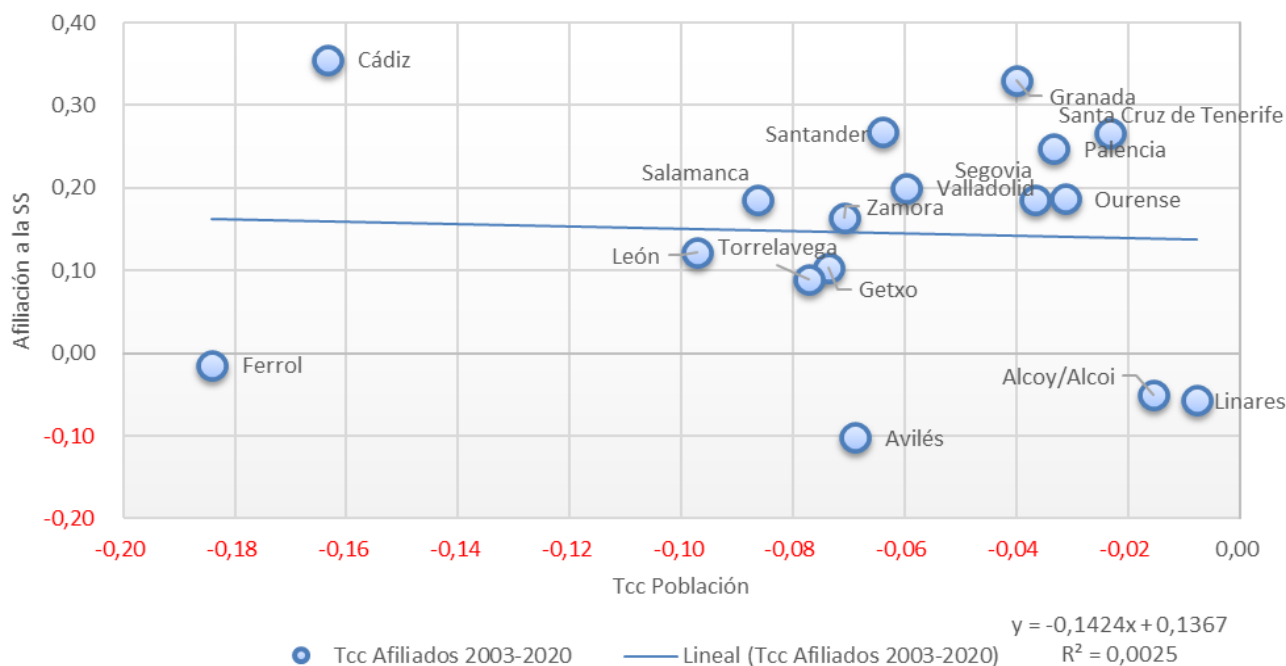
Con respecto a la relación entre las Tcc de población y de demandantes de empleo (ver Figura 3), los casos varían mucho entre las ciudades sin que haya una correlación general clara, como se anticipó. Se detectan núcleos urbanos como Ferrol, sobre todo, y Cádiz donde el decrecimiento ha alcanzado tal grado de madurez que ya no hay demanda de empleo o incluso es negativa. La población demandante se ha ido de estas ciudades a otras áreas de trabajo, factor que a su vez también explica su despoblación. En otras urbes, el decrecimiento está en sus inicios y, como fenómeno asociado, hay un aumento de la demanda de empleo. Aquí aparece un vínculo entre crisis poblacional y económica como en Alcoy o en Linares. Sin embargo, las conclusiones son difíciles de generalizar por la dispersión del gráfico y demuestran que no hay una relación lineal entre empleo y despoblación y habría que seguir profundizando en el análisis manejando más indicadores.

También una compleja discusión se extrae un gráfico de dispersión entre las Tcc de población y de afiliados a la SS (ver Figura 4). Partiendo del hecho citado de que estadísticamente no hay una correlación significativa entre ambas variables, solo cuatro ciudades en decrecimiento (Alcoy, Avilés, Ferrol y Linares) cumplen la lógica de menos población y menos trabajadores. En el caso de Ferrol se refuerza el hecho de una ciudad en profunda depresión, como estudios de caso han resaltado (López y Piñeira 2020). En el resto de las ciudades, la nube de



puntos impide sacar conclusiones evidentes y también los resultados invitan a ampliar el análisis con más factores.

Figura 4. Tcc comparadas de crecimiento de población y afiliados a la SS 2001-2020



Fuente: INE (2022), Seguridad Social (2022) y elaboración propia.

4. CONCLUSIONES

Se ha abordado el estudio de las ciudades medias en decrecimiento en España en el siglo XXI mediante dos aspectos clave: la despoblación y la evolución del empleo, explorando las posibles relaciones que pueden haber entre ambos procesos. La hipótesis de partida era que estos núcleos urbanos poseen algún tipo de correlación entre la pérdida de población y la de empleo. Sin embargo, la conclusión es que esta hipótesis es falsa para el conjunto de las ciudades medias en decrecimiento en España, aunque puede explicar la realidad de algún caso en concreto. En ciertas urbes, lo hace de forma directa. Es decir, son ciudades que pierden población y empleo, como Cádiz. En otras, aparece una realidad consolidada de decrecimiento, como Ferrol, donde la demanda de empleo ya ha bajado porque la población ha emigrado a otras áreas buscando trabajo. No obstante, los coeficientes de correlación de Pearson obtenidos demuestran que no hay una relación o asociación entre las Tcc de población, la demanda de empleo y la afiliación a la SS.

El proceso de pérdida demográfica es un fenómeno complejo y multicausal con una gran variedad de posibilidades que llevan a la casi individualidad de los casos. El resultado es el mismo pero los caminos difieren con relación a las causas y motivos que provocan el declive continuado de determinados territorios. Es frecuente el foco en medios de comunicación y opinión pública sobre la pérdida demográfica en espacios rurales y asociarlo directamente a un movimiento tradicional de campo a ciudad. Sin embargo, la realidad es más compleja que un decrecimiento del medio rural para un crecimiento en las áreas urbanas. Un determinado número de ciudades medias españolas vienen perdiendo población de manera continuada en todo este siglo. La relación población-empleo no es suficientemente explícita para comprender el fenómeno en su totalidad. Es probable que una parte de esa pérdida tenga que ver con los movimientos centrífugos a las periferias urbanas hacia nuevos modelos residenciales o precios más económicos. Se deben explorar más variables explicativas.

La actividad económica reflejada en este caso por los demandantes de empleo y afiliados en la SS es una arista más de este proceso de múltiples caras y compleja realidad. El resultado de la investigación refleja este hecho. Se vislumbra que el aspecto económico pesa más en unas ciudades que en otras, pero no termina de ser ni excluyente ni determinante. Por lo tanto, futuras investigaciones deberán abordar esta *segunda ola* de



despoblación en España añadiendo nuevos indicadores demográficos como el envejecimiento, las tasas de natalidad y los movimientos migratorios y relacionándolos con el proceso de suburbanización y también con cuestiones de política y gobernanza.

REFERENCIAS

- Bayona-i-Carrasco, J., & Pujadas-Rúbies, I. (2019). Las grandes áreas metropolitanas en España: del crecimiento y la expansión residencial al estancamiento poblacional. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 66(1), 27–55. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.576>
- Bernt, M., Cocks, M., Couch, C., Großmann, K., Haase, A., & Rink, D. (2012). Shrink Smart. The governance of shrinkage within a European Context. *Research brief no. 2: Policy response, Governance and Future Directions*. Recuperado en https://www.ufz.de/export/data/400/39031_ResearchBrief2_.pdf.
- Boisier-Etcheverry, S. (2006). Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región. *Estudios Sociales*, 15(28), 164–190. Recuperado en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-45572006000200006
- Bellet-Sanfeliú, C., & Andrés-López, G. (2021). Urbanización, crecimiento y expectativas del planeamiento urbanístico en las áreas urbanas intermedias españolas (1981-2018). *Investigaciones Geográficas*, 76, 31–52. <https://doi.org/10.14198/INGEO.18054>
- Escudero-Gómez, L.A., Martínez-Navarro, J.M., & García-González, J. A. (2021). Procesos de cambio en las ciudades medias y sus áreas urbanas en la España democrática (1981-2019): evolución de la población. in J.M. Parreño & C.J. Moreno (Coords.), *La reconfiguración capitalista de los espacios urbanos: transformaciones y desigualdades* (pp. 57–72). Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Asociación Española de Geografía.
- Fernández-Agueda, B., & Cunningham-Sabot, E. (2018). Del declive al decrecimiento urbano: un debate en construcción. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 38(2), 341–356. <https://doi.org/10.5209/AGUC.62483>
- García-González, J.A., Martínez-Navarro, J.M., & Escudero-Gómez, L.A. (2018). La importancia de las ciudades medias en el sistema urbano de España. In F. Cebrián (Coord.), *Ciudades medias y áreas metropolitanas. De la dispersión a la regeneración* (pp. 25–41). Cuenca: Universidad de Castilla La Mancha.
- González-Leonardo, M. (2021). Declive demográfico y envejecimiento en las capitales de provincia. *Cuadernos Geográficos*, 60(3), 168–191. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v60i3.17719>
- Haase, A., Rink, D., Grossmann, K., Bernt, M., & Mykhnenko, V. (2014) Conceptualizing Urban Shrinkage. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 46(7), 1519–1534. <https://doi.org/10.1068/a46269>
- Hartt, M. (2018). How cities shrink: Complex pathways to population decline. *Cities* 75, 38–49. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.12.005>
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2022). Estadísticas de padrón continuo. Recuperado en https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177012&menu=ultiDatos&idp=1254734710990
- Jorrín, J. G., Zuil, M., & Escudero, J. (2019, 27 de septiembre). La metropolización de Madrid vacía las provincias ricas de España, *El Confidencial*. Recuperado en https://www.elconfidencial.com/economia/2019-09-27/exodo-urbano-espana-llegadas-madrid-ciudades_2240155/
- Larraz, B., & García-Gómez, E. (2020). Depopulation of Toledo's historical centre in Spain? Challenge for local politics in world heritage cities. *Cities*, 105, 102841. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102841>



- López-Rodríguez, R., & Piñeira-Mantiñán, M.J. (2020). Reestructuración espacial: cambios sociales en espacios regresivos. El caso de Ferrol. In J. Escribano et al. (Dirs.), *Desafíos y oportunidades de un mundo en transición: Una interpretación desde la Geografía* (pp. 731–748). Valencia: Universitat de València.
- Martínez-Navarro, J.M., García-González, J.A., & Escudero-Gómez, L.A. (2020). Las ciudades medias de España y sus coronas en el siglo XXI (2002-2017): dinámica demográfica y desarrollo inmobiliario. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 12, e20190202. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190202>
- Royuela, V., Castells-Quintana, D., & Melguizo, C. (2017). Las ciudades españolas tras la Gran Recesión: una mirada a la población, el empleo y los precios de la vivienda. *Papeles de Economía Española*, 153, 23–33. Recuperado en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6198289&orden=0&info=link>
- Schober, P., Boer, C., & Schwarte, L.A. (2018). Correlation Coefficients: Appropriate Use and Interpretation. *Anesthesia & Analgesia*, 126(5), 1763–1768. <https://doi.org/10.1213/ANE.0000000000002864>
- Seguridad Social (2022). Afiliación y alta de trabajadores. Recuperado en <https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/EstadisticasPresupuestosEstudios/Estadisticas/EST8>
- Servicio de Empleo Público Estatal (SEPE) (2022). Estadísticas. Recuperado en <https://www.sepe.es/HomeSepe/que-es-el-sepe/estadisticas.html>
- Vendemmia, B., & Kerçuku, A. (2020). Internal migration in Italy: Mapping shrinking in medium- size cities. In *CIST2020 - Population, temps, territoires*. Paris, November 1. Retrieved from <https://cist2020.sciencesconf.org/319254/document>



VIVIR EN LOS MÁRGENES: PRÁCTICAS Y LUCHAS COTIDIANAS EN UN PAISAJE DE SUPERVIVENCIA (BARCELONA, ESPAÑA)

Tania Cearreta-Innocenti

Filiación institucional: Departamento de Geografía, Universitat de Barcelona

Resumen:

La ciudad neoliberal se muestra particularmente hostil y abusiva con los espacios de reproducción (hogar, espacio público), ejerciendo una gran presión urbanística sobre diversas áreas estratégicas para seguir conquistando nuevo capital. Esta comunicación analiza cómo se ajusta y palía dicha presión en aquellos lugares relegados al margen, donde se concentran las actividades y personas que los centros de capital urbano expulsan. Para ello, nos adentramos en la intimidad y domesticidad de cinco mujeres migrantes que comparten su precaria situación socioeconómica en un taller de costura del barrio de Les Roquetes, en la periferia de Barcelona, en plena pandemia de COVID-19. La combinación de métodos de investigación cualitativos –historias de vida, entrevistas semi-estructuradas y observación participante– con otros más experimentales –su auto-documentación con cámaras desechables y *go-alongs*– ha permitido comprender mejor las complejidades de vivir –y sobrevivir– en estos márgenes, generado una narrativa en primera persona y revelando así, las personas a su cuidado, sus miedos, las redes informales de apoyo entre ellas, la precariedad habitacional y laboral, sus recorridos y la incertidumbre que atraviesa sus vidas.

Palabras clave: Márgenes urbanos, domesticidad, mujeres, supervivencia, Les Roquetes

280

Abstract:

The neoliberal city is particularly hostile and abusive in spaces of reproduction (home, public space), exerting great urban pressure on various strategic areas to continue conquering new capital. This communication analyses how this pressure is adjusted and alleviated in those places on the margin, where the activities and people expelled by the centres of urban capital are concentrated. To do this, we delve into the intimacy and domesticity of five migrant women who share their precarious socio-economic situation in a sewing workshop in the Les Roquetes neighbourhood, on the outskirts of Barcelona and during the COVID-19 pandemic. The combination of qualitative research methods –life stories, semi-structured interviews and participant observation– with more experimental ones –their self-documentation with disposable cameras and *go-alongs*– has allowed a better understanding of the complexities of living –and surviving– in these margins, generating a narrative in first person and thus revealing the people in their care, their fears, the informal support networks



among them, the precarious housing and work situation, their routes and the uncertainty that crosses their lives.

Keywords: Urban margins, domesticity, women, survival, Les Roquetes

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Vivir en los márgenes

El geógrafo Oren Yiftachel (2009) sugiere un concepto evocador para referirse a aquellas áreas, calles o incluso barrios enteros de las ciudades situados entre la blancura o luz de la legalidad, la seguridad y la aprobación, y la oscuridad de la destrucción, el desalojo y la muerte: los espacios grises. Éstos se encuentran en una situación umbral; por lo general, son silenciosamente tolerados mientras discursivamente son señalados como peligrosos, criminales y contaminados por parte de la administración y las instituciones. Espacios que tienden a concentrar las actividades y habitantes que no son bienvenidos en el centro, que molestan y *ensucian* la imagen que proyecta la ciudad ante turistas o inversores. Por lo tanto, no es de extrañar que desde la administración pública y privada se dejen descuidados durante años y ‘adormecidos’ a la espera de futuras nuevas inversiones y planes urbanísticos para mejorar, sanear o hacer habitables esas áreas. Así, sólo cuando se haya agotado la rentabilidad de las inversiones anteriores en la zona, aparecerá una nueva ronda de inversión en otras zonas contiguas (Tello, 2005). Con el propósito de ir degradando el territorio para que, de algún modo, sean necesarias dichas inversiones –y en consecuencia, se pueda revalorizar el suelo y atraer a nuevos inversores–, estos espacios no se integran en el ordenamiento urbano ni se eliminan y destruyen, generando así márgenes semipermanentes en las ciudades en las que las personas y las actividades se desarrollan en una *temporalidad permanente* (Yiftachel, 2009). De este modo, junto con esta impasibilidad y desprecio, estos espacios son territorios alejados de la centralidad pero dependientes de ella. Los márgenes se encuentran estrechamente vinculados al centro a través de circuitos de capital y control, quedando así sujetos a la deriva de los planes y las políticas urbanas: el primero necesita infraestructura, servicios públicos e inversiones, y el segundo precisa de ese espacio semipermanente donde concentrar esa pobreza y esos conflictos que nadie quiere ver. De este modo, se establece una dialéctica entre centro-margen en la medida en que ambos están en continua negociación, puesto que el valor que tiene el margen para el centro es que éste pueda ampliarse, justificarse y expandirse para seguir conquistando nuevo capital (Yiftachel, 2009; Tello, 2005; Benach 2021).

Quizá la expresión más evidente de los efectos de esta dinámica de la centralidad en los márgenes puede cristalizarse de manera más evidente en el espacio público: prostitución, narcotráfico, venta ambulante, etc. Sin embargo, es adentrándose en los entresijos de los hogares y del *habitar* cuando se puede ahondar en la representación material del orden social (Bahloul, 1992, p. 129 citado en McDowell, 2000, p. 113), y esto resulta esencial en el estudio de la configuración del poder espacial y de la reacción al mismo, en tanto que éste perpetúa simbólicamente el orden social representado en el hábitat (Ibid.).

El ámbito doméstico ha sido y sigue siendo hoy día el espacio de trabajo y responsabilidad de gran parte de las mujeres. Desde el siglo XIX ha habido una intencionada labor por representar el hogar como un espacio espiritual, de seguridad y descanso –el lugar perteneciente a la mujer– frente al mundo exterior, la esfera pública –lugar propio del hombre– de caos, desorden y peligro (McDowell, 2000; Fraser, 1990; Fenster, 2006). Para las mujeres, alentadas y muchas veces obligadas a verse identificadas con el hogar y su restricción entre cuatro paredes, se convirtió en un espacio que imposibilitaba su emancipación, al mismo tiempo que era lugar de abuso y de satisfacción alternativamente (Mertes, 1992, p.58). En esta misma línea, Elisabeth Wilson (1995) afirmaba que si bien los tiempos han cambiado, hoy en día la mujer sigue estando sujeta a todo un despliegue de controles informales y violencias en el espacio público, pero paradójicamente, el lugar más peligroso para ella es, con demasiada frecuencia, la intimidad del hogar.



Dado que el espacio doméstico tiene al sujeto femenino como principal protagonista, podemos intuir que sus tareas cotidianas no necesariamente se traducen en su propio salario, que no comienzan ni terminan en una oficina o fábrica, y por lo tanto, estamos hablando de otro tipo de actividades, otro tipo de fuerza de trabajo: el trabajo doméstico. Silvia Federici afirma que “tras cada fábrica, tras cada escuela, oficina o mina se encuentra oculto el trabajo de millones de mujeres que han consumido su vida, su trabajo, produciendo la fuerza de trabajo que se emplea en esas fábricas, escuelas, oficinas o minas.” (Federici, 2013, p. 55). En este sentido, el trabajo doméstico y de cuidados representa, según la economista feminista Pérez Orozco (2014, p. 105), el resultado de todas estas actividades residuales a las del mercado:

“aquellas actividades imprescindibles para arreglar los desaguisados provocados por la lógica de acumulación y/o cubrir los espacios que los mercados dejan vacíos por no ser rentables; actividades que se caracterizan por estar sometidas a la ética reaccionaria, por hacerse de forma oculta, desde una noción multidimensional de la invisibilidad entendida como subalternidad y sustracción de la capacidad para cuestionar el conjunto del sistema que se contrapone a la plena visibilidad de los mercados y su lógica heteropatriarcal de acumulación”.

Desde esta posición, el verdadero ajuste de la precariedad en un contexto hostil –es decir, el equilibrio entre los recursos a los que se quiere acceder y aquellos trabajos remunerados (o no remunerados) que los hacen accesibles– se produce en el interior de los hogares a través de una sucesión de estrategias de supervivencia (Ibíd.). Dichas estrategias pueden materializarse en forma de encuentros, interacciones más o menos pactadas o incluso improvisadas en las que se intercambian recursos, tiempo, dinero, información, saberes, y/o espacios. Es en estos encuentros es donde se activan las redes que estaban latentes o incluso inexistentes para hacer frente a la precariedad, la exclusión y la desigualdad.

Ciertamente, para gran parte de las personas que viven en los márgenes, estos espacios están muy asociados a problemas y conflictos, como sabemos por nuestro trabajo en Barcelona: desde los desahucios semanales, la subida de los precios de los alquileres o los contratos de renta abusivos, la imposibilidad de entrar al mercado laboral, los contratos en negro o las dificultades para conseguir permisos de trabajo, hasta el *mobbing*, la falta de alimentos básicos o la privatización y mercantilización del espacio público, por mencionar algunos que se han acrecentado especialmente en los últimos dos años.

Sin embargo, estos márgenes de límites imprecisos y fronteras cambiantes son a menudo espacios con una intensa vida social y que funcionan bajo una lógica diferente a la del centro del que dependen. Sin pretender caer en una visión romantizada de los márgenes, éstos pueden ser lugares de represión y violencia urbana pero también de lucha, complicidad/solidaridad y resistencia, y entender la marginalidad de esta manera es fundamental para quienes la habitan (hooks, 1989; Anzaldúa, 2016; Soja, 1996). La escritora y activista bell hooks, quien reflexiona sobre este tema desde su propia condición de mujer negra, reivindica el margen como un espacio de resistencia, de radical apertura y sobre todo de posibilidad:

“Estar en el margen es ser parte del todo pero fuera del cuerpo principal. Como estadounidenses negros que vivíamos en un pequeño pueblo de Kentucky, las vías del tren eran un recordatorio diario de nuestra marginalidad. Al otro lado de esas vías había calles pavimentadas, tiendas a las que no podíamos entrar, restaurantes en los que no podíamos comer y personas a las que no podíamos mirar directamente a la cara. Al otro lado de esas vías había un mundo en el que podíamos trabajar como sirvientas, conserjes, prostitutas, siempre que fuera en calidad de servicio. Podríamos entrar en ese mundo pero no podríamos vivir allí. Siempre teníamos que volver al margen, cruzar las vías, a las chabolas y casas abandonadas en las afueras del pueblo”. (hooks, 1984, IX).

Hooks describe su posición desde un discurso contrahegemónico, un lugar desde el cual se pueden imaginar y crear nuevas alternativas y mundos. De esta manera, hooks necesita del centro y vive en el margen, pero es consciente de que ese centro también depende de ella, y es precisamente esta postura la que deviene particularmente subversiva y potencialmente transformadora. Esta particular forma de referir y replantear el margen es sostenida no sólo por hooks sino también por otras académicas, activistas y escritoras feministas



como Gloria Anzaldúa, o más tarde Edward Soja. Porque desde ese mundo zurdo, desde el margen y sus fronteras, nos dirá Anzaldúa (2016), podemos proponer otras formas de habitar y de convivir.

1.2 Objetivo general y específicos

La marginalidad, las periferias, los centros de las ciudades o la precariedad son conceptos ampliamente abordados desde la geografía u otras ciencias sociales. De hecho, son muchos los trabajos y casos de estudio que han tenido lugar en la Barcelona post-olímpica analizando el proceso de transformación urbana que ha sufrido en estas últimas décadas. Se han escrito muchas páginas sobre la gentrificación en Barcelona, el turismo, su repercusión económica y social o la creación de la conocida ‘marca Barcelona’, tan exportada y aplaudida. Barcelona lleva décadas promocionándose e intentando atraer flujos económicos internacionales y destinando muchos recursos en convertirse en una ciudad turística y global. Sin embargo, existen pocos estudios que traten de reunir evidencias sobre la relación que se establece entre esos barrios y espacios liminales producidos por las ciudades contemporáneas y lo que acontece dentro de los hogares, en el ámbito doméstico. Es justamente con esta pretensión con la que decidimos adentrarnos en el barrio de Les Roquetes, en el distrito barcelonés de Nou Barris, uno de los más desfavorecidos y castigados, y seguir de cerca la vida de cinco mujeres migrantes que participan del taller de costura del barrio. Por tanto, nuestra aportación con esta investigación será la de introducir la perspectiva de lo doméstico con una mirada en clave de género desde dónde profundizar y entender esta dicotomía margen-centro.

De esta manera, el objetivo principal de esta investigación es profundizar en la relación que se establece entre los centros y los márgenes urbanos, y su expresión en las prácticas de lo doméstico. Esto es, analizar cuáles son las estrategias de supervivencia que se despliegan para hacer frente a los efectos de control, desposesión de capital, degradación del territorio y de los vínculos socioeconómicos que comporta vivir en los márgenes. Asimismo, el objetivo principal implica la formulación de las siguiente preguntas: ¿De qué formas se traduce la tensión existente entre márgenes y centro? ¿Qué dinámicas de poder la sustentan? ¿Dónde empieza y acaba el hogar? ¿Qué estrategias de supervivencia se activan en los márgenes? ¿Hasta dónde llegan estas redes? ¿Qué lógicas las mueven?

2. METODOLOGÍA

Hablar de lo que acontece en los márgenes –violencia urbanística, desposesión, miedo, economías de subsistencia, precariedad, etc.– no resulta fácil para quien los habita. Por ello, una adecuada y respetuosa aproximación a estos espacios requiere de una sensibilidad extrema en la observación y una metodología colaborativa y tan poco invasiva como sea posible. Esta investigación utiliza métodos de análisis cualitativo ya consolidados en las disciplinas sociales como lo son la observación participante, las historias de vida y las entrevistas semi-estructuradas, junto con otros de carácter más innovador o experimental –al menos en el contexto del Estado español– como los *go-alongs* y las entrevistas fotográficas. Este enfoque exige un trabajo más lento y constante pero, a su vez, permite una mayor profundización en la comprensión de las vidas de estas mujeres.

La aproximación y el conocimiento que se extrae del objeto de estudio –en este caso de los espacios domésticos en los márgenes– está situado en un contexto determinado y se realiza desde una posicionalidad condicionada por la propia subjetividad de la investigadora, tanto geográficamente como socialmente y políticamente; un posicionamiento defendido y llamado *conocimiento situado* por la historiadora Donna Haraway (1988). Desde esta visión, no sólo el conocimiento extraído por la investigadora es situado sino también la narrativa de la realidad de las informantes. Esto se refleja particularmente en las entrevistas fotográficas realizadas. Éstas consisten en un trabajo etnográfico que se recoge en formato audiovisual o en entrevistas abiertas que se desarrollan con el apoyo y estímulo de material gráfico. Esta técnica de investigación permite debatir la experiencia práctica, las potencialidades y los efectos de sentido (Serrano et al., 2016) con las informantes. El objetivo es reflexionar sobre cómo los sujetos elaboran un discurso oral tras la presentación de sus propias imágenes fotográficas, aportando sus puntos de vista, sobre cómo narran sus vivencias pero también sobre cómo toman, condensan y jerarquizan en fotografías dichas vivencias, desde un relato en primera persona y desde un espacio al cual pocas veces la investigadora puede acceder. Para ello, previamente a las entrevistas,



se repartieron cinco cámaras desechables, una para cada informante, para que tuvieran un número concreto de fotografías que realizar bajo la premisa de retratar libremente su propia cotidianidad.

Por otro lado, los *go-alongs* o los acompañamientos son otra herramienta de investigación etnográfica que permite reflexionar y comprender aspectos de la experiencia vivida *in situ*. Acompañar a las mujeres en sus salidas informales, a comprar comida o al mercadillo semanal del barrio y mientras tanto hacer preguntas, escuchar y observar, permite explorar activamente el flujo de experiencias y prácticas de los sujetos a medida que avanzan e interactúan con su entorno físico y social (Kusenbach, 2003).

2.1 El barrio de Les Roquetes y el taller de costura

Les Roquetes se sitúa en el noroeste de la periferia geográfica de Barcelona y puede considerarse un margen en tanto que responde a una lógica de exclusión, despojo y marginación. Es un barrio obrero relativamente nuevo que empezó a urbanizarse principalmente con casas de autoconstrucción y viviendas baratas del Sindicato Vertical franquista a finales de los años 50s, tras la ola de inmigración procedente de Andalucía y otras comunidades. El barrio posee una larga historia de luchas comunitarias y vecinales por las mejoras en la infraestructura y los servicios del distrito que todavía perduran a pesar de algunas reformas en las últimas décadas. En la actualidad, Les Roquetes posee una alta tasa de inmigración con un porcentaje del 24,9% de extranjeros frente al 11% del barrio más rico de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2021). Las tres comunidades más presentes son Honduras (con un 25,1% de presencia), Pakistán (7,2%) y Marruecos (6,1%) (Ibíd.). Asimismo, Roquetes también cuenta con una tasa de paro considerable con un 9,47% en 2020 frente al 5,63% de toda Barcelona (Ibíd.), donde muchas familias se encuentran en grave situación de pobreza y con dificultades de acceso a la vivienda.

Esta investigación parte de la toma de contacto con la Asociación de Vecinos y Vecinas (AVV) de Roquetes, que se encuentra adherida al listado de entidades que conforman 9Barris Acull, una red integrada por más de ochenta asociaciones que trabajan de forma coordinada para favorecer la convivencia en la diversidad que caracteriza el distrito de Nou Barris. Desde la AVV se llevan a cabo varios proyectos sociales entre los cuales destaca *Més amb Menys*²³ enfocado a la formación básica de costura, cocina y bricolaje de forma gratuita a vecinas del barrio. Mediante la vinculación al taller semanal de costura desde febrero hasta junio de 2021 (un total de 20 encuentros), el trabajo de campo se llevó a cabo todos los miércoles de 9:30 a 13:30 (horario del taller) junto con cinco mujeres: tres marroquí, una nicaragüense y una española de edades entre 25 y 55 años. El trabajo de campo culminó con el desfile final en la plaza del barrio frente a todos los vecinos en el marco de la *Roquetes Fashion Week* el 19 de junio 2021.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En las charlas informales con las mujeres durante esos meses, y en las más de ochenta horas compartiendo tiempo y espacio, el taller de costura resultó ser el momento del día en el que se les permitía y tenían el espacio para sí mismas, dejando de lado sus responsabilidades y tareas domésticas junto con otras mujeres en la misma situación.

Ninguna de ellas poseía un trabajo remunerado estable fuera del hogar, solamente una de ellas trabajaba temporalmente cuidando a una señora nonagenaria que le ofrecía alojamiento en su propia casa y un sueldo mínimo: *“Es pasar como interno, estar con la señora todo el día. Porque no puedes salir cuando tú quieres ni nada. Son trabajos que acá los españoles jamás harían. Te toca aguantar de todo, malas caras, malas lunas, de todo”* (Informante 1). Por lo tanto, las tareas del hogar y el trabajo de cuidados se presentaban como las principales labores de todas ellas: *“En casa siempre hay trabajo que hacer, la comida, la cena, la merienda, buscar los niños, sale, entra...eso”* (Informante 2).

Además del taller de costura, muchas acudían a clases de idiomas –castellano o catalán–, actividad que respondía a la necesidad de una mayor integración y una mayor posibilidad de encontrar un trabajo. Por otro

²³ Traducido del catalán “Más con Menos”.



lado, el taller de costura les ofrecía el espacio para sentirse útiles realizando una actividad que les gustaba, así como una manera de aprender un oficio y un tarea muy útil en su día a día doméstico, y al mismo tiempo, una forma de estar en un espacio compartido y sólo para ellas. Sin embargo, el taller también resultó ser un lugar donde no siempre era fácil estar juntas y donde en ocasiones las culturas y las religiones chocaban y generaban situaciones complicadas, discusiones o tensiones.

En cuanto a las tareas del hogar, todas las asumían como actividades en las que tenían competencia y responsabilidad como mujeres. Las narrativas de su cotidianeidad estaban llenas de idas y venidas, atendiendo a los hijos menores –las que los tienen–, la preparación de las comidas, las recogidas del colegio, el tiempo de ocio, las compras, la limpieza, el orden, las preparaciones para el día siguiente, etc. (Figura 1).

Figura 1 Fotografías tomadas por una de las informantes en la pescadería del mercado de Santa Coloma Fondo (Barcelona), al recoger a su hija del colegio y en el parque de su barrio.



Fuente: Elaboración propia.

Una de ellas, durante sólo un mes, encontró un trabajo en negro de limpieza en un restaurante en el centro de Barcelona donde apenas cobraba 4,37 €/hora, trabajando seis días a la semana, ocho horas al día, para poder contribuir al salario de su marido como taxista nocturno. Muchas mujeres como ella, además de ser explotadas en el lugar de trabajo y muchas veces sin contrato, también tienen que trabajar el doble o el triple de jornada en el trabajo doméstico (McDowell, 2000; Pérez Orozco, 2014).

El imaginario del hogar seguro antes mencionado comenzó a resquebrajarse con situaciones como las vividas por esta misma informante, cuando un miércoles por la mañana, tras llegar tarde y sentarse frente a la máquina de coser, empezó a llorar. Por motivos de discreción y vergüenza, la profesora del taller habló en privado con ella y más tarde explicó que su marido le controlaba el teléfono móvil y tenía problemas en casa. Esta situación de vulnerabilidad se acrecentó cuando tuvieron que mudarse a otro barrio tras recibir un piso de alquiler temporal por parte del Sindicato de Vivienda de Nou Barris (Figura 2). A pesar de que la nueva situación proporcionaba un alivio económico a la pareja, también supuso la pérdida de los pocos lazos afectivos que la informante había establecido en Roquetes: *“Ahora no tengo amigas, antes sí. [...] No tengo, estoy sola. En esta nueva escuela [de clases de castellano] no tengo amigas marroquíes. Sola marroquí”* (Informante 3).

Figura 2 Fotografías tomadas por la informante 2 de la comida preparada para ella y su marido y la bolsa de tela con el logo del Sindicato de Vivienda de Nou Barris.



Fuente: Elaboración propia.



Por el contrario, dos de las mujeres marroquíes que llegaron a Barcelona hace más de 13 años se habían convertido en amigas, además de ser vecinas, y poseían una red bastante extensa de amistades, especialmente con otras mujeres marroquíes con las que compartían la escuela de sus hijos. Ellas habían establecido una red de apoyo informal y afectiva en la que se ayudaban mutuamente, especialmente en el cuidado de los hijos, recogiénolos del colegio y llevándolos al parque a jugar. Esta red de apoyo informal no sólo se traducía en una ayuda puramente organizativa o logística, sino que también implicaba un importante respaldo emocional. Una de ellas se vio obligada a vivir ocupando un piso con su marido y tres hijos menores porque el propietario dejó de pagar el piso al banco. Cuando el pasado septiembre de 2021 les llegó una orden de desahucio justo antes de empezar el colegio de sus hijos, acudió a su amiga para desahogarse y buscar consuelo: *“Bueno, cuando ella tenía el desahucio en septiembre 14, sabes, no podía ni respirar. Yo le decía, ‘tranquila, tranquila’, [...]...espera a Dios. Es así. Ahora ha pasado, viene otro también. Está muy mal”*(Informante 4).

Ella no era la única que sufría esta situación. En 2019, otra de las mujeres costureras, cuando vivía con sus dos hijos también tuvo una orden de desahucio que sí fue ejecutada, dejando a su familia a la deriva de un continuo realojo hasta hoy, lo que implica no sólo una constante incertidumbre, sino la imposibilidad de establecerse y construir una cotidianidad generando vínculos sociales estables: *“Ahora vete a una cosa de la PAH, ahora acciones, reuniones, acompañar a gente, al cabo de dos tres meses cambio de casa...Estaba con 46 kilos. Y claro, ahora toda la hinchazón que tengo es de nervios”* (Informante 5).

Tras esta breve fotografía de la vida de estas mujeres, por un lado, quedó de relieve que su supervivencia materialista básica depende, entre otras cuestiones, de la posibilidad de acceder a la vivienda a través de diferentes plataformas y entidades como la Oficina Pública de la Vivienda, del Sindicato de la Vivienda de Nou Barris o la PAH, y del acceso a la alimentación a través de otras redes locales que se activaron durante la pandemia y de las cuales algunas de ellas son usuarias. Por otro lado, su estabilidad emocional se apoya, entre otras cosas, en las nudos informales y emocionales de apoyo como vecinos, amigos y espacios de encuentro como lo fue el taller de costura.

El desfile final de las mujeres en la *Roquetes Fashion Week* en el marco de las fiestas populares de Roquetes, supuso una forma de salir de las paredes del taller tras un año particularmente difícil e incierto con poca interacción social por la pandemia, así como una muestra de dignidad ante todo el barrio (Figura 3).

Figura 3 Desfile en la *Roquetes Fashion Week* en la plaza principal del barrio, 19 de junio de 2021.



Fuente: Elaboración propia.



4. CONCLUSIONES

Los espacios en los márgenes son lugares donde la hostilidad, la precariedad, la violencia, las dificultades y opresiones son casi palpables. Por lo tanto, con esta investigación queremos remarcar que las prácticas cotidianas de las mujeres que habitan los márgenes pueden verse no sólo como formas de supervivencia, sino también como una afirmación de la vida misma y como una forma de resistencia a la lógica de la centralidad por la que es presionada.

Los márgenes establecen una frontera física y simbólica que evita que las áreas centrales sean contaminadas por otras lógicas y maneras de vivir. La función de estos márgenes es, por tanto, la de advertir acerca de la revocabilidad de cualquier organización social, es decir, señalar que todo estado de las cosas puede ser alterado y cambiado a partir de lo que se produce en esa frontera, ese espacio lleno de actividad. Esos espacios en los márgenes aparentemente no estructurados para el centro, son anuncios de otras formas de vivir y convivir cuyas protagonistas son todas aquellas que el centro expulsa y margina, donde sus cuerpos son fronteras vivientes.

La mujer sigue siendo cuerpo de frontera atravesado por una violencia selectiva, determinada según sexo, edad, color de piel, nacionalidad y clase social. Siguiendo las estrategias de las mujeres del taller de costura han aflorado una serie de actividades que responden a una necesidad de búsqueda del bienestar tales como localizar redes de apoyo en el barrio, buscar nuevas fuentes de ingresos –aunque sea en negro–, poner en marcha una economía de búsqueda, estrategias de conciliación, delegación de cuidados y transferencia de responsabilidades hacia el trabajo no remunerado y hacia toda una gama de actividades muchas veces invisibles, pero que son, al fin y al cabo, las que sustentan la vida. Este acto de reafirmación de su cuerpo en tanto que productor de un paisaje cotidiano, se traduce en algo tan tangible como lo es la rutina, el hogar, la comida que consumen, los espacios en los que se mueven, el idioma en el que hablan, cómo se visten, cómo educan a sus hijos, los problemas que comparten y aquellos que no, los lazos que se establecen con el barrio o con las vecinas.

Estas mujeres desarrollan una sociabilidad estructurada y funcional con un papel activo –y muchas veces invisible–, crucial en la vida cotidiana de sus entornos urbanos y domésticos. Un *habitar* el espacio que produce una vida y una afirmación de su cuerpo en ella, casi contestataria, que habita los barrios y sus calles como espacios de resistencia al orden de vida impuesto. Ellas producen un universo de quehaceres y encuentros que convergen momentáneamente en el tiempo y el espacio en el taller de costura. Este espacio, más allá de ser una forma de salir de casa y tomarse un tiempo para sí mismas, es también un lugar de sociabilidad y apoyo emocional.

Si en nuestros actuales paisajes urbanos neoliberales los desplazamientos forzados, la multiplicación de fronteras simbólico-materiales y la vulnerabilidad de la vida parecen haberse convertido en norma, es también desde sus márgenes que se pueden pensar y reconfigurar otras maneras de construir relaciones y afectos.

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo se realizó gracias a la financiación de Programa Predoctoral de Formación de Personal Investigador No Doctor del Gobierno Vasco (PRE_2019_1_0216). Querría agradecer especialmente a las mujeres del taller de costura de Roquetes por su generosidad y el hecho de haberme acogido tan calurosamente entre ellas. Gracias también a la Asociación de Vecinos y Vecinas de Roquetes por ofrecerme la posibilidad de acercarme al taller y participar de él.

REFERENCIAS

- Anzaldúa, G. (2016). *Borderlands / La Frontera: La nueva mestiza*. Madrid: Capitán Swing.
- Bahloul, J. (1992). *The architecture of memory: a zemish-muslim household in Colonial Algeria, 1937-1962*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Benach, N. (2021). En las fronteras de lo urbano: una exploración teórica de los espacios extremos. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 25(2), 11–35. <https://doi.org/10.1344/sn2021.25.32830>



- Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Ajuntament de Barcelona. (2021). *Informes Estadístics. La població estrangera a Barcelona. La població de Barcelona nascuda a l'estranger. Gener 2021*. Author. www.bcn.cat/estadistica
- Federici, S. (2013). *Revolución en punto cero: Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Fenster, T. (2006). The Right to the City and Gendered Everyday Life. *Makan Adalah's Journal for Land, Planning and Justice* (1), 40-50.
- Fraser, N. (1990). Rethinking the Public Sphere: A Contribution to the Critique of Actually Existing Democracy. *Social Text*, 26(25), 56–80. <https://doi.org/10.2307/466240>
- Haraway, D. (1988). Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. *Feminist Studies*, 14(3), 575-599. <https://doi.org/10.2307/3178066>
- hooks, b. (1984). *Feminist theory: from margin to center*. Boston: South End Press.
- hooks, b. (1989). CHOOSING THE MARGIN AS A SPACE OF RADICAL OPENNESS. *Framework: The Journal of Cinema and Media*, 36, 15– 23. <http://www.jstor.org/stable/44111660>
- Kusenbach, M. (2003). Street Phenomenology. The Go-Along as Ethnographic Research Tool. *Ethnography*, 4(3), 455–485. <https://doi.org/10.1177/146613810343007>
- Mcdowell, L. (2000). *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*. Madrid: Ediciones Cátedra (Grupo Anaya, S. A.) 21-31
- Mertes, C. (1992). There's no place like home: women and domestic labour. J. Fuenmayer, K. Haung y F. Ward (eds.) *Dirt and Domesticity: construciotns of the Feminine*, Nueva York: Whitney Museum of American Art.
- Pérez Orozco, A. (2014). *Subversión feminista de la economía. Sobre el conflicto capital-vida*. Madrid: Traficantes de Sueños. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Serrano, A., Revilla, J. C., & Arnal, M. (2016). Narrar con imágenes: entrevistas fotográficas en un estudio comparado de “resiliencia” social y resistencia ante la crisis. *EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, 35, 71–104. <https://doi.org/5.2016.17169>
- Soja, E.W. (1996). *Thirdspace*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Tello, R. (2005). Áreas metropolitanas: espacios colonizados. In Carlos, Ana Fani y Carreras, Carles (eds.). *Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópoli*, Sao Paulo: Editora Contexto, pp. 9-20.
- Wilson, E. (1995). The rhetoric of urban space. *New Left Review*, 209, 146–160.
- Yiftachel, O. (2009). Theoretical notes on “gray cities”: The coming of urban apartheid? *Planning Theory*, 8(1), 88–100. <https://doi.org/10.1177/1473095208099300>



EL USO DE LA INFORMACIÓN CATASTRAL PARA EL ESTUDIO DE DINÁMICAS URBANAS. ANÁLISIS DE CIUDADES INTERMEDIAS Y ÁREAS URBANAS (ÁVILA, SEGOVIA, GUADALAJARA Y TOLEDO)

Irene Sánchez Ondoño

Francisco Cebrián Abellán

Departamento de Geografía y O.T.

Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen:

El Catastro dispone de una amplia información sobre elementos tributarios a escala de parcela y bien, lo que permite conocer en detalle la situación del suelo rústico y urbano. Sin embargo, no está diseñado para su explotación y uso en el ámbito de la investigación. En la comunicación se presta atención a los ficheros CAT. El objetivo consiste en presentar una metodología y herramienta diseñada para trabajar con estos datos. Se organiza en dos partes: la primera se dedica, por un lado, a la interpretación de la estructura de la información y contenido de los archivos; por otro, a presentar la aplicación web generada sobre un sistema propio de gestión de bases de datos relacional. En la segunda parte se utiliza la herramienta para el análisis evolutivo de la vivienda considerando diferentes tipologías constructivas en cuatro estudios de caso. Se pone en relación el proceso de cambio de los bienes inmuebles con las dinámicas de dispersión urbana, especialmente intensas desde fines de la década de los noventa. El ámbito territorial se centra en ciudades intermedias interiores, dos de Castilla y León (Ávila y Segovia) y otras dos de Castilla-La Mancha (Guadalajara y Toledo).

Palabras Clave: Catastro, Ciudades Intermedias, Dispersión urbana, Castilla y León, Castilla-La Mancha

Abstract:

The cadastre contains extensive information on taxable elements at parcel and property level, providing us with detailed knowledge about rustic and urban land. However, it is not designed to be exploited and used for research. This paper focuses on CAT files. The aim of this work is to present a methodology and a tool developed to work with cadastral data. It is organised in two parts: the first addresses the interpretation of the structure of the data and the content of the files; the second presents the web application generated on a unique relational database management system. This second part implements the tool in the evolutionary analysis of housing, considering different construction types in four case studies. It compares the process of change in real estate associated with the dynamics of urban sprawl, which has been especially intense since the 1990s. The spatial focus of the analysis is that of inland intermediate cities in Spain, two in the Autonomous Community of Castilla and León (Ávila and Segovia) and two in that of Castilla-La Mancha (Guadalajara and Toledo).

Keywords: Cadastre, Intermediate Cities, Urban Sprawl, Castilla and León, Castilla-La Mancha

1. INTRODUCCIÓN. EL CATASTRO COMO FUENTE PARA EL ESTUDIO DE LAS DINÁMICAS URBANIZADORAS. APLICACIÓN A LOS PROCESOS DE DISPERSIÓN URBANA EN LAS CIUDADES DE LA PERIFERIA DE MADRID

El Catastro es en una herramienta especialmente útil para el estudio de las dinámicas de urbanización. En las últimas décadas se ha intensificado y generalizado su uso en Europa. En un primer momento su función principal



consistió en el control fiscal y del mercado de la tierra, pero en la actualidad se entiende como una herramienta de gestión territorial amplia, en la que prevalecen los principios de desarrollo sostenible, las tecnologías de la información y comunicación y la reforma económica derivada de la globalización (Ting y Williamson, 2013). En este contexto aparecen tipologías catastrales diversas según las particularidades y características propias de cada país (Lemmen et al., 2004, p. 33). Francia, Italia y España organizan su información catastral sobre una misma categoría y adscripción ministerial, ya que su origen y función es principalmente fiscal (Mirón, 2010). De hecho, en España “la utilización múltiple de la información catastral no desvirtúa la naturaleza tributaria de la institución, sino que la preserva, al servir como elemento de referencia para la gestión de diversas figuras tributarias de los tres niveles territoriales de la hacienda pública” (Real Decreto 1/2004, de 5 de marzo).

La información catastral procede de dos fuentes: la Sede Electrónica del Catastro y el Portal de la Dirección General del Catastro. La primera ofrece, entre otras cosas, los ficheros CAT (archivos de texto plano sin formato de línea, es decir, inutilizables sin un tratamiento específico), y la cartografía catastral (en formato shape). Por su parte, en el Portal es posible acceder a las estadísticas catastrales con información muy completa y variada, especialmente en lo que se refiere a suelo urbano. Con los ficheros citados anteriormente es posible obtener datos muy desagregados a escala de parcela y de bien inmueble posibilitando el estudio de casos específicos con un elevado nivel de detalle y/o mediante agregación de datos (Figura 3).

También pueden emplearse en el estudio de las dinámicas periurbanizadoras y/o de transformación a partir del análisis de diferentes indicadores. En el caso de las propuestas de Urban Audit o la del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA en adelante) lo frecuente es encontrar variables censales que ofrecen ciertas ventajas (los de vivienda aportan una considerable información), pero también limitantes temporales (su periodicidad es decenal) (Sánchez y Cebrián, 2021). Aparecen alternativas competentes como el Catastro, que ha tenido un menor uso en los estudios urbanos (Palomar, 2017; Sánchez, 2020), aunque “como repositorio de datos espaciales, resulta de gran interés en la investigación funcional de la ciudad actual” (Santos, 2015, p. 37). En el caso español, algunos autores han recurrido a este fuente mediante técnicas manuales, es decir, renunciando a la unión informática automatizada, derivada de la complejidades y problemáticas que lleva asociado el tratamiento de esta información (Escudero, 2018). En cualquier caso, “es aconsejable la utilización de Sistemas de Gestión Bases de Datos y Sistemas de información Geográfica, que facilitan su manejo y ayudan a explorar e interpretar el espacio físico que nos rodea [...]” (Rello, 2017, p. 53).

1.1 Las transformaciones operadas en las ciudades situadas en la tercera corona metropolitana de Madrid

Madrid ha pasado por tres modelos de ciudad diferenciados y secuenciados: ciudad nuclear, metrópoli monocéntrica y finalmente región metropolitana (Santos et.al, 2011). Desde los años ochenta “se organiza en una red de ciudades medias con diferentes trayectorias [...]” (Solís et. al., 2013, p. 304; Solís, Ureña y Ruíz, 2012), en torno a un sistema metropolitano polinuclear (Precedo, 1996), en el que los diferentes subcentros periféricos han adquirido un protagonismo creciente. En el caso de las ciudades de Ávila, Segovia, Guadalajara y Toledo, aparecen funciones propias de su condición de capital provincial, de centro organizador de un área de carácter provincial y subprovincial, que incluyen comercio, industria y servicios, a lo que se añade una buena conectividad. Todo ello ha favorecido la presencia de procesos de articulación con la capital nacional que han potenciado dinámicas específicas y una cierta especialización funcional derivada de la integración con Madrid (los valores patrimoniales de Ávila, Segovia y Toledo son parte de los circuitos turísticos generados desde Madrid -ciudades patrimonio de la Humanidad -desde 1985 Ávila y Segovia, y Toledo desde 1986-) (Escudero, 2018; Troitíño, 2012), a lo que se añade la difusión de actividades hacia las áreas de influencia más o menos cercanas a Madrid. Desde hace décadas se han generalizado y extendido los procesos de dispersión urbana en forma de mancha de aceite, siguiendo el trazado de los ejes viarios de alta capacidad, y generalmente en el entorno de los núcleos habitados. El resultado es un aumento de la mancha urbana, una proliferación de modalidades edificatorias de baja densidad, la generalización de los paisajes de las viviendas unifamiliares, el incremento de los paisajes mixtos rurales-urbanos y el commuting diario de la población (Gutiérrez y García, 2005; García, 2009).

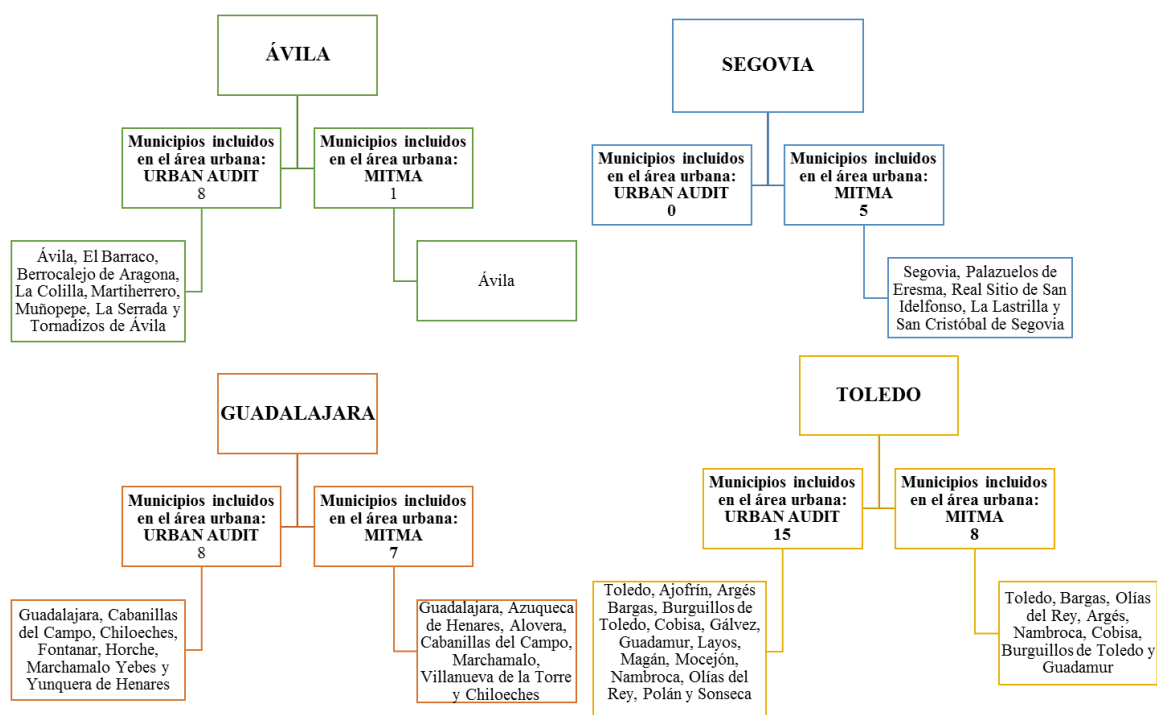
Uno de los efectos percibidos ha sido el desplazamiento de población y actividades económicas desde un núcleo central hacia la periferia conformada por varias coronas. Los de articulación tienen que ver con el funcionamiento de varios centros que progresivamente se van interrelacionando (ídem). También han influido otras cuestiones como la creación de redes de comunicación de alta capacidad (autovías) y la mejora del ferrocarril, un hecho característico de los cuatro casos de estudios planteados en la comunicación (De Ureña,



2013), y que tiene su expresión reciente en el AVE a Segovia, Toledo y Guadalajara (en Segovia y Guadalajara quedan fuera de su casco urbano). Se trata de una cuestión remarcable ya que la mejora de las tecnologías del transporte influye considerablemente en la estructura y forma urbana (García, 2009). Son factores que han contribuido a cambiar el perfil y las dinámicas de algunas ciudades intermedias, en las que participan nuevas lógicas de producción y circulación del capital... (Cebrián, 2020; Lois, Piñeira y Vives, 2016; Prieto et al., 2018; Sánchez, 2020). Algunos de los efectos visibles son la mayor dinámica demográfica y de producción de vivienda y suelo.

El estudio de la dinámica demográfica y de viviendas a escala municipal en España pone de relieve la existencia de aureolas supramunicipales organizadas en torno a los principales núcleos urbanos (De Cos, 2007). Se trata de un fenómeno reproducido en las ciudades intermedias. De hecho, las áreas urbanas articuladas por estas son las que más dinamismo han alcanzado a nivel nacional, bajo un modelo en el que prima la extensión de nuevo suelo urbanizable y la ciudad dispersa (Bellet y Andrés, 2021). El debate de las áreas urbanas se encaja en la problemática acerca de la definición de ciudad y los procesos de transformación territorial de sus periferias (Sánchez y Cebrián, 2022). Desde distintas fuentes oficiales aparecen clasificaciones y tipologías diversas de áreas urbanas que difieren en los resultados según las variables y los métodos empleados (no coincide el método nacional con el europeo). En las capitales de provincia seleccionadas, las áreas urbanas presentan notables diferencias (Figura 1).

Figura 1. Propuestas oficiales de las áreas urbanas de Ávila, Segovia, Guadalajara y Toledo



Fuente: Elaboración propia.

2. METODOLOGÍA

El objetivo de la comunicación consiste en presentar la utilidad del catastro como fuente de análisis de los procesos de transformación de las ciudades. Se han seleccionado cuatro áreas urbanas articuladas por ciudades intermedias, capitales de provincia y situadas en la tercera corona metropolitana de la ciudad de Madrid (Ávila y Segovia en Castilla y León; Guadalajara y Toledo en Castilla-La Mancha). El uso de esta fuente permite realizar

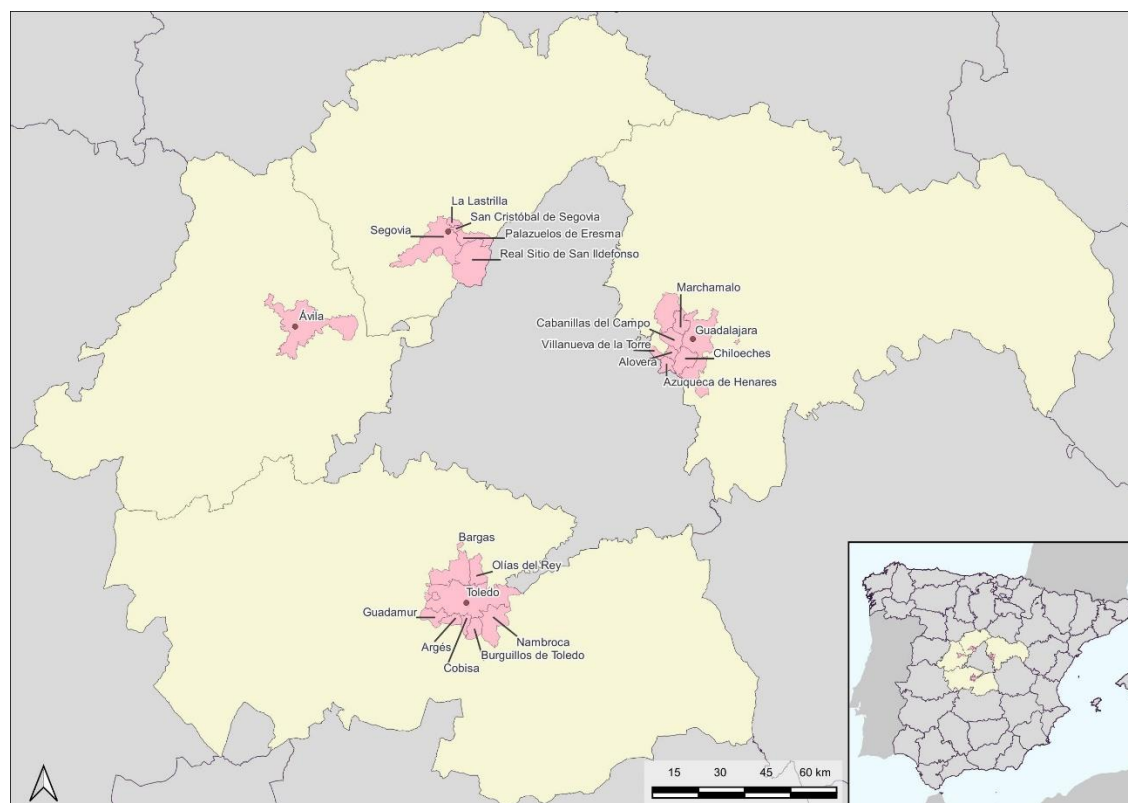


investigaciones precisas sobre los cambios del parque inmobiliario y testear la hipótesis de que los procesos de transformación urbana han sido especialmente intensos en las ciudades próximas a Madrid, pero sobre todo en sus respectivas periferias. Se han analizado desde una doble lectura territorial, la de la ciudad central y la de su respectiva área urbana. Se ha empleado como ámbito de referencia las áreas del Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas del MITMA (Figuras 1 y 2). Se trata de una propuesta de delimitación utilizada de forma habitual, aunque los criterios están desactualizados (emplean datos de dinámicas demográficas y de vivienda anteriores al año 2000). Se ha recurrido a ellas, con el objeto de contrastar el nivel de adecuación a la realidad actual, empleando en este caso fuentes diferentes para el estudio de la evolución de la vivienda.

Se ha centrado la atención a los cambios operados en cuatro periodos (1979-1991; 1992-1997; 1998-2008 y 2009-2019), que se corresponden con los diferentes momentos del urbanismo español (Andrés y Bellet, 2021). Mientras en los dos primeros las dinámicas se han canalizado hacia las ciudades centrales, en los últimos, afectados por el cambio legislativo de 1998, se ha producido un ciclo doble de expansión y especulación, muy intenso entre 1998 y 2008, y otro marcado por el estancamiento tras la crisis de 2008. Lo cierto es que, en ambos, las periferias han sido actores importantes en el tránsito desde un modelo de ciudad compacta a otro en el que la dispersión es el elemento predominante.

Las variables empleadas permiten analizar los cambios demográficos y de producción de vivienda. Se han utilizado datos disponibles en el INE (Padrón municipal) y la información catastral para vivienda (ficheros CAT). En algunos casos se ha recurrido a datos absolutos y en otros se han convertido en indicadores con la finalidad de presentar las dinámicas en relación a la ciudad en la que se insertan, pero también para contextualizar de forma relativa los procesos de cambio. Se ha trabajado a escala de municipio y área urbana, centrando la atención en la evolución de los bienes inmuebles por tipologías: viviendas en bloque y viviendas unifamiliares. Por agregación de ambos se ha obtenido el número total a escala municipal.

Figura 2. Áreas urbanas del MITMA



Fuente: Elaboración propia.

La información alfanumérica del Catastro de urbana está disponible en la Sede Electrónica del Catastro. En el apartado de “difusión de datos catastrales” se puede acceder a los archivos en formato Cat mediante certificado electrónico. Se pueden descargar a nivel municipal pero la dificultad que supone la obtención de los datos, así como la compresión y análisis de los mismos dificulta su explotación, más aún cuando se trabaja con



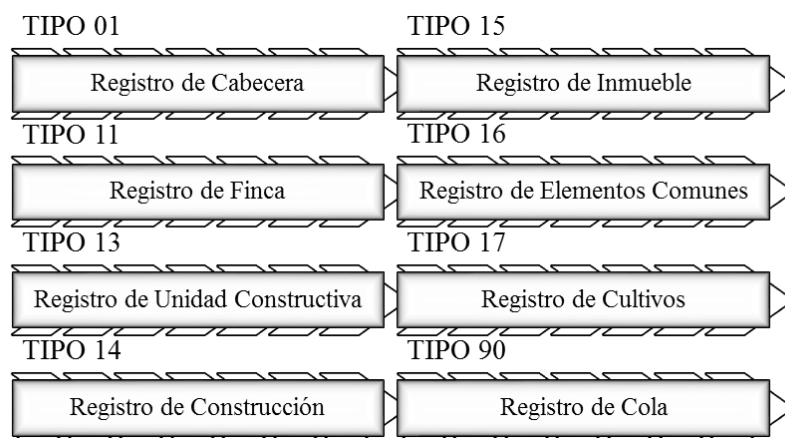
volúmenes de información elevados. Para resolver esta cuestión se ha desarrollado una metodología para la obtención de datos catastrales y para su posterior uso en el estudio de las dinámicas urbanas (Sánchez, 2020). Se han descargado los ficheros para generar una base de datos propia y realizar las consultas pertinentes. El proceso, a grandes rasgos, consta de tres etapas:

- 1º. Obtención de la información.
- 2º. Análisis de la estructura organizativa de los datos.
- 3º. Elaboración de una aplicación web para convertir y sistematizar la información de texto plano a texto con formato en base de datos relacional. Esta herramienta permite descargar, organizar y seleccionar variables de interés para el posterior desarrollo de la investigación.

La aplicación web se ha desarrollado en lenguaje de programación PHP, un código abierto que por sus propias características es especialmente adecuado para este objetivo. Se ha optado por emplear MySQL como sistema de bases de datos relacional, ya que facilita la gestión de la información y dispone de una estructura flexible que permite incorporar un amplio rango de funcionalidades, entre ellas subir a la web.

A partir de este soporte software de creación propia se ha generado, como primer paso, una base de datos a partir de un modelo entidad-relación, determinando la tabla principal, identificando las interacciones entre los diferentes elementos y el resultado esperado. Hay que tener en cuenta que los ficheros CAT disponibles en abierto no están organizados siguiendo un modelo relacional de base de datos, lo que dificulta todavía más esta tarea. Se ha utilizado el editor de código Scriptcase para el desarrollo web, que facilita la gestión y el diseño de plataformas y entornos de trabajo. Por último, se han diseñado una serie de consultas que permiten obtener los datos que se han elegido para abordar la temática y los estudios de caso seleccionados en la investigación. Para ello se ha creado una pantalla denominada “Resumen Uso Residencial” con objeto de obtener el número de viviendas por municipio, tipología constructiva y año. Conviene señalar que en ninguno de los ocho registros existe un campo que integre el número de bienes inmuebles y/o su tipología (Figura 3).

Figura 3. Tipos de información disponible en los ficheros CAT



Fuente: Elaboración propia a partir del fichero de Catastro.

A partir del Tipo 15 es posible obtener el número de referencias catastrales por municipio. Estas deben cumplir dos condiciones: la “Clase del Bien Inmueble” debe ser “UR” (urbano) y la “Clave de uso de bienes urbanos” “V” (residencial). Ese filtro permite obtener el total de registros en los que es posible identificar el “año de antigüedad del bien inmueble”. Relacionando el resultado con el “Tipo 14” se puede obtener la “Tipología constructiva según Normas Técnicas de Valoración” sobre las categorías de “viviendas Colectivas de Carácter Urbano” en “Edificación abierta” y “En manzana cerrada”; y “Viviendas unifamiliares de carácter urbano”, “Edificación aislada o Pareada” y “en línea o Manzana cerrada”. En este caso, para los recuentos finales se ha procedido a agregar la información en dos únicas variables: viviendas en bloque y unifamiliares (por adición de tipologías). Se ha empleado este discurso metodológico para obtener el número de bienes inmuebles a escala municipal.

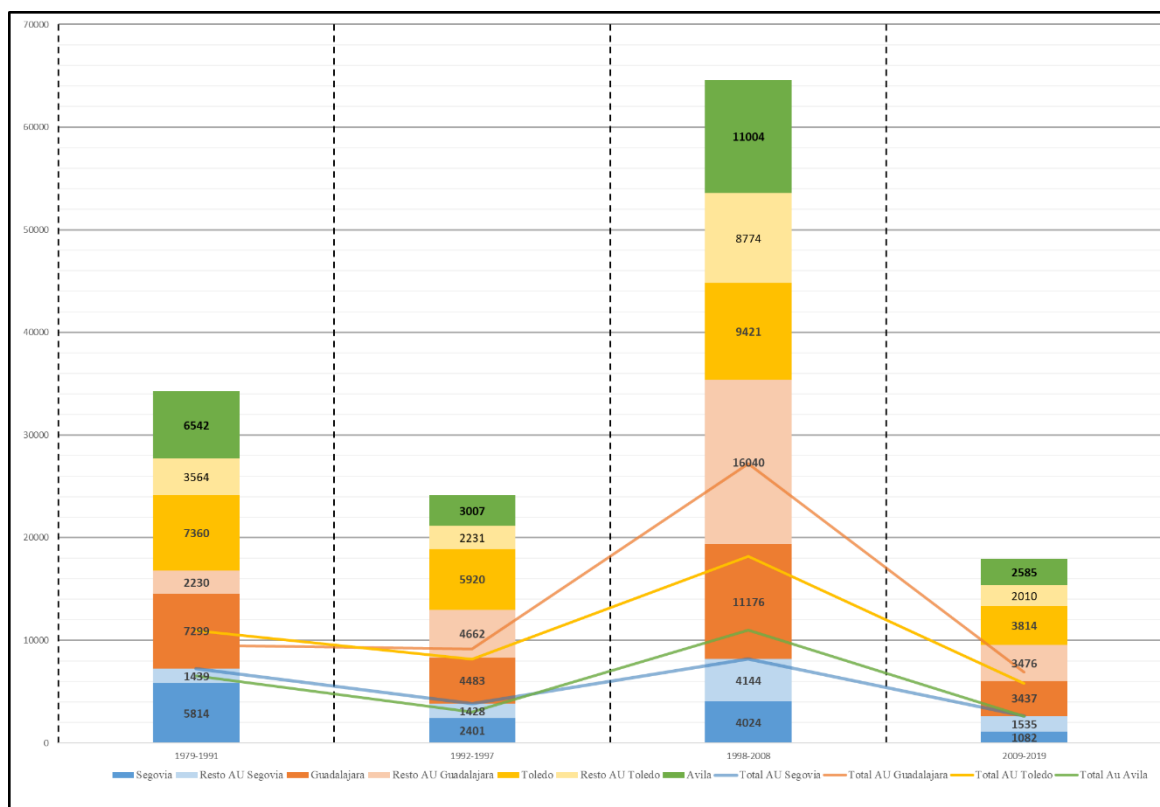


3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La aplicación de la metodología, empleando como unidad territorial de análisis el municipio y el área urbana, permite obtener un diagnóstico preciso del cambio que se ha producido en los cuatro estudios de caso durante los periodos temporales de referencia. Se ha hecho por un lado graficando de forma diferenciada lo sucedido en las ciudades y el conjunto de cada área urbana. Por otra parte, se ha cartografiado el comportamiento a escala municipal para comprobar cómo ha sido la evolución del total de viviendas producidas en cada periodo, centrando la atención en las nuevas viviendas en bloque y unifamiliares.

A partir del Gráfico 1 se identifica la producción de bienes inmuebles. Llama la atención, por una parte, el diferente comportamiento temporal, remarcado en la fuerte subida producida durante el urbanismo expansivo (1998-2008), cuando quedaron incluidos en el Catastro prácticamente la misma cantidad de viviendas que en los otros tres periodos. Entre 1998 y 2008 se registraron 64.583 viviendas (en bloque y unifamiliares), lo que supone prácticamente la mitad (un 47%) del total producido entre 1979 y 2019. Mientras tanto, en la última década de la serie (2009 y 2019), la cantidad quedó en 17.939 (casi cuatro veces menos que en durante la década prodigiosa del urbanismo (Burriel , 2008). Desde el punto de vista territorial destaca el fuerte protagonismo de Guadalajara y Toledo que, con sus respectivas áreas urbanas, han liderado claramente el proceso de producción de vivienda durante estos años. La primera produjo 27.216 viviendas durante el periodo del urbanismo expansivo, lo que supone el 42% generado en esos años en los cuatro estudios de caso, mientras que Toledo dejó 18.195 (28%). Finalmente destaca el papel asumido por las áreas urbana, que han sido más activas entre 1998 y 2008 que las propias ciudades centrales. En los casos de Guadalajara y Segovia el número de viviendas es superior en las áreas a lo sucedido en las respectivas ciudades centrales, y en Toledo la situación es relativamente equilibrada.

Gráfico 1. Evolución del conjunto de vivienda



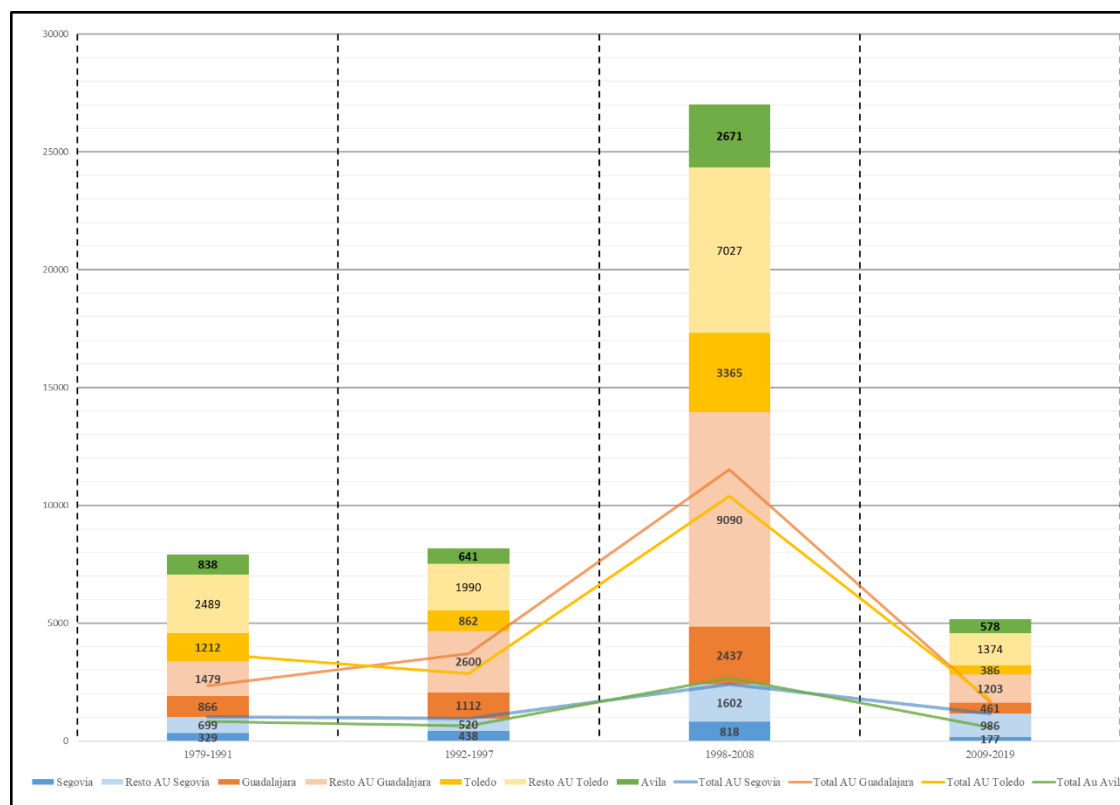
Fuente: Elaboración propia.

El Gráfico 2 presta atención al papel que ha desempeñado la vivienda unifamiliar. Se trata de una tipología asociada a las áreas urbanas. En tres de los cuatro estudios de caso (en Ávila no se incluyen municipios como parte del área urbana en la clasificación del MITMA) ha estado más presente en los municipios de las coronas que en las ciudades centrales. Por otra parte, queda claro que ha sido la protagonista indiscutible del periodo del urbanismo expansivo. La generalización de los unifamiliares durante esos años (que ha sido selectivo en lo



territorial y desde el punto de vista social), ha llevado a una producción anormalmente elevada en el periodo 1998-2008. A nivel general se han construido 27.010 en el periodo 1998-2008, mientras los datos para el periodo 1992-1997 fueron de 8.163 y en 2009-2019 ha sido de 5.165. Solamente en el periodo de máximo crecimiento se han construido más de nueve mil en el área urbana de Guadalajara y más de siete mil en la de Toledo. También se han generalizado en las ciudades, sobre todo en los bordes urbanos. Los años posteriores han sido de frenazo brusco a la producción de vivienda unifamiliar y de digestión lenta de los excesos heredados de la primera década del siglo XX.

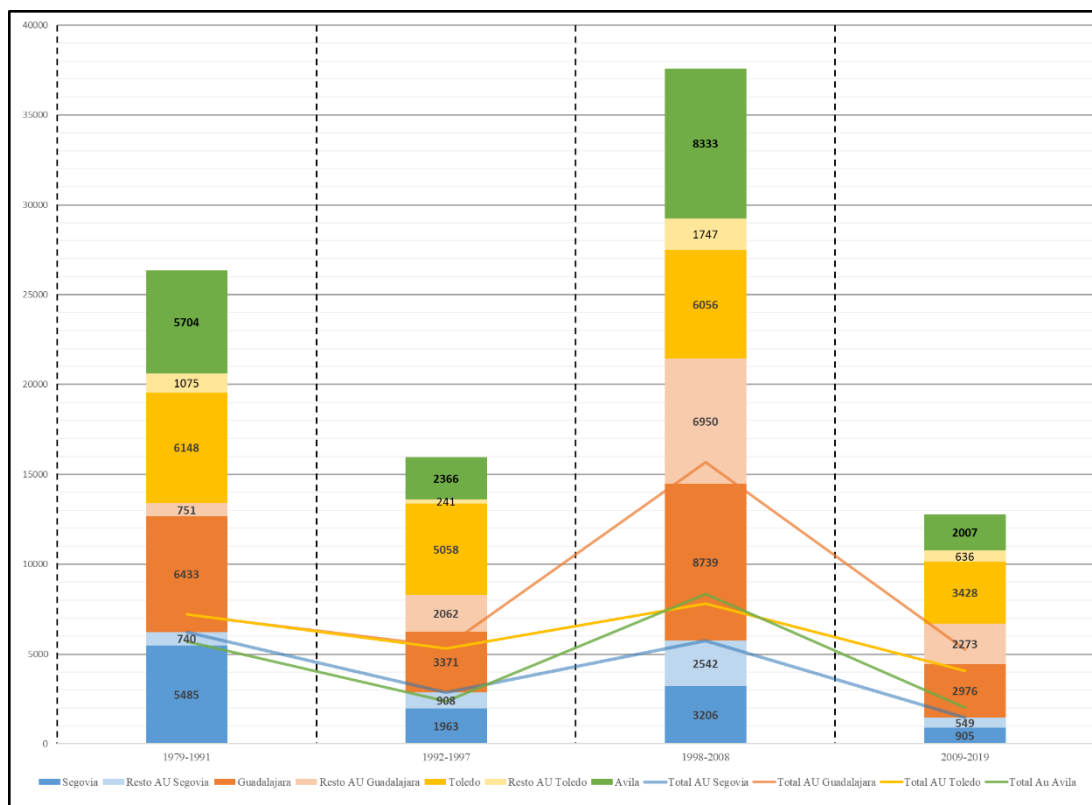
Gráfico 2. Evolución viviendas unifamiliares



Fuente: Elaboración propia.

El último (Gráfico 3) recoge la producción de viviendas en bloque, que mantiene el modelo recogido en los casos anteriores, aunque con mayor protagonismo de las ciudades respecto a las áreas urbanas. También se reparten de forma más equilibrada entre periodos. Llama la atención la fuerte dinámica de los años locos del urbanismo español, pero sobre todo el hecho de que entre 2009 y 2019 exista una cierta vuelta a la lógica de la producción de vivienda en bloque, y sobre todo concentrada en las ciudades centrales.

Gráfico 3. Evolución viviendas en bloque



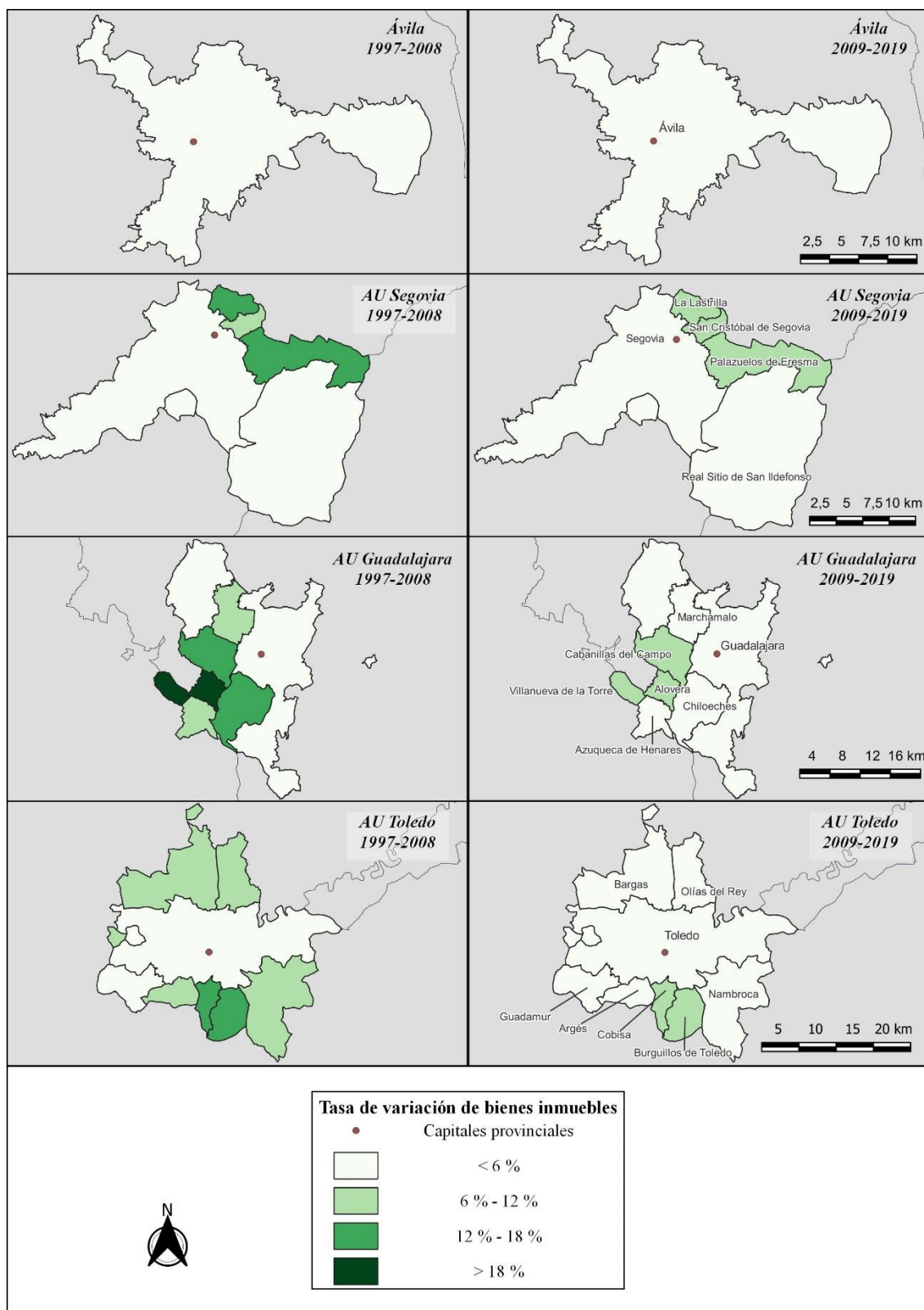
Fuente: Elaboración propia.

3.2 Las dinámicas demográficas y urbanizadoras a escala municipal

Mientras los datos agregados de vivienda permiten comprobar el desigual entre ciudad y área urbana, los elaborados a escala municipal ayudan a identificar las diferencias internas, permitiendo clasificar el comportamiento de los municipios, y sobre todo identificar dónde se producen con mayor o menor intensidad estos procesos, que no tienen una respuesta homogénea en el tiempo ni en el espacio. La figura 4 recoge las diferentes dinámicas de cambio en los dos periodos últimos (1998-2008 y 2009-2019).



Figura 4. Variación del número (total) de bienes inmuebles



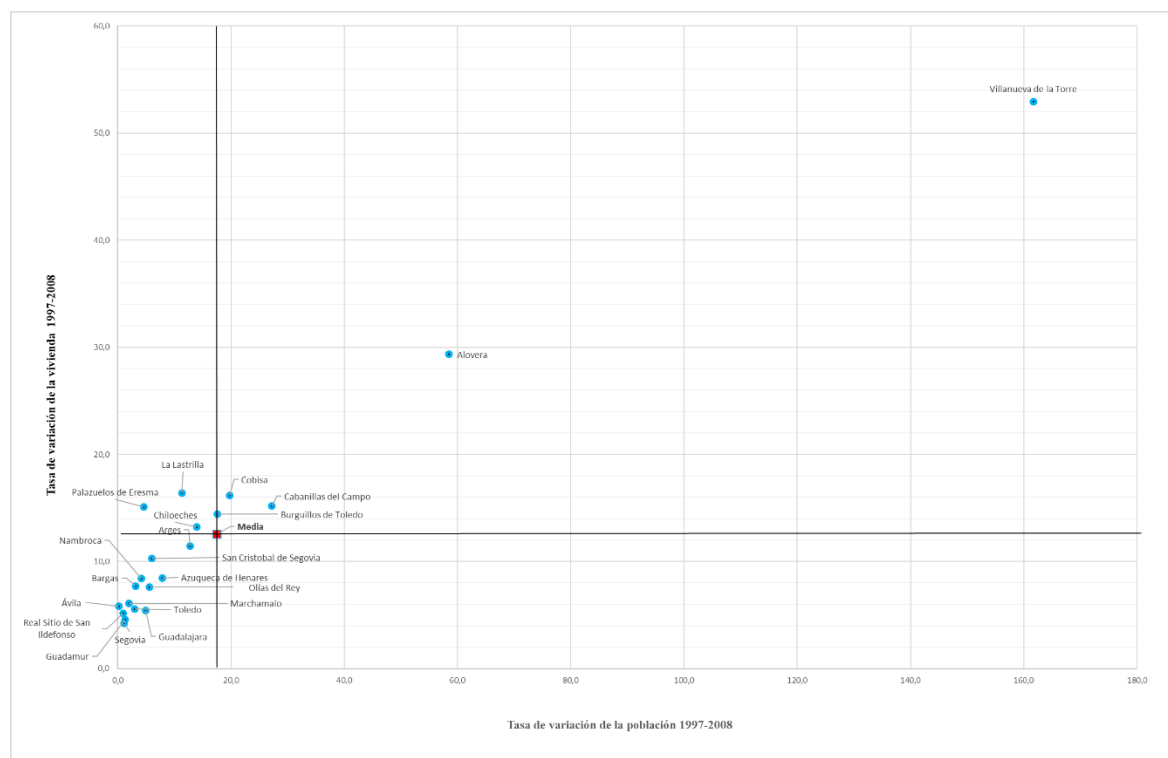
Fuente: elaboración propia a partir de información obtenida de ficheros Cat.

La vivienda considerada a título individual deja valores ilustrativos del proceso de cambio. Al analizar en paralelo la forma en que lo hecho la población se pone de manifiesto que no siempre ha existido una correlación lógica entre la producción de vivienda y las dinámicas demográficas. Se ha representado esta relación entre población y vivienda a partir de gráficas de dispersión (Gráficos 4 y 5) y en torno a la media del conjunto de municipios de las cuatro áreas urbanas (incluidas las capitales provinciales). Como primera lectura, se puede



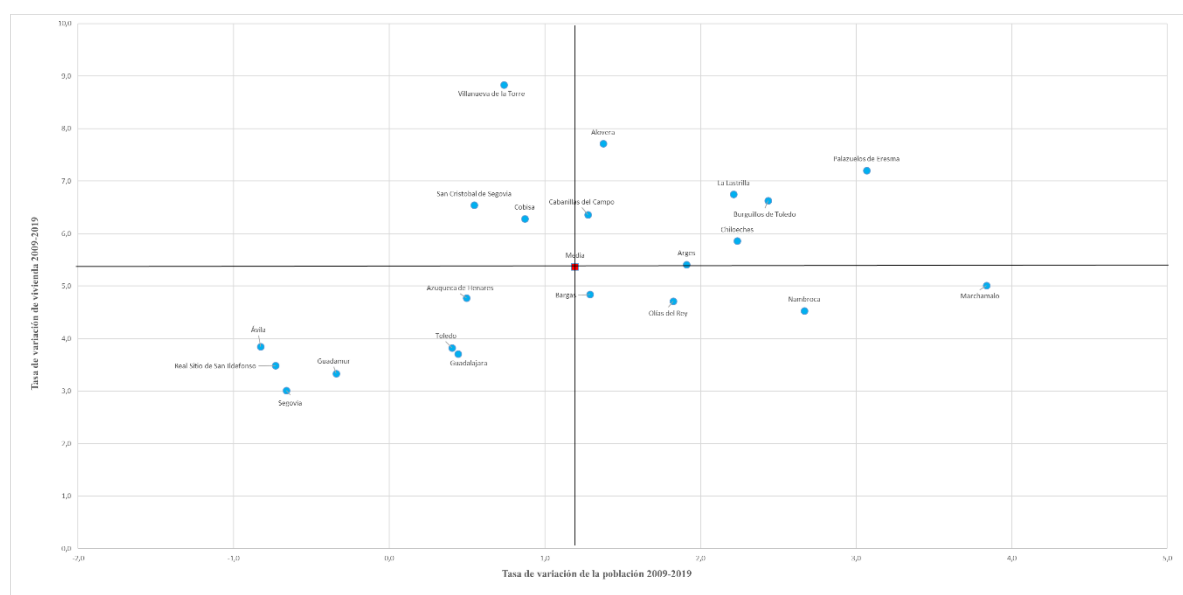
apreciar que las ciudades centrales quedan con las dinámicas más contenidas, y por debajo de la media en las dos variables. Por otra parte, destaca el hecho de que, como criterio general, la vivienda ha crecido por encima de la población, lo que de alguna manera pone de manifiesto que hemos tenido entre 1998 y 2008 un periodo de sobreproducción de vivienda, alejándose de la demanda real. Finalmente, que la tendencia se mantiene en la última década. Durante la crisis del sector de la construcción continúan apareciendo municipios dentro de las áreas urbanas protagonistas de la ciudad dispersa. Además, se repiten los que aparecen en los cuadrantes superiores. De alguna manera se han convertido en los aglutinadores dominantes de los procesos de dispersión urbana.

Gráfico 4. Dispersión de los municipios de las áreas urbanas en función de vivienda y población para el periodo 1997-2008



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 5. Dispersión de los municipios de las áreas urbanas en función de vivienda y población para el periodo 2009-2019





Fuente: Elaboración propia.

4. CONCLUSIONES

El uso del Catastro como fuente permite realizar investigaciones precisas dentro del ámbito urbano. Su aplicación puede hacerse desde diferentes perspectivas, pero lo realmente importante es que posibilita el análisis de los periodos establecidos, a una escala más adecuada y prestando atención a las diversas tipologías constructivas, así como a los caracteres de la vivienda. En este caso se ha centrado la atención en el total de bienes inmuebles, diferenciando entre viviendas en bloque y unifamiliares. La aplicación a cuatro áreas urbanas (tres que incluyen varios municipios y otra que solamente cuenta con uno) situadas en la tercera corona urbana de Madrid, ponen de manifiesto que las dinámicas de producción de vivienda durante las cuatro décadas de los ayuntamientos democráticos han ido aumentando hasta 2008. El crecimiento se ha canalizado especialmente hacia las áreas urbanas y lo ha hecho bajo la modalidad de viviendas unifamiliares. Se trata por tanto de un proceso selectivo en el ámbito temporal (que se ha concentrado sobre todo en el periodo del urbanismo expansivo) y en lo territorial (ha sido más dinámico en las áreas urbanas que en las ciudades, y principalmente en Guadalajara y Toledo). También destaca el hecho de que las tasas de producción de bienes inmuebles han ido por encima a las de población.

Lo observado a partir del uso de las fuentes catastrales anima a seguir avanzando en el análisis del cambio en las ciudades, pero especialmente en lo relativo a la periurbanización. Es necesario abordar un modelo de ciudad de futuro, que responda a los retos de acceso a la vivienda, de movilidad sostenible, de menor consumo de suelo o de gobernanza a escala de área urbana. Para eso se requiere abordar los trabajos empleando fuentes de información más flexibles y alternativas a las censales.

AGRADECIMIENTOS

Esta contribución ha sido posible gracias a la financiación recibida en la convocatoria pública de los proyectos I+D+i (convocatoria 2018), y que lleva por título “Procesos de cambio en la urbanización de las ciudades medias y sus áreas urbanas: 1979-2019” (RTI2018-096435-B-C22).

REFERENCIAS

- Santos Preciado, J. M., Azcárate Luxán, M.V., Cocero Matesanz, D., García Lázaro, F.J., & Muguruza Cañas, C., (2011). Los procedimientos de desagregación espacial de la población y su aplicación al análisis del modelo de la ciudad dispersa. El caso de las aglomeraciones urbanas de Madrid y Granada. *Revista Internacional de Ciencia y Tecnología de la Información Geográfica*, 11, 91-117. Recuperado de <https://www.geofocus.org/index.php/geofocus/article/view/214>
- Bellet Sanfeliú, C., & Andrés López, G. (2021). Urbanización, crecimiento y expectativas del planeamiento urbanístico en las áreas urbanas intermedias españolas (1981-2018). *Investigaciones Geográficas*, 76, 1–22. <https://doi.org/DOI: 10.14198/INGEO.18054>
- Burriel de Orueta, E. L. (2008). La “década prodigiosa” del urbanismo español (1997-2006). *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII, 1–30. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/383.htm>
- Cebrián Abellán, F. (Coord.) (2020). *Dinámicas de urbanización en ciudades medias interiores: ¿hacia un urbanismo más urbano?* Madrid: Tirant lo Blanch.
- De Cos Guerra, O. (2007). La dinámica metropolitana en España. Análisis estadístico y cartográfico de los municipios a partir de la población y la vivienda. *Geographica*, (51), 59–80. https://doi.org/10.26754/ojs_geoph/geoph.2007511114
- De Ureña, J. M. (2013). Policentrismo en los espacios urbanos. Aglomeraciones urbanas con varios centros/polos históricos ¿Qué está pasando en España? *CIUDAD Y TERRITORIO Estudios Territoriales*, XLV(176), 245–248. Recuperado de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/issue/view/3661>
- Escudero Gomez, L. A. (2018). El excursionismo cultural desde destinos turísticos patrimoniales: de Madrid a Toledo. *POLÍGONOS, Revista de Geografía*, (30), 117–141. Recuperado de <http://revpubli.unileon.es/ojs/index.php/poligonos/article/view/5667>



- Escudero Gómez, L. A. (2018). Procesos de urbanización difusos y estructuras urbanas fragmentadas. El caso de Toledo (Castilla-La Mancha, España). *CIUDAD Y TERRITORIO Estudios Territoriales*, *L*(197), 517–538. Recuperado de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76680>
- García Palomares, J. C. (2009). Infraestructuras de transporte y expansión urbana en el área metropolitana de Madrid. *IX Coloquio de Geografía Urbana. Ciudades, Culturas y Fronteras En Un Mundo En Cambio*. <https://doi.org/978-84-8095-555-3>
- Gutiérrez Puebla, J., & García Palomares, J. C. (2005). Cambios en la movilidad en el área metropolitana de Madrid: el creciente uso del transporte privado. *Anales de Geografía de La Universidad Complutense*, (25), 331–351. Recuperado de <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0505110331A>
- Lemmen, C., Van Der Molen, P., Van Oosterom, P., Ploeger, H., Quak, W., Stoter, J., & Zevenbergen, J. (2004). Un modelo estándar para el ámbito catastral. *CT: Catastro*, (52), 33–54. Recuperado de https://www.catastro.meh.es/documentos/publicaciones/ct/ct52/02_catastro.pdf
- Lois González, R. C., Piñeira Mantiñan, M. J., & Vives Miró, S. (2016). El proceso urbanizador en España una interpretación desde la geografía y la teoría de los circuitos de capital. *Scripta Nova*, *XX*(539). <https://doi.org/10.1344/sn2016.20.16793>
- Mirón Pérez, J. (2010). Modelos de organización catastral. In *I Congreso Internacional sobre Catastro Unificado Multipropósito* (pp. 725–734). Actas del I Congreso Internacional sobre Catastro Unificado Multipropósito. Jaén, 16 - 18 de Junio. Recuperado de http://coello.ujaen.es/congresos/cicum/ponencias/Cicum2010.4.09_Miron_Modelos_de_organizacion_catastral.pdf
- Palomar Anguas, M. del P. (2017). *El uso de la base de datos catastral para los estudios urbanos. Su aplicación en el municipio de Mósteles*. Universidad Rey Juan Carlos.
- Precedo Ledo, A. (1996). *Ciudad y desarrollo urbano*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Prieto Medina, P., Romero de Ávila Serrano, V., Moyano Enríquez de Salamanca, A., Solís Traperero, E., & Coronado Tordesillas, J. M. (2018). Identificación, clasificación y análisis de las formas urbanas en ciudades medias: aplicación a las capitales provinciales de Castilla-La Mancha. *Anales de Geografía de La Universidad Complutense*, *38*(1), 87–112. <https://doi.org/10.5209/AGUC.60470>
- Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la L. del C. I. *Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario*. Pub. L. No. BOE-A-2004-4163 (2004).
- Rello López, P. (2017). Obtención y tratamiento de datos catastrales públicos. estructura de la eficiación en Zaragoza y análisis de densidad residencial en Delicias y Centro. *CT: Catastro*, (89), 53–82. Recuperado de https://www.catastro.meh.es/documentos/publicaciones/ct/ct89/Catastro_89_accesible.pdf
- Sede Electrónica de Catastro. <https://www.sedecatastro.gob.es/>
- Sánchez Ondoño, I. (2020). *La dispersión urbana en el proceso de reconfiguración territorial de las ciudades medias interiores. Los casos de las capitales de provincia de Castilla-La Mancha durante el periodo 2000-2016*. Universidad de Castilla-La Mancha.
- Sánchez Ondoño, I., & Cebrián Abellán, F. (2021). Análisis de la dispersión urbana en Castilla-La Mancha a través del Proceso de Jerarquía Analítica. In *La reconfiguración capitalista de los espacios urbanos: Transformaciones y Desigualdades* (pp. 115–130). Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria; Asociación de Geógrafos Españoles. Recuperado de [https://ruidera.uclm.es/xmlui/bitstream/handle/10578/27784/Cebrian_Ondo% c3% b1o_GeografiaUrban a.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://ruidera.uclm.es/xmlui/bitstream/handle/10578/27784/Cebrian_Ondo%c3%b1o_GeografiaUrban a.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Sánchez Ondoño, I., & Cebrián Abellán, F. (2022). La reterritorialización de las ciudades intermedias. Propuesta metodológica para delimitar áreas urbanas: el caso de las capitales de provincia de Castilla-La Mancha. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, (92). <https://doi.org/https://doi.org/10.21138/bage.3194>



- Santos Preciado, J. M. (2015). Metodología para medir la estructura urbana de la ciudad actual, utilizando la base de datos del catastro. Aplicación al sector suroeste de la Comunidad de Madrid. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, (67), 37–60. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5035566>
- Solís Trapero, E., Arnaiz Hernández, M., Mohino Sanz, I., & Ruiz-Apiláñez Corrochano, J. (2013). Políticas urbanas y ciudades intermediarias en regiones metropolitanas policéntricas: el caso de Madrid. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 176, 301–316. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4317743>
- Solís Trapero, E., Ureña Francés, J. M., & Ruíz - Apilañez, B. (2012). Transformación del sistema urbano-territorial en la región central de la España peninsular: La emergencia de la región metropolitana policéntrica madrileña. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVI(420). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-420.htm>
- Ting, L., & Williamson, I. (2013). Land Administration and Cadastral Trends: The impact of the Changing Humankind-Land Relationship and Major Global Drivers: the NZ Experience. *Survey Review*, (36), 154–174. Recuperado de <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.198.7502&rep=rep1&type=pdf>
- Troitiño Vinuesa, M. Á. (2012). Turismo, patrimonio y recuperación urbana en ciudades y conjuntos históricos. *Patrimonio Cultural de España*, (6), 147–163. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4357941>



ANALIZANDO PATRONES DE FRAGMENTACIÓN ESPACIAL EN EL ESPACIO URBANO POSTPANDEMIA

A. Arranz-López^a, J.A. Soria-Lara^b

^aLuxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER): Department of Urban Development and Mobility

^bCentro de Investigación del Transporte -TRANSyT-: Universidad Politécnica de Madrid (UPM)

Resumen:

El creciente uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) durante la pandemia COVID-19 ha alterado notablemente hábitos y estilos de vida. Sin embargo, existe una falta de evidencia sobre cómo esto afecta a los procesos de fragmentación de las actividades cotidianas y sus impactos en el espacio urbano y metropolitano. Ante esta situación, la presente investigación reflexiona sobre los efectos de las TIC en la fragmentación espacial del trabajo y compras-ocio en la sociedad urbana postpandemia. La ciudad de Alcalá de Henares (Área Metropolitana de Madrid, España) sirve como caso de estudio. El diseño de la investigación se basa en 159 diarios de actividad recolectados durante abril de 2021. Los resultados obtenidos indican que, para las actividades de trabajo, los entrevistados de mayor edad, los trabajadores a tiempo completo, los propietarios de automóviles y aquellos que tienen una mayor predisposición al teletrabajo presentan patrones de fragmentación espacial más acusados. En el caso de las actividades de compras-ocio, los mayores patrones de fragmentación espacial están experimentados por aquellos entrevistados que tienen automóviles en propiedad, así como aquellos que habitualmente consumen ocio en línea. El documento se cierra con una discusión sobre los resultados obtenidos.

Palabras clave: fragmentación, ciudad, COVID-19, actividades online, TIC

302

Abstract:

The increasing use of ICT during the pandemic has altered the way people perceive and use them. However, it is unclear how it affects activity fragmentation processes. Under this context, this paper explores the following research question: *What are the ICT effects in the spatial fragmentation of working and shopping-leisure in the post-COVID society?* The city of Alcalá de Henares serves as the spatial laboratory. The research design relies on 159 questionnaires and activity diaries conducted in April 2021. The obtained results revealed that, for working activities, older participants, full-time workers, car owners, a higher willingness to e-work, and e-work at least once a month presented a higher spatial fragmentation pattern. In the case of shopping-leisure activities, the higher spatial fragmentation would be experienced by car owners and participants consuming online leisure. The paper closes with a discussion on the obtained results.



Keywords: fragmentation, city, COVID-19, online activities, ICT

1. INTRODUCCIÓN

Las Tecnologías de la Información y de la Comunicación (TIC) están jugando un papel importante en la reorganización de los patrones espaciales a escala urbana (Shen et al., 2020), ya que permiten realizar tareas cotidianas en cualquier lugar y momento superando las barreras espacio-tiempo (Thulin y Vilhelmson, 2019). Bajo este prisma, la penetración de las TIC puede ser visto como un catalizador de nuevos patrones de fragmentación de las actividades cotidianas tanto en el espacio como en el tiempo, con implicaciones en la planificación de usos del suelo y el transporte (Alexander et al., 2011). La pandemia COVID-19 ha acelerado la digitalización de la sociedad, alterando fuertemente la forma en que las personas perciben y utilizan las TIC en la vida diaria (Mouratidis y Papagiannakis, 2021). Sin embargo, aún no está claro si estos nuevos hábitos afectarían a los patrones de fragmentación de la actividad diaria (van Wee y Witlox, 2021).

La fragmentación espacial de las actividades, en el contexto de la geografía del tiempo de Hägerstrand, es definida como el “proceso mediante el cual una actividad específica se divide en varios componentes más pequeños, que se realizan en diferentes momentos y/o lugares” (Hubers et al., 2018, p. 95). La fragmentación espacial se compone tradicionalmente de tres medidas (Ben-Elia et al., 2014): (i) número de ubicaciones, que indica la cantidad de localizaciones donde se realiza cada actividad; (ii) distribución del tamaño de los fragmentos, midiendo cómo el tiempo total dedicado a una actividad se distribuye en diferentes localizaciones; (iii) configuración de fragmentos, estimando cuánto de dispersas están las localizaciones en las que se realiza una actividad determinada.

El rápido desarrollo de las TIC ha dado lugar a un número creciente de estudios centrados en analizar sus efectos espaciales y temporales (Alexander et al., 2011; Hubers et al., 2018; Lyons, 2009). No obstante, algunas cuestiones clave aún no han sido estudiadas: (i) todavía son pocos los trabajos que abordan empíricamente el impacto de las TIC en el espacio urbano (Tranos & Ioannides, 2020); (ii) si bien la fragmentación espacial del trabajo remunerado ha recibido mucha atención (Alexander et al., 2011), otras actividades -como: compras y ocio- han sido poco estudiadas (Xi et al., 2017); (iii) un número limitado de estudios se han centrado en las relaciones entre las TIC y los procesos de fragmentación de la actividad después de la pandemia de la COVID-19, momento en el que las personas se han visto obligadas a intensificar el uso de las TIC.

En base a esto, la presente investigación explora la siguiente pregunta de investigación: *¿Cuáles son los efectos de las TIC en la fragmentación espacial del trabajo y compras-ocio en la sociedad urbana postpandemia?* La ciudad de Alcalá de Henares (Área Metropolitana de Madrid, España) actúa como caso de estudio. El diseño de la investigación se basa cuestionarios y diarios de actividad recogidos en abril de 2021 mediante entrevistas cara a cara. Mientras que los cuestionarios recogen cuestiones relativas a las características socioeconómicas y los hábitos TIC de los participantes, los diarios de actividad registran los lugares donde se realizan las actividades de trabajo/compra-ocio, bien de manera física o en línea, la duración de cada actividad y el modo de viaje utilizado para acceder a cada espacio de actividad. Un total de 159 personas participaron en la investigación.

2. METODOLOGÍA

El diseño de la investigación consta de dos fases metodológicas: (i) Cálculo de medidas de fragmentación espacial; (ii) Modelización de las relaciones entre la fragmentación espacial, hábitos de uso de las TIC y las características socioeconómicas de los participantes.

2.1 Medidas de fragmentación espacial

Tras codificar los diarios de actividad, se utilizó PostgreSQL para diseñar una base de datos relacional. Esto permitió calcular las medidas de fragmentación espacial a nivel individual para las actividades de trabajo y compras-ocio. La Tabla 1 muestra la formulación utilizada para el cálculo de las medidas de fragmentación.



Tabla 1. Medidas de fragmentación espacial

Medida	Ecuación	Descripción
Número de localizaciones (L)	$L = \sum_{i=1}^n I_i$ <p>I_i es el número de localizaciones donde se realiza una actividad específica y n es el número total de localizaciones</p>	$L \geq 1$ Estima el número de localizaciones diferentes donde se realiza una actividad. Un mayor número de L indicaría un mayor grado de dispersión
Tamaño de la distribución de las localizaciones (S_{index})	$S_{index} = \frac{1 - \sum_{j=1}^L (\frac{t_{ij}}{T})^2}{1 - \frac{1}{L}}$ <p>j es la localización de la actividad; t_{ij} el tiempo en cada localización; T el tiempo total dedicado a la actividad</p>	$0 < S_{index} < 1$ Muestra si el tiempo dedicado a una actividad es más o menos similar en las diferentes localizaciones.
Configuración de las localizaciones (S_{xy})	$S_{xy} = \sqrt{\sum_{j=1}^L \frac{(d_{j,MC})^2}{L}}$ <p>donde j es la localización de la actividad y MC el centroide del espacio de actividad; d_j es la distancia en km entre j y MC</p>	$S_{xy} \geq 0$ Medida en km, representa si las actividades están más o menos dispersas en el espacio. Valores más bajos indican menor dispersión

Fuente: Ben-Elia et al. (2014)

2.2 Modelización del impacto de las TIC en la fragmentación espacial

Se implementaron modelos de regresión de Poisson y Tobit para explorar las relaciones entre las medidas de fragmentación espacial (variables dependientes) y el uso de las TIC para el trabajo y las actividades de compras-ocio (variables explicativas). Dado que este trabajo analiza dos tipos de actividad (trabajo, compras-ocio) y la fragmentación espacial se compone de tres medidas, se realizaron seis modelos de regresión.

Antes de realizar los análisis de regresión, se implementaron correlaciones bivariadas para evitar la multicolinealidad de las variables explicativas. Para modelizar el número de localizaciones, una variable de conteo no negativa, se utilizó la regresión de Conway-Maxwell Poisson (CMP). Esta variante de Poisson se eligió ya que las variables dependientes mostraron una distribución infra dispersa, es decir, la varianza fue menor que la media. Las otras dos medidas de fragmentación (S_{index} y S_{xy}) son variables continuas censuradas por arriba y/o abajo para las que se eligió la regresión Tobit.

Para ambos tipos de regresión, la bondad de ajuste vino dada por la Pseudo- R^2 de Nagelkerke.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Actividades de trabajo

El primer modelo, que estima el número de ubicaciones (L) para actividades laborales, obtuvo un pseudo- R^2 de 0,351. Los resultados muestran que la edad, la situación laboral, la experiencia usando internet y la frecuencia de teletrabajo están correlacionadas con el número de localizaciones de trabajo (Tabla 2).



Tabla 2. Modelos para las actividades de trabajo

	CMP		TOBIT			
	L		Sindex		Sxy	
	Coef.	SE	Coef.	SE	Coef.	SE
Edad	.018*	.003	.006*	.003	.036	.025
Género (ref=masculino)	.036	.091	.101	.099	.825	.677
Situación laboral (ref=trabajo a tiempo completo)						
<i>Trabajo a tiempo parcial</i>	-.458*	.129	-.423***	.155	-3.067*	1.055
Coche (ref=No)						
<i>Sí</i>	.100	.123	.323*	.160	2.706*	1.098
Experiencia uso internet (ref=< de 5 años)						
<i>5-9 años</i>	.393	.390	1.884	135.347	12.658	746.534
<i>10-14 años</i>	.877*	.343	2.102	135.347	14.037	746.533
<i>Más de 14 años</i>	.588*	.338	2.022	135.347	13.317	746.533
Predisposición a teletrabajar (ref=predispuesto)						
<i>Algo predispuesto</i>	-.162	.130	-.289*	.154	-1.508	1.014
<i>Neutral</i>	.088	.189	.052	.234	-.843	1.628
<i>No predispuesto</i>	-.020	.144	.154	.164	-.067	1.106



Frecuencia de teletrabajo (ref=nunca)						
<i>Una vez al mes</i>	.247	.193	.394*	.215	1.617	1.459
<i>Semanalmente</i>	.121	.112	.412*	.126	2.002*	.848
<i>Diariamente</i>	-.315*	.149	-.235	.179	-1.851	1.173
Densidad de empleo	-.001	.000	-.001	.000	-.001	.001
Pseudo-R ² de Nagelkerke	0.351		0.315		0.154	

Los trabajadores de mayor edad (>45 años) tienden a trabajar, en promedio, en más ubicaciones (1,82 ubicaciones) que los más jóvenes (1,39 ubicaciones). La mayoría de los participantes mayores de 45 años son personal académico de la Universidad de Alcalá de Henares. Según los diarios de actividad, éstos tendrían una mayor capacidad de teletrabajar con horario más flexible. En cuanto a la situación laboral, los trabajadores a tiempo parcial son susceptibles de trabajar en un número menor de localizaciones que los trabajadores a tiempo completo. Más del 80% de los trabajadores a tiempo parcial trabajan en un mismo lugar, normalmente como personal en prácticas o profesores en academias o a domicilio. En el caso de los trabajadores a tiempo completo, los diarios de actividad informan sobre dos perfiles diferenciados. Por un lado, ingenieros que supervisan obras civiles en varios municipios cercanos a Alcalá de Henares y que están poco familiarizados con el teletrabajo. Por otro lado, los ingenieros que trabajan en la oficina, pero con un uso más intenso de dispositivos electrónicos y que además realizarían algunas tareas menores en otras localizaciones (p.e., parque, supermercado). Un aspecto importante es que consideran que el teletrabajo facilita la conciliación con la vida familiar, algo especialmente importante para las mujeres.

Este primer modelo también muestra que a mayores niveles de experiencia en Internet (>10 años), el número de lugares de trabajo tiende a ser mayor. Las ocupaciones predominantes para estos usuarios de internet son los docentes en diferentes niveles (p.e., instituto, universidad), profesionales de la salud y la banca. Por otra parte, los que teletrabajan diariamente tienden a trabajar en un menor número de ubicaciones en comparación con aquellos que nunca trabajan en línea. Esto indicaría que los teletrabajadores no aprovecharían el potencial del trabajo remoto para elegir el lugar de trabajo, prefiriendo su hogar como ubicación principal. Dicha elección podría estar influenciada por tres factores. Primero, las medidas adoptadas en el momento de la difusión de los diarios de actividades, cuando aún se aplicaban las restricciones de apertura tras las primeras oleadas de la pandemia de COVID-19 y la limitación del aforo en las instalaciones. Segundo, las cuarentenas preventivas en las escuelas eran comunes y los niños tenían que pasar de 2 a 3 días en casa. Tercero, las preferencias personales, como disminuir el riesgo de contagio por COVID-19.

El segundo modelo para el trabajo estima el tamaño de distribución de las ubicaciones (S_{index}), es decir, si las personas pasan una cantidad similar de tiempo de trabajo en las diferentes ubicaciones. El Pseudo-R² fue 0,377 y las variables estadísticamente significativas fueron la edad, la situación laboral, la propiedad de automóviles, la predisposición a teletrabajar y la frecuencia de teletrabajo.

En relación a las variables TIC, los participantes con cierta predisposición a teletrabajar pasan una cantidad de tiempo más desigual en las diferentes ubicaciones ($S_{index}=0.15$) en comparación con aquellos con una alta predisposición ($S_{index}=0.17$). A pesar de que el 30% de los participantes de la muestra presentan cierta predisposición a teletrabajar, solo la mitad de ellos lo hacen en el momento actual, principalmente desde casa.



Si bien los teletrabajadores trabajan períodos de tiempo similares en las diferentes ubicaciones, su S_{index} está por debajo de 0,49, es decir, su distribución del tiempo podría considerarse desigual. Los teletrabajadores suelen pasar gran parte de su tiempo de trabajo en casa, aunque consultan el correo electrónico en otros lugares (por ejemplo, cafetería, parque) o hacen llamadas telefónicas cuando realizan otras actividades (por ejemplo, salir a caminar).

El último modelo estima la configuración de ubicaciones (S_{xy}), es decir, si las ubicaciones de trabajo están más o menos dispersas espacialmente y obtuvo un Pseudo- R^2 de 0,154. En este caso, las variables estadísticamente significativas son la situación laboral, la posesión de un automóvil y la frecuencia del trabajo electrónico. Los lugares de trabajo de los trabajadores a tiempo parcial tienden a estar menos dispersos espacialmente que los de los trabajadores a tiempo completo. Esto podría deberse a que los trabajadores a tiempo parcial generalmente trabajan en un solo lugar, ya sea que su trabajo requiera estar en el lugar (por ejemplo, comerciante, médico de cabecera) o que la distancia entre su hogar y el lugar de trabajo sea menor ($S_{xy}=0,6$ km). Por el contrario, es más probable que los propietarios de automóviles trabajen en lugares espacialmente más dispersos. No obstante, la mayor dispersión espacial la están provocando los que se desplazan a Madrid capital. Por último, los que teletrabajan son más susceptibles de trabajar en lugares espacialmente más dispersos que las personas que nunca trabajan en línea. Puesto que su número de localizaciones es similar a los que no teletrabajan, otros factores podrían contribuir a explicar esta mayor dispersión.

3.2 Actividades de compras-ocio

El primer modelo que estima el número de localizaciones (L), presenta un Pseudo- R^2 de 0,215. Tener coche, la predisposición a comprar por internet, la frecuencia de búsqueda por internet antes de comprar y la densidad comercial son las variables estadísticamente significativas. Los propietarios de automóviles tienden a realizar actividades de compras y ocio en un mayor número de lugares ($L=2,83$) que los que no tienen coche ($L=2,64$). Según los diarios de actividad, se encuentran dos patrones espaciales diferentes. Por un lado, los individuos que compran en medianas superficies comerciales (p.e, supermercado) y realizan actividades de ocio en el hogar (p.e., servicios de *streaming*, videojuegos en línea) y fuera del hogar (p.e., cafetería, restaurantes). Por otro lado, aquellos que prefieren las grandes superficies accesibles en coche, principalmente centros comerciales, donde poder realizar sus compras y actividades de ocio en un mismo lugar.

Con respecto a la predisposición a comprar por internet, los participantes algo dispuestos, neutrales y no dispuestos a comprar por internet tienden a realizar compras en menos localizaciones que aquellos que están completamente dispuestos a comprar por internet. Especialmente, aquellos que encuentran las compras como algo relajante y una forma de ocio, visitan generalmente más lugares. Sin embargo, a medida que disminuye la predisposición a comprar por internet, las compras físicas también tienden a disminuir, excepto para las personas mayores. Debido a la brecha digital, la mayoría de los adultos en la tercera edad compra diariamente en la tienda (por ejemplo, panadería, frutería), ya que lo ven como una forma de socialización y encuentro. Por ejemplo, algunos ancianos declaran que se reúnen con amigos en el bar para tomar el “aperitivo” después de las tareas diarias de compras. Algo similar ocurriría con la frecuencia de búsqueda por internet antes de comprar.

Tabla 3. Modelos para las actividades de compra-ocio

	L		Sindex		Sxy	
	Coef.	SE	Coef.	SE	Coef.	SE
Edad	.001	.002	.002	.001	.001	.006



Género (ref=male)						
<i>Female</i>	.054	.060	.057	.052	.248	.177
Coche (ref=No)						
<i>Si</i>	.144*	.074	.051	.063	.265	.216
Frecuencia compra física (ref=nunca)						
<i>Mensualmente</i>	.115	.296	.212	.242	.611	.820
<i>Cada 15 días</i>	.107	.159	.152	.134	.606	.453
<i>Una vez a la semana</i>	.017	.146	.049	.122	-.927*	.339
<i>Varias veces a la semana</i>	.082	.146	.191	.122	.126	.413
<i>Diariamente</i>	.159	.147	.110	.123	-.446*	.247
Experiencia con el uso del <i>Smartphone</i> (ref=<1 año)						
<i>1-2 años</i>	.390	.288	-.041	.319	-.073	1.082
<i>3-5 años</i>	-.239	.172	-.070	.147	-.199	.499
<i>6-9 años</i>	-.149	.161	.132	.140	.438	.224
<i>More than 9 años</i>	-.037	.162	.104	.141	.386	.479
Predisposición a comprar por internet (ref=predispuesto)						
<i>Algo predispuesto</i>	-.076	.080	-.149*	.070	-.283	.237
<i>Neutral</i>	-.285*	.134	-.187*	.111	-1.005*	.377
<i>No predispuesto</i>	-.079	.122	-.188*	.107	-.372	.365



Consumo de ocio online (ref=no)

<i>Si</i>	-0.059	.075	.073	.065	.380*	.220
-----------	--------	------	------	------	-------	------

Frecuencia de búsqueda por internet (ref=nunca)

<i>Una vez al mes</i>	-.374*	.230	-.296*	.174	-.620	.587
-----------------------	--------	------	--------	------	-------	------

<i>Varias veces al mes</i>	.198	.170	-.022	.150	-.990*	.510
----------------------------	------	------	-------	------	--------	------

<i>Una vez a la semana</i>	.178	.177	.055	.165	-.229	.561
----------------------------	------	------	------	------	-------	------

<i>Varias veces a la semana</i>	.086	.165	-.117	.140	-.540	.473
---------------------------------	------	------	-------	------	-------	------

<i>Diariamente</i>	.083	.175	-.057	.149	-.810*	.260
--------------------	------	------	-------	------	--------	------

Densidad comercial	-.001*	.000	-.001*	.000	-.002*	.000
--------------------	--------	------	--------	------	--------	------

Pseudo-R² de Nagelkerke

0.351

0.315

0.154

Finalmente, los participantes que viven en barrios con una alta densidad comercial tienden a comprar en menos localizaciones. Si bien podría esperarse lo contrario, los diarios de actividad revelan que muchos acostumbran a comprar después de la jornada laboral no necesariamente en su barrio de residencia.

El segundo modelo, centrado en el tamaño de distribución de las ubicaciones (S_{index}), tiene un Pseudo-R² de 0,331. Las variables TIC fueron esta vez más relevantes, siendo significativas la predisposición a comprar por internet en línea y la frecuencia de búsqueda por internet antes de comprar. Las personas con una predisposición neutral o baja a comprar por internet tienden a pasar una cantidad de tiempo diferente en las localizaciones de compras-ocio ($S_{index}=0,57$ y $0,58$ respectivamente) respecto de aquellas con mayor disposición a comprar por internet ($S_{index}=0,7$). Los de menos predisposición se identifican con los participantes jubilados que visitan, de media, tres lugares diferentes. El hogar es el lugar donde pasan, en promedio, el 64 % del tiempo haciendo actividades de ocio (por ejemplo, viendo la televisión, jugando a las cartas). Las dos ubicaciones restantes suelen ser localizaciones comerciales, donde pasan, en promedio, el 35 % y el 12 % del tiempo. El horario de las personas neutrales hacia las compras electrónicas sigue un esquema similar, mientras que las actividades de ocio y los destinos de compras varían sustancialmente. En el caso de las personas que están algo dispuestas a comprar online, presentan un S_{index} muy similar a las que están totalmente dispuestas. Esto se explicaría en parte porque las personas con mayor predisposición a comprar por internet (los más jóvenes en la muestra) tienen una estrecha relación con las TIC y el uso de dispositivos electrónicos para la compra y el ocio. Estas personas, en promedio, pasan el 70% del tiempo realizando actividades online (p.e., comprar por internet, ver YouTube y servicios de *streaming*) y solo el 31% del tiempo realizando actividades fuera del hogar. Por ejemplo, las personas menores de 34 años dedican, de media, sólo el 13% del tiempo a tareas de compra ya que compran online con frecuencia o bastante frecuencia. En relación con la frecuencia de búsqueda en línea, aquellos que realizan búsquedas en línea asignarían su tiempo de compras y ocio de manera más diferente entre



ubicaciones. Su distribución del tiempo entre ubicaciones puede ser bastante similar a la de los participantes que están algo dispuestos a comprar en línea.

El modelo de regresión final estima la configuración de los lugares de compras-ocio (S_{xy}), siendo el modelo menos preciso obteniendo un Pseudo- R^2 de 0,105. Los resultados indican que S_{xy} se correlaciona con la frecuencia de compra física, la experiencia con el uso de *smartphone*, la predisposición a comprar por internet, el consumo de servicios de *streaming*, la frecuencia de búsqueda por internet antes de comprar y la densidad comercial. Los lugares de compra para las personas que compran físicamente diaria o semanalmente tienden a estar menos dispersos espacialmente ($S_{xy}=1,17$ y $1,32$ km respectivamente) que para aquellos que nunca compran físicamente ($S_{xy}=3,42$ km). Esto podría deberse a que los compradores en tienda física preferirían el comercio minorista tradicional cerca del hogar o el lugar de trabajo, generalmente accesible a pie. Dado que las compras y el ocio se analizan conjuntamente, la mayor dispersión espacial de los compradores que no están en la tienda estaría ligada a las actividades de ocio que suelen desarrollarse en lugares alejados entre sí.

Los participantes que consumen ocio *online* tienden a localizar sus actividades de ocio de manera más dispersa ($S_{xy}=2,34$ km) respecto de los que no consumen ($S_{xy}=1.70$ km). Esto podría ser debido a que tendrían una fuerte presencia en las redes sociales (p.e., WhatsApp, Instagram, Facebook) que utilizan con bastante frecuencia en múltiples localizaciones más alejadas entre sí. Las personas que realizan búsquedas por internet una vez al mes o con más frecuencia tienen una dispersión espacial menor que las que nunca las realizan. Esto podría deberse a que los primeros tienden a comprar por internet con más frecuencia, lo que resultaría en un menor número de localizaciones comerciales físicas y más cercanas en el espacio.

4. CONCLUSIONES

En general, los hallazgos de este estudio para las actividades de trabajo están alineados con investigaciones anteriores. Se confirman los hallazgos obtenidos por Hubers et al. (2018), quien sugiere que las frecuencias más altas de trabajo electrónico tienden a reducir el número de lugares de trabajo. Además, la relación positiva entre la experiencia de Internet y la fragmentación espacial de las actividades laborales también es coincidente con los resultados obtenidos por Alexander et al. (2010). Se observa que los niveles de fragmentación espacial encontrados en ambos trabajos fueron más altos que en esta investigación, lo que podría explicarse por dos razones. Primero, la extensión del área de estudio. Hubers y Alexander analizaron la fragmentación espacial a escala regional, mientras que esta investigación se centra en una ciudad española de tamaño medio. En segundo lugar, utilizan un diario de actividades de dos días y una muestra más grande, lo que les permite obtener una visión enriquecida de los patrones de fragmentación del trabajo. A pesar de ello, se puede confirmar que las TIC permiten realizar parte de las tareas laborales en otras localizaciones diferentes al lugar tradicional de trabajo (Shen et al., 2020). No obstante, las actividades laborales realizadas fuera del lugar de trabajo suelen ser tareas secundarias (p.e., videollamadas, correo electrónico).

En cuanto a las actividades de compras-ocio, los resultados obtenidos no concuerdan bien con investigaciones previas. Tanto Lizana et al. (2021) y Hubers et al. (2008) sugieren que la dimensión tecnológica tiene una relación positiva con la fragmentación del ocio. Esto puede deberse a que los estudios mencionados tratan exclusivamente las actividades de ocio en lugar de combinarlas con las compras. Además, las normas culturales y la situación de COVID-19 también podrían contribuir a las diferencias entre los resultados obtenidos. También la pandemia podría haber incrementado la necesidad de las personas de recuperar las relaciones sociales cara a cara, lo que en última instancia podría resultar en patrones de fragmentación espacial más pequeños. Esto es especialmente relevante para las personas mayores que tienen menos habilidades con las TIC y para quienes el aislamiento social puede tener consecuencias adversas como la soledad o la depresión (Sayin Kasar y Karaman, 2021). No obstante, este estudio corrobora que el ocio online es una herramienta relevante para mantener redes sociales más amplias (Delbosc y Mokhtarian, 2018).

Independientemente de la dimensión de los efectos de las TIC en la fragmentación espacial, un hallazgo importante es que el hogar se ha convertido en un centro de actividad relevante después de las primeras olas de la pandemia de COVID-19. Como ya ha sugerido Qin et al. (2021), la promoción de las TIC durante la pandemia



ha transformado el espacio tradicional del hogar. Dependiendo de la composición y características del hogar pueden surgir algunos problemas relacionados con el espacio de trabajo y su calidad. El lado positivo es que el teletrabajo facilitaría la conciliación del empleo y las responsabilidades domésticas, especialmente para las mujeres. En consecuencia, se necesita más investigación para confirmar si las diferencias de género encontradas por Hubers et al. (2018) se mantienen durante en la sociedad post-COVID-19. Asimismo, la relevancia que adquiere el hogar podría tener impactos en el sistema de transporte, reduciendo la demanda de viajes en transporte público y modos activos (Jamal y Habib, 2020), al tiempo que aumenta el uso del automóvil privado (Batty, 2020). Para confirmar tales impactos, es necesario realizar estudios empíricos en los que se puedan conocer las actitudes de los gestores públicos hacia las TIC.

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo ha sido desarrollado en el contexto de los siguientes proyectos de investigación: *The effects of Information and Communications Technology on transport-related social exclusion for vulnerable populations (iCHRONOS)*. Proyecto Acción Marie Skłodowska-Curie financiado por la Comisión Europea. Proyecto No. 101026011.

REFERENCIAS

- Alexander, B., Hubers, C., Schwanen, T., Dijst, M., & Ettema, D. (2011). Anything, anywhere, anytime? Developing indicators to assess the spatial and temporal fragmentation of activities. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 38(4), 678–705. <https://doi.org/10.1068/b35132>
- Batty, M. (2020). The Coronavirus crisis: What will the post-pandemic city look like? *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 47(4), 547–552. <https://doi.org/10.1177/2399808320926912>
- Ben-Elia, E., Alexander, B., Hubers, C., & Ettema, D. (2014). Activity fragmentation, ICT and travel: An exploratory path analysis of spatiotemporal interrelationships. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 68, 56–74. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.03.016>
- Delbosc, A., & Mokhtarian, P. (2018). Face to Facebook: The relationship between social media and social travel. *Transport Policy*, 68, 20–27. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.04.005>
- Hubers, C., Dijst, M., & Schwanen, T. (2018). The fragmented worker? ICTs, coping strategies and gender differences in the temporal and spatial fragmentation of paid labour. *Time and Society*, 27(1), 92–130. <https://doi.org/10.1177/0961463X15609830>
- HUBERS, C., SCHWANEN, T., & DIJST, M. (2008). ICT AND TEMPORAL FRAGMENTATION OF ACTIVITIES: AN ANALYTICAL FRAMEWORK AND INITIAL EMPIRICAL FINDINGS. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 99(5), 528–546. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2008.00490.x>
- Jamal, S., & Habib, M. A. (2020). Smartphone and daily travel: How the use of smartphone applications affect travel decisions. *Sustainable Cities and Society*, 53, 101939. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101939>
- Lizana, M., Carrasco, J. A., & Victoriano, R. (2021). Daily activity-travel and fragmentation patterns in the weekly cycle: evidence of the role of ICT, time use, and personal networks. *Transportation Letters*, 00(00), 1–11. <https://doi.org/10.1080/19427867.2021.1879623>
- Lyons, G. (2009). The reshaping of activities and mobility through new technologies. *Journal of Transport Geography*, 17(2), 81–82. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.12.001>
- Mouratidis, K., & Papagiannakis, A. (2021). COVID-19, internet, and mobility: The rise of telework, telehealth, e-learning, and e-shopping. *Sustainable Cities and Society*, 74, 103182. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2021.103182>
- Qin, X., Zhen, F., & Zhang, S. (2021). Housing space and ICT usage: A cross sectional case study in the Netherlands. *Cities*, 114(August 2019), 103208. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103208>



- Sayin Kasar, K., & Karaman, E. (2021). Life in lockdown: Social isolation, loneliness and quality of life in the elderly during the COVID-19 pandemic: A scoping review. *Geriatric Nursing*, 42(5), 1222–1229. <https://doi.org/10.1016/j.gerinurse.2021.03.010>
- Shen, Y., Ta, N., & Chai, Y. (2020). The Internet and the space–time flexibility of daily activities: A case study of Beijing, China. *Cities*, 97(500). <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102493>
- Thulin, E., & Vilhelmson, B. (2019). Bringing the background to the fore. Time-geography and the study of mobile ICTs in everyday life. In K. Ellegård (Ed.), *Time geography in the global context* (p. 180). Routledge (Taylor & Francis Group).
- Tranos, E., & Ioannides, Y. M. (2020). ICT and cities revisited. *Telematics and Informatics*, 55(July 2019), 101439. <https://doi.org/10.1016/j.tele.2020.101439>
- van Wee, B., & Witlox, F. (2021). COVID-19 and its long-term effects on activity participation and travel behaviour: A multiperspective view. *Journal of Transport Geography*, 95(May), 103144. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103144>
- Xi, G., Zhen, F., Gilles, P., & Valerie, F. (2017). Spatio-temporal fragmentation of leisure activities in information era: Empirical evidence from Nanjing, China. *Chinese Geographical Science*, 27(1), 137–150. <https://doi.org/10.1007/s11769-017-0851-4>



HACIA LA RENOVACIÓN DEL URBANISMO. EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO COMO HILO CONDUCTOR DE LAS DINÁMICAS CONTRADICTORIAS EN LAS CIUDADES

Ibai de Juan Ayuso¹

Antonio Palacios García²

Carmen Hidalgo Giralt²

¹ Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Universidad Politécnica de Madrid

² Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Madrid

Resumen:

La teoría del decrecimiento, en pleno apogeo tras las convulsiones socioeconómicas y ambientales que el siglo XXI ha traído consigo aboga por la reducción del consumo de los recursos naturales por medio de una reorganización socioeconómica del espacio en la que el urbanismo es llamado a jugar un papel fundamental. Es objetivo de este trabajo analizar actuaciones urbanísticas asimilables al decrecimiento (crecimiento cero, crecimiento limitado, crecimiento sostenible, etc.) con el objetivo de determinar si, en la actualidad, constituye una práctica urbana o un mero planteamiento teórico. Desde un punto de vista metodológico se realizará un inventario no sistemático de actuaciones urbanísticas a escala nacional para, posteriormente, analizar, desde una perspectiva social, ecológica y urbanística, prácticas relacionadas con la teoría del decrecimiento. Como resultado principal se prevé la configuración de un registro de acciones asimilables al decrecimiento urbano que permita, en primer lugar, determinar en qué momento se encuentra este “nuevo paradigma”; en segundo lugar, evaluar la implantación de este modelo teórico sobre los centros urbanos; y, en tercero, definir su alcance social, ecológico y urbanístico.

Palabras clave: Decrecimiento urbano, crecimiento urbano, planeamiento, municipios, práctica urbana.

313

Abstract:

The theory of degrowth, in full swing after the socioeconomic and environmental convulsions that the 21st century has brought with it, advocacy for the reduction of the consumption of natural resources through a socioeconomic reorganization of space in which urban planning is called to play a role fundamental. The objective of this work is to analyze urban actions assimilable to degrowth (zero growth, limited growth, sustainable growth, etc.) with the aim of determining whether, at present, it constitutes an urban practice or a mere theoretical approach. From a methodological point of view, a non-systematic inventory of urban actions will be carried out on a national scale, in order to subsequently analyze, from a social, ecological and urban perspective, practices related to the theory of degrowth. The main result is the configuration of a record of



actions assimilable to urban degrowth that allows, firstly, to determine at what point this "new paradigm" is; second, to evaluate the implementation of this theoretical model on urban centers; and, thirdly, it defines its social, ecological and urban scope.

Keywords: Urban degrowth, urban growth, planning, municipalities, urban practice.

1. INTRODUCCIÓN

Durante las últimas décadas han sido numerosos los cambios sociales, económicos y ambientales a los que la disciplina urbanística ha tenido que dar respuesta generando diferentes propuestas de intervención. Destacan, por ejemplo, los procesos urbanos que, operando bajo la premisa de un crecimiento continuo sobre unos recursos naturales, frágiles y finitos, generan contradicciones que todavía no han sido resueltas satisfactoriamente por la práctica urbana. Por otro lado, la crisis de la Covid-19 no ha hecho más que agudizar dichas contradicciones poniendo de manifiesto la debilidad de unos sistemas urbanos cada vez más complejos. El caso de los cortes de suministro en las redes logísticas o el déficit de abastecimiento de materias primas producidos por efecto de la pandemia son sólo algunos ejemplos de esta nueva realidad.

Teniendo en cuenta este contexto, la teoría del decrecimiento, en pleno apogeo tras las convulsiones socioeconómicas y ambientales que el siglo XXI ha traído consigo, aboga por la reducción del consumo de los recursos naturales por medio de una reorganización socioeconómica del espacio en la que el urbanismo es llamado a jugar un papel fundamental. El paradigma del crecimiento urbano imperante de las últimas décadas es cuestionado actualmente por numerosas iniciativas que apuestan por limitar el crecimiento de las ciudades. Pero ¿en qué consisten exactamente estas iniciativas vinculadas al decrecimiento? ¿pueden considerarse realmente acciones de decrecimiento o más bien actuaciones ligadas al marco de la sostenibilidad o a un crecimiento limitado? Si lo son ¿es posible descender la teoría a una práctica decrecentista? ¿llegará a convertirse el decrecimiento en el futuro en paradigma urbano? ¿cómo se integra el decrecimiento en las reflexiones sobre el urbanismo post-pandemia?

Atendiendo a estas preguntas de investigación, es objetivo de este trabajo detectar y analizar actuaciones urbanísticas asimilables al decrecimiento (crecimiento cero, crecimiento limitado, crecimiento sostenible, etc.) con el objetivo de determinar si, en la actualidad, éste constituye una práctica urbana o un mero planteamiento teórico. Para ello, desde un punto de vista metodológico se realizará un inventario no sistemático de actuaciones urbanísticas a escala nacional tomando con incidencia en el planeamiento para, posteriormente, analizar, desde una perspectiva social, ecológica y urbanística, prácticas relacionadas directa o indirectamente con la teoría del decrecimiento. Como resultado principal se prevé la configuración de un registro de acciones asimilables al decrecimiento urbano que permita, en primer lugar, determinar en qué momento se encuentra este "nuevo paradigma"; en segundo lugar, evaluar la implantación de este modelo teórico sobre los centros urbanos; y, en tercero, definir su alcance social, ecológico y urbanístico. Este ejercicio de reflexión sobre el decrecimiento ayudará a posicionar a la práctica urbana en el espacio y el tiempo post-pandémico, así como a identificar la potencial emergencia de implantar un nuevo paradigma: el "urbanismo decrecentista".

2. LA TEORÍA DEL DECRECIMIENTO

La corriente de pensamiento decrecentista se inició en la década de 1970 de la mano del informe del Club de Roma²⁴, así como de los pioneros de la biopolítica, Nicholas Georgescu-Roegen y André Gorz. Nació así una reflexión crítica en torno a los límites biofísicos del planeta y a su compatibilidad con el modelo socioeconómico capitalista. Si bien el discurso decrecentista se vio deslegitimado en las décadas de la ofensiva neoliberal de 1980 y 1990 (Kallis et al., 2015), resurgió en el siglo XXI como crítica al concepto de "desarrollo sostenible" propuesto por el informe Brundtland (1987).

²⁴ Organización no gubernamental creada durante la década de los años sesenta del pasado siglo para reflexionar sobre el desarrollo de un mundo mejor.



El decrecimiento, desde una perspectiva general, implica un conjunto de cambios socioeconómicos y políticos orientados a una reducción del consumo de los recursos por parte de la sociedad (Kallis et al., 2018). Plantea una transición justa entre un modelo de sociedad termoindustrial hipertrofiado y uno coherente con los límites biofísicos del planeta estableciendo, de esta manera, relaciones con corrientes teóricas como el ecosocialismo. Al concebirse el decrecimiento como una simplificación del sistema socioeconómico ha dado lugar a una corriente de pensamiento colapsista que entiende al decrecimiento como la pérdida generalizada de complejidad de un modo acelerado (Taibo, 2016).

En la década en 1930, la idea de decrecimiento se relaciona con el concepto de “urban decline” aplicado a las ciudades estadounidenses (Villanueva, 2020). En esta misma línea, a finales de la década de 1970, el concepto “Shrinking Cities” se identifica con los procesos paulatinos de suburbanización periférica y descentralización de la industria (cit. en Fernández y Cunningham-Sabot, 2018). Siguiendo este pensamiento, Häussermann y Sibel analizaron, en la década de los ochenta, el proceso de declive de las ciudades de Alemania del Este sintetizándolo en el concepto “Schrumpfende Städte” (Fernández y Cunningham-Sabot, 2018). Como se puede observar, todas estas aproximaciones han favorecido que el concepto de las “Shrinking Cities” haya perdurado hasta la actualidad, como evidencia la cartografía realizada por Oswalt y Reiniets (2006) sobre las urbes europeas. Sin embargo, a pesar de que los factores a tener en cuenta en los estudios han variado a lo largo de los años, el decrecimiento urbano ha estado tradicionalmente asociado a los procesos de declive derivados de la desindustrialización y la pérdida de población. El factor demográfico ha sido el indicador por excelencia del decrecimiento, al cual se le correlacionaban otros de carácter económico, ambiental, social o material (Griño, 2014). En consecuencia, los procesos de decrecimiento se han cargado de una connotación negativa, en ocasiones relacionada con las dinámicas de desarrollo desigual, pues el declive de unos núcleos podía favorecer el crecimiento de otros al incentivar un desplazamiento de la población.

La corriente de pensamiento decrecentista y los estudios de decrecimiento o de declive urbano han adoptado perspectivas muy diferentes. No obstante, las condiciones sociales, económicas y ambientales propias del siglo XXI favorecen la confluencia de ambas. Si tradicionalmente, el decrecimiento urbano implicaba un conjunto de dinámicas perjudiciales para la ciudad que debían ser revertidas para reactivar el crecimiento económico, ahora el decrecimiento urbano se posiciona como un posible objetivo para mejorar o mantener las condiciones de vida de las poblaciones. Este cambio de percepción deriva de un conjunto de dinámicas de naturaleza urbana, social y ecológica que hacen insostenible el crecimiento urbanístico como se entiende en la actualidad (De Juan, 2021). En consecuencia, el decrecimiento urbano debe ofrecer alternativas en estas tres categorías.

Las dinámicas urbanas del decrecimiento se relacionan con los cambios que este pensamiento promueve en el plano físico, especialmente, sobre la trama urbana. Estos cambios se presentan en el planeamiento urbano de los municipios siendo ejecutados posteriormente. El proceso urbanístico se ha entendido tradicionalmente como un proceso lineal en el que la reversión de las actuaciones tiene un carácter muy excepcional. Sin embargo, el decrecimiento urbano comprende el proceso urbanístico de forma circular (Cubes, 2018), es decir, concibe todo el ciclo de la vida del suelo desde su ocupación hasta su potencial desocupación. Desde una perspectiva holística, este planteamiento busca reducir la masa edificada promoviendo un proceso de regeneración de los centros urbanos compactos. Esto se materializa a través de una reducción de las expectativas sobre el suelo urbanizable dispuestas en el planeamiento, pero no acometidas, o por una contracción de la trama urbana consolidada. Como se verá en la dimensión ecológica, el decrecimiento urbano aboga por la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía con un menor consumo de recursos. Esto requiere la implantación de economías locales desligadas del modelo hegemónico, que solo pueden desarrollarse en una trama social cohesionada y resiliente (Taibo, 2016). En el ámbito urbano, el fortalecimiento de la matriz social va aparejado a la diversidad y proximidad de usos en la trama urbana.

Por otro lado, la dimensión social del decrecimiento aborda las desigualdades sociales y de género que se reproducen en el entorno urbano. No en vano, este último halla una amplia variedad de puntos en común con el urbanismo feminista, que sitúa los conceptos de proximidad, vitalidad, diversidad, autonomía y representatividad como ejes vertebradores de la vida urbana. A su vez, Carlos Taibo advierte que “cualquier contestación al capitalismo en el siglo XXI tiene que ser, por definición, decrecentista, autogestionaria,



antipatriarcal e internacionalista” (Taibo, 2021, p. 43). El urbanismo feminista, asimilado por el decrecimiento, busca suprimir la dicotomía entre lo público y lo privado, estrechamente relacionada con los roles asignados al trabajo productivo y reproductivo que perpetúan las desigualdades de género (Col·lectiu Punt 6, 2019).

Finalmente, desde un punto de vista ecológico, el decrecimiento busca una reducción de la producción y consumo de los recursos para la satisfacción de las necesidades humanas. El metabolismo urbano, y la huella ecológica que genera, es el objeto de estudio e indicador por excelencia de esta categoría. En las últimas décadas, el modelo urbanístico monofuncional, basado en la vivienda unifamiliar aislada y la separación de usos que impone el vehículo privado como única opción para realizar desplazamientos, acentúa la insostenibilidad. En un contexto de acceso complejo a las materias primas y fuentes de energía, como se ha puesto en evidencia con la Covid-19 y la guerra en Ucrania, y habida cuenta de la imposibilidad de transitar hacia un modelo 100% renovable (Valero et al., 2018; Turiel, 2020), la reducción del consumo de recursos naturales deviene un objetivo principal del decrecimiento urbano.

3. METODOLOGÍA

El principal objetivo de esta investigación consiste en identificar prácticas relacionadas con el decrecimiento urbano a escala nacional y valorar si éstas se están materializando a través del planeamiento municipal. Este propósito despierta, a su vez, una serie de interrogantes: ¿realmente estas prácticas urbanas pueden considerarse medidas decrecentistas o están más relacionadas con la sostenibilidad y el crecimiento limitado? ¿es posible descender la teoría a una práctica decrecentista? ¿llegará a convertirse el decrecimiento en el futuro en paradigma urbano? ¿cómo ha afectado la Covid-19 al decrecimiento urbanístico? ¿cómo se integra el decrecimiento en las reflexiones sobre el urbanismo post-pandemia?

Para cumplir con este objetivo de trabajo y dar respuesta a las cuestiones planteadas, se ha diseñado un inventario no sistemático de actuaciones relacionadas con el decrecimiento urbano que tuvieran cierta repercusión en el planeamiento. Para ello, se han tenido en cuenta tres fuentes de información principales: el propio planeamiento urbano; la bibliografía académica especializada en el decrecimiento urbano; los artículos de periódico procedentes de El País, desde el 2007 hasta la actualidad relacionados con esta temática; y, por último, las noticias referenciadas por Google con las palabras claves “decrecimiento urbano”.

Una vez identificadas estas acciones se ha procedido a analizar su grado de relación directa o indirecta con el decrecimiento y clasificar los resultados en función de las tres categorías temáticas mencionadas anteriormente: “dinámicas urbanas”, “dinámicas sociales” y “dinámicas ecológicas”. Se pretende, de esta manera, tener una visión global del fenómeno del decrecimiento urbano en nuestro país sobre el que se irá profundizando en investigaciones futuras.

4. RESULTADOS

En esta investigación se han considerado actuaciones asociadas al decrecimiento urbano a aquellas medidas adoptadas desde el ámbito del planeamiento que, con vistas a las contingencias urbanas, ecológicas y sociales, buscan reducir el consumo de recursos naturales y favorecer la cohesión social sin la intención declarada de emplearlas como medios para volver a la senda del crecimiento continuo. No obstante, a la hora de realizar el inventario no se han encontrado actuaciones que concuerden plenamente con esta definición, con lo cual se ha abierto el inventario a otras iniciativas que también atienden a ciertos aspectos del decrecimiento. A continuación, se realiza una identificación de las actuaciones de decrecimiento detectadas que han sido sintetizadas en la Tabla 1. Las iniciativas registradas se han clasificado en tres grandes grupos en función de la orientación de su dimensión decrecentista: urbana, social y/o ecológica.

4.1 Estudios de caso con aplicación en las tres dimensiones decrecentistas: Málaga y Tudela

El Observatorio de Medio Ambiente Urbano de Málaga encargó a la consultora n’UNDO un estudio sobre los espacios vacíos de la ciudad en el año 2019 (Figura 1). Como resultado, se analizaron un conjunto de iniciativas de distinta naturaleza (ensanche, ciudad jardín y suelo agrícola) presentes en la ciudad de Málaga y posteriormente se ofrecieron una serie de propuestas con las que articular el territorio de modo que la ciudad



alcanzara un mayor grado de sostenibilidad. La sostenibilidad se presenta aquí en primer lugar en la escala urbana dado que el equipo redactor integra la percepción decrecentista en sus estudios y, por tanto, no tiene una predisposición a la expansión urbana. A su vez, todas las propuestas van encaminadas a mejorar la cohesión social y la sostenibilidad ecológica de la trama urbana.

Tudela (Navarra), por su parte, cuenta con un Plan General Municipal (PGM) aprobado en 2019 en el que la propia administración reconoce que las expectativas previstas en el planeamiento anterior no se han cumplido. Considera también que el movimiento poblacional, tanto natural como migratorio, puede ser absorbido por los espacios aún no construidos de la ciudad sin afectar a la calidad de vida de esta. Por tanto, en consonancia con una perspectiva urbana, social y ecológicamente sostenible, el documento limita los futuros crecimientos buscando conservar los terrenos agrícolas de la periferia urbana (Figura 2).

Tabla 1. Inventario de actuaciones de decrecimiento con reflejo en el planeamiento

Iniciativa	Localización			Dimensión decrecentista		
	Comunidad Autónoma	Provincia	Municipio	Urbana	Social	Ecológica
1. Plan n'UNDO VACÍOS Málaga	Andalucía	Málaga	Málaga	x	x	X
2. PGM de Tudela	Navarra	Navarra	Tudela	x	x	x
3. Ecociudad de Sarriguren	Navarra	Navarra	Valle de Egüés		x	x
4. Proyectos Agroecológicos de Carcaboso	Extremadura	Cáceres	Carcaboso		x	x
5. Barrio de Errekaleor	País Vasco	Álava	Vitoria		x	x
6. PGOU Mallorca	Islas Baleares	Mallorca	Mallorca	x		x
7. Plan Estratégico Sostenible de Gotarrendura	Castilla y León	Ávila	Gotarrendura			x
8. Ley 7/2014 de Medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana y sobre Sostenibilidad, Coordinación y Simplificación en Materia de Urbanismo	Castilla y León	Segovia	Sepúlveda	x		
9. Consulta ciudadana	Madrid	Madrid	Rivas-Vaciamadrid	x		
10. Ecobarrio de la Pinada	Comunidad Valenciana	Valencia	Paterna	-	-	-

Fuente: Elaboración propia

4.2 Estudios de caso con aplicación en dos dimensiones decrecentistas: Carcaboso, Errekaleor, Sarriguren y Mallorca

La ecociudad de Sarriguren (Figura 3) nace del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) proyectado en la periferia sureste de Pamplona, aunque se emplaza en el municipio de Valle de Egüés (cuyo planeamiento se encuentra actualmente en revisión). En el año 2000 el proyecto recibió la catalogación de “Buena Práctica” por parte del Centro para los Asentamientos Humanos de las Naciones Unidas y en 2008 recibió el premio Europeo de Urbanismo en la categoría Medio Ambiente y Sostenibilidad debido a sus viviendas bioclimáticas. Se compone de viviendas multifamiliares en manzana abierta con amplias áreas verdes y comercio en planta baja



en las principales avenidas, algunas de las cuales están peatonalizadas. A su vez cuenta con centros educativos y sanitarios públicos.

Habida cuenta de la situación crítica de la población de Carcaboso (Cáceres) tras el estallido de la burbuja inmobiliaria, el Ayuntamiento puso en marcha hace una década un conjunto de proyectos encaminados a convertir la localidad en un municipio en transición. Se realizaron, por ejemplo, cesiones de suelo destinadas al cultivo por parte de la población local. En un primer momento, se prohibió la venta de la recolecta, pero posteriormente se comprendió que conformaba una economía en la provincia que beneficiaba a las familias puesto que las tierras de cultivo tienen como objetivo fomentar la cohesión social del municipio a través de la gestión colectiva de los cultivos y el gallinero. En el año 2016 el Ayuntamiento de Carcaboso ganó con su proyecto agroecológico "Carcaboso Ecológico" el V Premio Comunidad Sostenible, que otorgaba el centro de la UNESCO de Extremadura (Figura 4).

Por su parte, el barrio de Errekaleor (Figura 5), ubicado en la periferia sureste de Vitoria, nace con la intención de dar cabida a la inmigración a mediados del siglo XX, pero a principios del XXI se plantea su demolición y realojo de la población al tiempo que se proyectan los nuevos barrios periféricos de Salburua y Zabalzana. Su ocupación ilegal en 2013 fue el inicio del proyecto de autogestión Errekaleor Bizirik (Errekaleor Vivo). Ello contravino las actuaciones aprobadas por planeamiento provocando un conjunto de problemáticas que derivaron en el abandono por parte la administración del barrio. No obstante, supuso un estimulante para la autogestión de Errekaleor que se convirtió en la isla sostenible más grande del sur de Europa. Produce su propia energía y agua caliente a través de paneles fotovoltaicos y térmicos y cuenta con una huerta en la que cultivan una parte de los alimentos que consume el barrio. En suma, Errekaleor reproduce un conjunto de dinámicas de carácter decrecentista, pero abiertamente enfrentadas al planeamiento urbano.

En el caso del municipio de Mallorca, el equipo de gobierno del Ayuntamiento de Palma tiene previsto reducir en un 46% el suelo disponible del municipio que contempló en principio como urbanizable, al proponer, en el nuevo Plan General, que pase de 496,85 a 268,29 hectáreas. Se prevé, de esta manera, la reducción del consumo de territorio respecto al planeamiento previsto, el incremento del suelo rústico protegido y el aumento de los parques y corredores verde (Redacción MallorcaDiario.com, 4 de octubre de 2021).

4.3 Estudios de caso con aplicación en una sola dimensión: Sepúlveda, Gotarrendura, Rivas-Vaciamadrid y La Pinada

Sepúlveda (Segovia) es uno de los municipios de Castilla y León que resultó afectado por la Ley 7/2014 de Medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana y sobre Sostenibilidad, Coordinación y Simplificación en Materia de Urbanismo. Dicha ley atendía a la situación posterior al boom inmobiliario y los suelos urbanizables no consolidados que este había dejado. En consecuencia, los suelos que no hubiesen sido consolidados en un periodo determinado volvían a ser de uso rústico común. Como consecuencia, Sepúlveda ha visto reducidas sus expectativas de crecimiento en 146.069 m², disponiendo de suelos destinados a los usos industrial, residencial y dotacional.

Por su parte, el municipio de Gotarrendura (Ávila), cuenta con 160 habitantes. En 2004 puso en marcha el Plan Estratégico Sostenible con el fin de hacer ambientalmente sostenible el término municipal. Para ello, ha desarrollado actuaciones significativas en el campo de las energías renovables, en especial paneles fotovoltaicos dispuestos en parcelas rústicas cercanas al núcleo urbano, la eficiencia energética y el turismo tecnológico. Las huertas solares producen 6.706.620 kWh/año y la energía solar térmica sustituye el 60% de la demanda de agua caliente. A su vez, las calderas en las viviendas de protección oficial, así como la escuela y el Ayuntamiento funcionan con biomasa. Por otro lado, las normas urbanísticas del municipio, aprobadas también en 2004, determinan que la dinámica demográfica es negativa por lo que no contemplan grandes crecimientos. Tienen suelo de reserva dentro o aledaño al núcleo urbano, pero a día de hoy sigue como suelo urbano no consolidado. En 2011 recibió la distinción de "Ciudad de la ciencia y la innovación" del Ministerio de Ciencia e Innovación de España.



El 25 de octubre de 2021, el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid, localizado en el área metropolitana de Madrid, lanzó una consulta ciudadana sobre la paralización temporal del crecimiento urbanístico residencial en el municipio para poder, de esta manera, abrir un proceso participativo denominado “Párate a pensar”, en el que la población local podría decidir cómo será su ciudad en las próximas décadas. Con un 18% de participación, los habitantes de Rivas se mostraron a favor de la consulta y tienen hasta el 4 de abril de 2022 para realizar propuestas que podrán ser incorporadas a la redacción del nuevo Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). Esta acción viene acompañada por otra más polémica, la paralización de la licencia de obra residencial durante un año para acompañar el crecimiento de la población con los servicios públicos (Ezquiaga, 5 enero de 2022).

El ecobarrio de la Pinada se sitúa en el municipio de Paterna, en el área metropolitana de Valencia, y ha sido desarrollado a través del Plan Parcial de Loma Larga. Es el único proyecto español seleccionado dentro de la red de “Smart Sustainable Districts” dentro del programa Climate KIC del Instituto Europeo de Innovación y Tecnología. Se trata de un barrio de 25 hectáreas diseñado para alrededor de 1000 familias. No obstante, el barrio se compone de viviendas unifamiliares adosadas o multifamiliares en manzana abierta vallada con equipamientos privatizados en su interior. El comercio en planta baja es escaso y está localizado en unos pocos puntos. El centro comercial Valterna Plaza concentra la mayor parte de la oferta de ocio y servicios. Por otro lado, los centros educativos del barrio son privados (Liceo Francés, Montessori School) así como las residencias de la tercera edad (Ballesol). El polideportivo municipal es el único equipamiento público. El barrio se encuentra limitado por infraestructuras de alta capacidad al sur y al este y por una barrera verde al oeste y al norte. Destaca el hecho de que al otro lado de las infraestructuras que limitan el barrio predominan áreas monofuncionales apenas distinguibles del ecobarrio.

De las diez iniciativas relacionadas con el decrecimiento urbano, dos se localizan en Castilla y León, concretamente, en los municipios de Sepúlveda y Gotarrendura; y, otras dos, en Navarra, en los municipios de Tudela y Valle de Egües. Las restantes se sitúan en las Comunidades Autónomas de Andalucía (Málaga), Extremadura (Carcaboso, Cáceres), País Vasco (Vitoria, Álava), Comunidad Valenciana (Barrio de Pineda en Paterna, Valencia), Comunidad de Madrid (Rivas Vaciamadrid) e Islas Baleares (Mallorca). No se ha detectado ningún patrón geográfico que permita identificar que determinadas administraciones autonómicas o locales estén favoreciendo medidas urbanísticas enfocadas al decrecimiento.

Por otro lado, dada la naturaleza de las políticas de decrecimiento, estas son más fáciles de implementar en núcleos urbanos de pequeño tamaño (Carcaboso, Gotarrendura) o en barrios de ciudades medias (Errekaleor, Sarriguren). A excepción quizás de Rivas-Vaciamadrid o Málaga, no se materializarán en ciudades medias o grandes explícitamente las acciones como decrecimiento dada la impopularidad del término, pero sí se concibe la limitación del crecimiento en coherencia con las circunstancias del municipio (Tudela).

Además del número limitado de iniciativas de decrecimiento, hay que destacar que muy pocas cumplen con las tres dimensiones recogidas en el inventario (urbana, social y ecológica). De hecho, tan solo se cumplen en los casos de Málaga y Tudela. El resto se orientan hacia dos dimensiones (Carcaboso, Errekaleor, Sarriguren y Mallorca), una (Sepúlveda, Gotarrendura y Rivas-Vaciamadrid) o, incluso, ninguna (La Pinada). Este hecho pone de manifiesto la dificultad de desarrollar acciones de decrecimiento con el enfoque holístico que determina su planteamiento teórico. De hecho, hay que tener en cuenta que las actuaciones promovidas desde el ámbito institucional pueden acabar pasando por el “filtro del crecimiento” promoviendo un urbanismo aparentemente sostenible que va en contra de todos los rasgos de estos modelos como es el caso de La Pinada.

El conflicto no es ajeno a la implementación de acciones de decrecimiento. En ocasiones hay iniciativas promovidas desde los colectivos sociales que van en contra del propio planeamiento, como ocurre en Errekaleor. En ese caso, la administración se desentiende del entorno, eliminando las dotaciones y continúa su propuesta de planeamiento en torno al espacio autogestionado. Pero los conflictos también surgen en la propia administración, normalmente derivado de partidos políticos que, como en los casos de Rivas-Vaciamadrid, se han manifestado abiertamente opuestos al decrecimiento (Redacción, 18 de octubre de 2021).



5. CONCLUSIONES

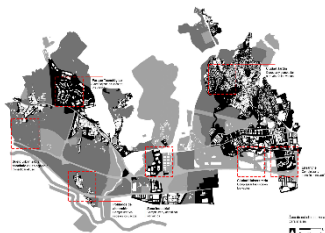
Una vez analizados los resultados, se puede afirmar que realmente las acciones relacionadas con el decrecimiento urbano son muy limitadas en nuestro país. De hecho, tienden a presentarse más como medidas de sostenibilidad o de limitación del crecimiento, que verdaderamente actuaciones decrecentistas. Además, no se identifica ninguna institución o administración que destaque por su claro posicionamiento a favor del decrecimiento.

Por otro lado, resulta evidente la escasa sincronidad entre la teoría del decrecimiento, muy avanzada en sus planteamientos, y su aplicabilidad en el campo del urbanismo, bastante reducida. Las razones pueden ser múltiples, pero apuntan a que, a pesar de la problemática social, económica y ambiental acarreada por el modelo capitalista, la administración pública que, en definitiva, es la responsable de pautar los desarrollos urbanos, sigue considerando el crecimiento como una fuente de riqueza monetaria para el municipio de la que es difícil desprenderse. Pero tampoco el ámbito empresarial, ni la propia sociedad se manifiestan abiertamente a favor de adoptar las teorías decrecentistas como modelo de crecimiento. En general, se echa en falta una mayor concienciación sobre estos temas.

Ante este panorama, resulta difícil afirmar que el decrecimiento sea el futuro del urbanismo. No se ha detectado que la Covid 19 haya generado un cambio de paradigma en cuanto al desarrollo urbanístico se refiere o a la implementación de medidas decrecentistas de gran calado. Sin embargo, la reciente guerra en Ucrania ha planteado un nuevo horizonte para este paradigma que, superando lo meramente urbanístico, es entendido como una herramienta de presión política: “bajen la calefacción en sus casas [...] hay que pagar un precio por cortar el cordón umbilical [con Rusia]” (Josep Borrell, 9 de marzo de 2022, jefe de la diplomacia europea, discurso en la sede del Parlamento Europeo).

Conscientes de las limitaciones de este trabajo, se plantean nuevas investigaciones que enriquezcan el inventario de iniciativas permitiendo, de esta manera, ser plenamente conscientes del alcance del decrecimiento en nuestro país.

Figura 1. Plan n´UNDO VACÍOS Málaga



Fuente: https://nundo.org/portfolio_page/plan-n-vacios-malaga/

Figura 2. Tudela



Fuente: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d3/Panor%C3%A1mica_de_Tudela.jpg



Figura 3. Ecociudad de Sarriguren



Fuente:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/Sarriguren_eraikitzen.jpg

Figura 4. Carcaboso



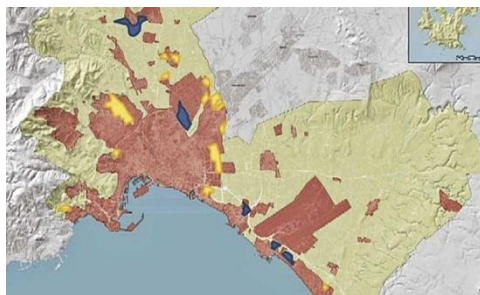
Fuente: <http://3.bp.blogspot.com/-sgRMDDqvt74/U5V-5e9H-9I/AAAAAAAAAJc/VGVxelmlYfE/s1600/plano+cad.jpg>

Figura 5. Barrio de Errekaleor



Fuente:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c9/Errekaleor_7.jpg/1280px-Errekaleor_7.jpg

Figura 6. PGOU Mallorca



Fuente: https://estaticos-cdn.prensaiberica.es/clip/99dfc8ee-278e-4132-82c0-9f30d57f0956_16-9-aspect-ratio_default_0.jpg

Figura 7. Gotarrendura



Fuente:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/32/Gotarrendura_01_by-dpc.jpg/1024px-Gotarrendura_01_by-dpc.jpg

Figura 8. Sepúlveda



Fuente:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/3d/Sepulveda_02_by-dpc.jpg/1200px-Sepulveda_02_by-dpc.jpg

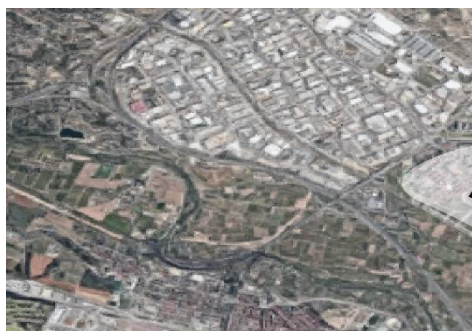


Figura 9. Rivas-Vaciamadrid



Fuente:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/46/Rivas_Vaciamadrid-nevado-DavidDaguerro.JPG

Figura 10. Ecobarrio de la Pinada



Fuente: <https://www.barriolapinada.es/>

REFERENCIAS

Col·lectiu Punt 6 (2019). *Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus.

Cubes San Salvador del Valle, G. (2018). La recualificación a través del decrecimiento. Bilbao ante el urbanismo circular. *Territorios en formación* 13: 169-195. <http://doi.org/10.20868/tf.2018.13.3810>

De Juan, I. (2021). *Dialéctica del decrecimiento urbano y el urbanismo monofuncional* (Trabajo de grado). Universidad Autónoma de Madrid, Madrid. <http://hdl.handle.net/10486/698520>

Ezquiaga, M. (2022, 5 de enero). Frenazo en seco al crecimiento de Rivas-Vaciamadrid, *El País*. Recuperado en <https://elpais.com/espana/madrid/2022-01-05/frenazo-en-seco-al-crecimiento-de-rivas-vaciamadrid.html>

Fernández, B. & Cunningham-Sabot, E. (2018). Del declive al decrecimiento urbano: un debate en construcción. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* 38(2): 341-356. <http://dx.doi.org/10.5209/AGUC.62483>

Griñó Cabecerán, A. (2014). *Shrinking cities: Análisis conceptual* (Trabajo de fin de máster). Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona.

Kallis, G., Demaria, F. & D'Alisa, G. (2015). Decrecimiento. En Ávila-Caler, S. & Pérez-Rincón, M. (Edits), *Decrecimiento: Un vocabulario para una nueva era* (pp. 36-59). Barcelona: Icaria.

Kallis, G., Vasilis K., Lange, S., Muraca, B., Paulson, S. & Schmelzer, M. (2018). Research On Degrowth. *Annual Review of Environment and Resources*, 43, 291-316. <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-102017-025941>

Oswalt, P. & Rieniets, T. (2006). *Atlas of Shrinking Cities*. Hatje Cantz.



Redacción MallorcaDiario.com. (2021, 4 de octubre). Cort apuesta por frenar el crecimiento urbanístico en el nuevo Plan general. *MallorcaDiario.com*. Recuperado en <https://www.mallorcadiaario.com/presentacion-plan-general-urbanismo-palma-limitacion-suelo-disponible>

Taibo, C. (2016). *Colapso. Capitalismo terminal, transición ecosocial, ecofascismo*. Madrid: Catarata.

Taibo, C. (2021). *Iberia vaciada. Despoblación, decrecimiento, colapso*. Madrid: Catarata.

Turiel, A. (2020). *Petrocalipsis. Crisis energética global y cómo (no) la vamos a solucionar*. Madrid: Alfabeto.

Valero, A., Valero, A., Calvo, G., & Ortego, A. (2018). Material bottlenecks in the future development of green technologies. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 93, 178-200. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2018.05.041>

Villanueva Pastor, J. C. (2020). *La ciudad menguante: Procesos de desurbanización y decrecimiento urbano* (Trabajo de fin de grado). Universitat Politècnica de València. <https://riunet.upv.es/handle/10251/134735>



EXPECTATIVAS RESIDENCIALES EN PERSPECTIVA NEOLIBERAL: CLASES SOCIALES Y EL DERECHO A LA VIVIENDA EN CIUDADES MEDIAS CHILENAS

Félix Rojo-Mendoza

Departamento de Sociología, Ciencia Política y Administración Pública. Universidad Católica de Temuco, Chile

frojo@uct.cl

Voltaire Alvarado Peterson

Departamento de Geografía. Universidad de Concepción, Chile

voalvarado@udec.cl

Resumen:

Todas las clases sociales, independiente de su capital económico, tienen expectativas residenciales de dónde vivir. En el contexto chileno, la masificación de los mecanismos de consumo producto de la temprana introducción de la neoliberalización de la vida cotidiana hace que personas de grupos sociales distintos deseen subjetivamente espacios urbanos que, muchas veces, materialmente no pueden acceder. El presente trabajo tiene por objetivo describir las expectativas residenciales de distintas clases sociales en Temuco, Chile. Para ello, y utilizando los principios de la Teoría Fundamentada, se analizan 30 entrevistas semiestructuradas de personas que habitan distintos espacios de la ciudad. Los resultados indican, por un lado, que las opciones de recrear las expectativas residenciales están directamente vinculadas con las posibilidades económicas de concretarlas, introduciendo el rol del Estado como una dimensión clave en estos anhelos, y, por otro lado, que el centro de la ciudad sigue siendo un espacio altamente atractivo para todas las clases sociales.

Palabras clave: habitus, gustos espaciales, clases sociales, vivienda.

324

Abstract:

All social classes, regardless of their economic capital, have residential expectations of where to live. In the Chilean context, the overcrowding of consumption mechanisms as a result of the early introduction of the neoliberalization of daily life makes people from different social groups subjectively desire urban spaces that, many times, they cannot materially access. This paper aims to describe the residential expectations of different social classes in Temuco, Chile. For this, and using the principles of the Grounded Theory, 30 semi-structured interviews of people who inhabit different spaces of the city are analyzed. The results indicate, on the one hand, that the options to recreate residential expectations are directly linked to the economic possibilities of realizing them, introducing the role of the State as a key dimension in these desires, and, on the other hand, that the center of the The city continues to be a highly attractive space for all social classes.



Keywords: habitus, spatial tastes, social classes, housing

1. INTRODUCCIÓN

Desde la sociología se ha constatado una distinción importante entre la estructura de clase (ocupación dentro del mercado laboral) y la formación de clase (identidad de posición en la estructura). En este sentido, el volumen de capitales económicos, culturales y sociales de una persona, que permite la pertenencia a un determinado campo social, no necesariamente está en sintonía con su habitus de clase, abriendo con ello una serie de tensiones que intentan ser resueltas en la medida que se logre una coherencia entre identidad de clase y el sustento material que lo sostiene (Savage et al., 2005; Bourdieu, 2005). Y esta disonancia producida por el movimiento entre campos diferenciados del espacio social se traduce también en las estructuras espaciales (Crawford y McKee, 2018).

De esta manera, desde un sentido geográfico, la distancia entre lo deseado identitariamente y lo posible materialmente se manifiesta en las expectativas residenciales que distintas clases tienen. Sin embargo, muchos trabajos prestan mayor atención a las reestructuraciones identitarias en términos residenciales que realiza la clase media (Méndez, 2018; Watt, 2009; Savage et al., 2005), dejando entrever que sólo este grupo puede resolver la histéresis residencial producto de la disponibilidad de recursos económicos para enfrentarla. Esto supone que las clases trabajadoras, e incluso aquellas clases medias decrementadas en su capacidad de gasto producto de las crisis económicas, no intentan resolver sus expectativas residenciales, y, por tanto, no buscan reestructurar sus identidades asociadas a la elección de un espacio para vivir.

En realidad, los gustos de clase en el espacio dibujados por las fantasías de residencia futura pueden hacer que cualquier persona sueñe con vivir en lugares inaccesibles en la actualidad, esto independiente del capital económico que controlen (Rojo, 2021). Y dicha particularidad del gusto espacial, que engloba a la totalidad de las clases sociales, es posible entenderlo al alero del impulso temprano que el Estado chileno dio a las políticas de viviendas, las cuales estaban encaminadas a transformar a las personas en propietarios de dicho lugar residencial (Hidalgo 2010).

El presente trabajo tuvo por objetivo describir las expectativas residenciales que tienen personas pertenecientes a distintas clases sociales de la ciudad de Temuco, Chile. Para ello se realizaron 30 entrevistas semiestructuradas que contemplaron las siguientes dimensiones: los patrones de consumo de la vivienda (arriendo, compra por hipoteca, por subsidio), y las proyecciones de movimientos residenciales hacia el futuro.

1.1 Expectativas residenciales de clase

Muchas veces el espacio social y el espacio físico son tratados como dos dimensiones distintas, sin la mayor relación que la obligada contextualización geográfica que muchas veces se hace de los procesos sociales. Frente a esta disociación la finalidad investigativa debe estar relacionada con entender estos dos espacios como aspectos de un mismo proceso, donde el espacio físico es inseparable de las relaciones sociales, esto es, una espacialidad donde las relaciones sociales se encuentran geografizadas (Santos, 1996), y por lo cual, “lo social siempre es espacial” (Ripoll y Tissot, 2010: 5).

Desde la sociología, Pierre Bourdieu manifiesta al final de su vida un interés por la relación entre estos dos espacios. Junto a la colaboración de Loïc Wacquant, el sociólogo francés perfila algunas ideas de cómo funciona la vinculación entre lo social y lo espacial, destacando que el mundo subjetivo objetivado del espacio social se traduce en las estructuras del espacio físico. Puntualmente Bourdieu (2018) argumenta que el espacio social tiende a coincidir con el espacio geográfico, y mientras más cercano estén ambos, es más probable que los grupos, agentes e instituciones compartan propiedades comunes. Esto de ninguna forma implica que las



personas socialmente distintas (con capitales diferenciados) no puedan encontrarse ocasionalmente en el espacio físico, sino más bien que la tendencia es a la correspondencia entre lugar habitado y espacio social al que pertenezca un grupo (Bourdieu, 1989). Lo planteado por este autor hace más complejo la integración social en las ciudades, ya que no sólo depende de las políticas estatales de vivienda y sus incentivos, sino también del conjunto de capitales y el habitus de clase de las personas que se están vinculando.

De esta forma, del volumen de capitales que controle una persona dependerá la distribución que estas tendrán en el espacio físico. Esto es, el ordenamiento social tiende a traducirse en el espacio físico en la medida que la ostentación del poder que poseen determinados grupos (combinación de distintos capitales) se expresa también en la apropiación del espacio ostentoso (Bourdieu, 2018). Esta actuación en la forma de ocupar el espacio físico de ninguna forma, en el esquema de Bourdieu, representa un nuevo tipo de capital, al que algunos denominan de motilidad (Kaufmann et al., 2004; García, 2016), sino más bien es el resultado de la combinación de capitales que tiene una persona y el habitus que las moviliza.

Bajo estos antecedentes, las expectativas residenciales de las personas, esto es, los gustos espaciales manifestados por el espacio físico, están directamente relacionados con el habitus de clase al que pertenecen. Sin embargo, mientras más complejo se hacen los sistemas sociales, menos correspondencia existe entre las disposiciones de clases y el capital económico que lo sustenta (Savage, 2010). Dicho de otra forma, existe una diferencia cada vez más importante entre la expectativa del espacio que se desea habitar y las posibilidades materiales para concretarlo, algo que Bourdieu (1997) define como histéresis, esto es, la brecha entre lo que se puede lograr objetivamente y lo anhelado subjetivamente. Y en el contexto urbano esto se traduce en que la movilidad residencial no es más que el reflejo de los aspectos simbólicos asociados a los gustos espaciales de distintas clases (Hanquinet et al., 2013; Meuleman y Savage, 2013). De esta manera, la producción asociada a un espacio urbano determinado no es más que el resultado de procesos de reproducción simbólica²⁵ vinculados a las disposiciones o habitus de clase (Bourdieu, 2006), donde una determinada área juega un papel importante en la resignificación de gustos y distinciones de diversos grupos.

2. METODOLOGÍA

Para cumplir con el objetivo de describir las expectativas residenciales de distintas clases sociales en Temuco, se realizaron 30 entrevistas semiestructuradas a personas que habitan distintos espacios de la ciudad. Para establecer la correspondencia entre espacio habitado y clases sociales de pertenencia se consideraron los cinco macro sectores trabajados en Rojo (2021), los cuales, a su vez, fueron determinados a través de un indicador cuantitativo de estratificación socio espacial que combinó variables ocupacionales y de educación a través de datos censales. Esto permitió entrevistar a cinco personas por cada uno de los sectores reconocidos con una clase en particular: muy alta, alta, media, baja y muy baja.

Las entrevistas fueron procesadas en el software Atlas ti. 8 y analizadas bajo los principios de la Teoría Fundamentada (Strauss y Corbin, 2002). Bajo esta misma estrategia cualitativa se seleccionó los casos utilizando el muestreo teórico, para lo cual se consideró las diferencias etarias, de actividades y sexo de las personas entrevistadas. El análisis está formado por propiedades y categorías iniciales, elementos que ordenan los discursos contrastados.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Las posibilidades de actuación del gusto espacial

²⁵ Espacios de representación en Lefebvre (2013).



Uno de los fundamentos centrales al momento de analizar el gusto espacial en la ciudad de Temuco se expresa en los criterios sobre los cuales los distintos grupos sociales pueden elegir el lugar de residencia, y, por tanto, son capaces de proyectar los dispositivos de clases en la conquista por los espacios urbanos. En esta categoría inicial presente en los discursos analizados es quizás donde con mayor fuerza se manifiestan las diferencias entre clases altas, medias y bajas. En este sentido, mientras las clases medias y altas tienen la posibilidad de proyectar sus gustos espaciales en el espacio urbano, correlacionado potencialmente habitus de clase, gusto espacial y espacio habitado, las clases más bajas sólo sustentan la proyección espacial de sus vidas en las escasas posibilidades de elección que les brinda el Estado a partir de la entrega de subsidios habitacionales.

Así, esta dimensión respecto a la capacidad operativa de concretar los gustos espaciales sobre los espacios urbanos, lo que denominaremos como el *poder del dinero y el consumo espacial*, se vincula directamente con el capital económico que tengan las distintas clases, sustentando la idea de una apropiación diferenciada de las ciudades según el habitus de clase (Hanquinet et al., 2013; Meuleman y Savage, 2013). En el caso de las clases más altas y medias, si bien la vía para alcanzar la vivienda actualmente habitada es el crédito hipotecario, el acceso a este tipo de financiamiento hace que las posibilidades de elección se amplíen, pudiendo con ello hacer coincidir el gusto espacial con los sistemas de disposiciones espaciales que la clase de pertenencia ha determinado a lo largo del tiempo.

“Entonces esta casa estaba a buen precio y el caballero muy amable la reservó al tiro. Mi marido la vino a ver nos encantó y la reservó. Sacó el cartel todo y compramos la casa. Nos demoramos por la típica cuestión del banco, que saliera el crédito y eso po. Así que la compramos por eso te digo con harto esfuerzo. Porque para que el banco te dé el crédito y ahora sí que es complicado. Ahora no podría comprar ni un COPEVA galla, nada. De hecho, el banco nos dio el cien por ciento porque no teníamos ni luca quinientos para la casa, pero nos encantó. Entonces estábamos dispuestos a...pero...fue complicado. Pero salió la casa. Era para mí” (mujer diseñadora, 53 años, clase muy alta).

“En primer lugar porque este departamento es de mi suegro, y preferimos pagarle arriendo a mi suegro que a un desconocido. Eso en primera instancia. Porque no teníamos intenciones de comprar un departamento en estos momentos de nuestras vidas. Y también nos acomoda mucho el lugar donde está el departamento. Hay un supermercado cerca, la locomoción está en la esquina y prácticamente vas a todas partes caminando y eso es muy cómodo” (mujer profesional, 28 años, clase alta).

“Ehmmm...el Milano no me gustó porque estaba al lado de una población. Y es peligroso, estaba al lado ahí...Detrás del Brain Storme como yendo hacia al río y ese era el otro temor que al estar cerca del río quizás iba a ser más húmedo. Eso fue como...y después dije no, ya. Este” (mujer profesional, 27 años, clase muy alta).

Si bien esta investigación no buscó analizar los fundamentos estéticos bajo los cuales se elige una vivienda en particular, ya que más bien el interés estuvo en los determinantes del gusto espacial en general, si es interesante relevar el hecho que independiente de la clase social media o alta desde la cual se esté hablando, no se observa un patrón de gusto diferenciado en cuanto a las dimensiones bajo las cuales se elige un tipo particular de vivienda para vivir. De esta manera, es posible señalar que la globalización de la imagen de ciudad ha impactado en la forma en que las distintas clases sociales con poder adquisitivo se apropian de los espacios urbanos, diluyéndose de esta forma las distinciones de clases que debieran operar según el principio del habitus de clase.



En cuanto a las clases más bajas, que en general se ven impedidas de elegir el espacio por falta de capital económico, la expresión máxima del gusto espacial está referida a la simple posibilidad de concretar el derecho a la ciudad, aunque esta no coincida con las expectativas que estos grupos tienen respecto a habitar un lugar determinado. Bajo esta restricción del gusto espacial en las clases más bajas, las opciones de habitar espacios que concuerden mínimamente con un tipo de imaginario de lugar se reducen al hecho de tener una vivienda propia. De esta forma, estos grupos sólo deben conformarse finalmente con un reducido número de áreas que el Estado puede conseguir en la ciudad, esto producto de la mercantilización del suelo urbano, o bien en el caso de las clases medias bajas con un poco más de capital económico, con las opciones que brindan los vouchers estatales para ocupar espacios más apetecidos. En el primer caso, y tal como es posible distinguir en los discursos analizados, muchas veces incluso el gusto espacial de las clases más bajas estuvo completamente ausente en el movimiento residencial que llevó a este grupo a ocupar los espacios que el Estado determinó, introduciendo con ello una dimensión de obligatoriedad respecto al suelo actualmente habitado. Este aspecto referido al carácter impositivo de la solución habitacional, y única forma de obtener parcialmente el derecho a la ciudad, se expresa en la idea de *es esa opción o nada*, propiedad discursiva que implica, en cierta forma, una coacción sobre el gusto espacial que poseen estas clases.

“O sea, yo no pude elegir; pero me gustó este terreno, por eso lo peleamos. Porque la otra opción era Labranza o Cajón y a mí no me gustaba” (mujer dueña de casa, 55 años, clase muy baja).

“No, la alternativa que teníamos era acá en Labranza; sino después era San Ramón, pero no me gustaba ahí” (mujer profesional, 38 años, clase media).

“Y la mía la compré para aprovechar el subsidio. Porque en esa época cuando yo compré la casa la casa valía 850 UF y daban un subsidio de como 380 entonces igual la casa salió barata. Y eran casas bonitas y las vi que eran de albañilería bien terminaditas. Lo único que estaban tan lejos. En Labranza. Yo quería Temuco. Yo quería Temuco, pero las casas de Temuco eran más caras. Entonces considerando eso tenía que ver igual que me alcanzara. No vi otro lugar distinto de este. La alternativa era aquí” (mujer profesional, 38 años, clase media).

3.2 Criterios a partir del cual se modela el gusto espacial

Las mayores opciones de movilidad residencial intencionada, y, por tanto, de actuación del gusto espacial, están asociadas a la clase media y alta, grupos que son capaces de direccionar las ventajas que el sistema financiero les brinda sobre la ciudad, esto según los gustos espaciales que determine su posición de clase. Sin embargo, e independiente de las diferencias que pueda existir entre clases altas, medias y bajas en términos de las posibilidades concretas de dar sentido a los gustos espaciales de clase, lo cierto es también que en los discursos es posible observar que todos los grupos sociales valoraron los mismos aspectos del espacio al momento de elegir un lugar de residencia. Estas dimensiones se relacionan, en general, con principios materiales, aun cuando también se declara una alta valoración por aquellas cualidades de tipo social o estético-ambiental que pudieran estar contenidas en el espacio. En este sentido, características como la cercanía con los centros neurálgicos, la seguridad, la existencia de áreas de esparcimiento, y la conectividad en general, ocupan un papel preponderante al momento de establecer los fundamentos del por qué se habita o habitaría un lugar determinado.



Dentro de los discursos de las clases sociales analizadas respecto a los mecanismos que siguieron para elegir el lugar que habitan, las dimensiones más mencionadas se relacionan con la conectividad, un aspecto que puede ser integrado en una propiedad discursiva del gusto espacial que podríamos denominar el *ideal espacial para vivir*.

En esta propiedad se destaca que la decisión de vivir en un sector determinado se vincula con la cercanía que dicha área tiene con respecto al centro de la ciudad, lo que llamaremos el *atractivo espacial gravitacional*. Así, e independiente del grupo social de pertenencia, todos buscan estar lo más cerca del centro de Temuco, aunque muchas veces eso no se consigue debido a causas distintas según la clase social de pertenencia. En este sentido, mientras en las clases más altas se pueden presentar los problemas de distancia y tiempo de traslado debido a que privilegiaron aquellas viviendas que están ubicadas en entornos naturales, alejados del centro de la ciudad, en el caso de las clases más bajas los motivos son la nula posibilidad de elección, y, por tanto, la conformidad de tener una vivienda propia, así sea en espacios alejados de la ciudad.

“En el centro, pucha que está todo cerca. Yo estoy a tres cuadras de las tiendas, de los súper, de tomar buena locomoción, eso es lo bueno, estas a 5 minutos del centro” (mujer profesional, 25 años, clase alta).

“En la Avenida Alemania, por Hoschtetter (le gustaría vivir), porque es central. Tengo todo al lado” (mujer técnica de nivel superior, 53 años, clase muy alta).

“Eh... principal la comodidad de vivir en el sector por la cercanía que hay con el centro” (hombre técnico industrial, 45 años, clase baja).

Estos discursos asociados a la importancia de la conectividad de los espacios escogidos (o por escoger) para vivir, en algunos casos está determinado por el imperativo de cercanía entre la vivienda y el colegio de los hijos. Así, y bajo este principio, la decisión de dónde vivir no pasa necesariamente por la concreción de un gusto espacial de clase, sino más bien por un tipo de estrategia residencial en donde el espacio es considerado como el resultado de un proceso decisional mayor. Este proceso, que tiende a ser más común en las clases altas, se estructura en términos de privilegiar la conexión funcional con entidades importantes al interior del núcleo familiar como es el colegio²⁶, esto en desmedro de un gusto espacial determinado.

“Porque los chicos entraron a clases, y tenían más actividades acá y era complicado estar viajando a cada rato, entonces nos pasábamos casi nos quedábamos a alojar acá y era difícil tanto viaje entonces decidimos quedarnos más acá y después cuando mi papa jubiló se fueron al campo y quedamos solos acá” (mujer profesional, 44 años, clase alta).

²⁶ Esta característica asociada al factor educacional de los hijos al momento de tomar una decisión respecto al espacio donde vivir resulta interesante cuando se discute las consecuencias de la segregación escolar en las ciudades. En este sentido, la movilidad residencial obedecería, entre otros muchos factores, al hecho de la libertad con la cual las familias eligen los colegios de sus hijos, y, por tanto, a la capacidad de las clases sociales más altas de querer estar cerca de dichos establecimientos educacionales. Bajo este modelo de movilidad residencial, una parte de las transformaciones socio-espaciales están directamente relacionadas con la diversificación del modelo educacional en Chile y su expresión espacial en las ciudades, lo cual implica una importante relación entre expectativas residenciales y la elección de la escuela (Méndez y Gayo, 2019).



“Decidimos comprar aquí una por el valor de la casa, y otra por la locomoción y que había colegios cerca. Buscamos todas esas alternativas por los niños. Porque algunos todavía estaban chicos...” (mujer 52 años, dueña de casa, clase baja).

“Es que acá los colegios están cerca” (mujer profesional, 45 años, Clase muy alta).

4. CONCLUSIONES

Las posibilidades de actuación del gusto espacial son diferenciadas con respecto a la clase social desde donde se esté hablando. Las clases medias y más altas funcionan en base al principio del *poder del dinero y el consumo espacial*, propiedad discursiva que modela la actuación del gusto espacial hoy sobre las ciudades. Por el otro lado, las clases sociales más bajas operan bajo el código *es esa opción o nada*, que está referida a las escasas posibilidades de operatividad de gusto espacial debido al reducido capital económico que posee este grupo. Estas dos direcciones de concreción de la vivienda según la clase social determinan, además, el grado de actuación tanto del Estado y sus políticas habitacionales, como del mercado y su interés por capitalizar a partir del suelo urbano.

Además, e independiente de la distinción de clase referida a las posibilidades concretas de recrear los gustos espaciales en la ciudad, la idea del lugar óptimo para vivir se presenta de manera transversal en todos los grupos sociales. Y en ello el centro de la ciudad sigue teniendo un atractivo importante para las personas en términos de proyectar la movilidad residencial futura.

AGRADECIMIENTOS

Este comunicado forma parte del proyecto Fondecyt Regular N° 1201255 “Los gustos espaciales en la producción de espacios urbanos dentro del Chile neoliberal: el caso de las conurbaciones de Temuco-Padre Las Casas e Iquique-Alto Hospicio.” Se agradece el financiamiento de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID).

REFERENCIAS

- Bourdieu, P. (2005). *La estructura social de la economía*. Barcelona: Anagrama
- Bourdieu, P. (2006). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus
- Bourdieu, P. (1989). Social Space and Symbolic Power. *Sociological Theory*, 7(1), 14-25. <https://doi.org/202060>
- Bourdieu, P. (1997). *Razones Prácticas*. Barcelona: Anagrama.
- Crawford, J. y McKee, K. (2018). Hysteresis: Understanding the Housing Aspirations Gap. *Sociology*, 52(1), 182-197. <https://doi.org/10.1177/0038038516661263>
- García, F. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y Economía*, 31, 15-32.
- Hidalgo, R. (2010). El papel de las leyes de fomento de la edificación obrera y la caja de habitación en la política de vivienda social en Chile 1931-1952. *Revista INVI*, 15(39), 92-120. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62105/66167>



- Kaufmann, V., Bergman, M. y Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional*, 28 (4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Meuleman, R. y Savage, M. (2013). A Field Analysis of Cosmopolitan Taste: Lessons from the Netherlands. *Cultural Sociology*, 7 (2), 230–256. <https://doi.org/10.1177/1749975512473991>
- Méndez, M.L. y GAYO, M. (2019). *Upper Middle Class Social Reproduction. Wealth, Schooling, and Residential Choice in Chile*. New York: Palgrave Pivot Series.
- Méndez, M. L. (2018). Neighborhoods as Arenas of Conflict in the Neoliberal City: Practices of Boundary Making Between “Us” and “Them”. *City & Community*, 17 (3), 737-753. <https://doi.org/10.1111/cico.12326>
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Ripoll, F. & Tissot, S. (2010). La dimension spatiale des ressources sociales. *Regards Sociologiques*, 40, 5-7.
- Rojo-Mendoza, F. (2021). Los gustos espaciales y las expectativas residenciales en Chile: el principio del derecho a la vivienda. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(2), 87-99. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n2.89491>
- Santos, M. (1997). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona: Ariel Geografía
- Savage, M., Allen, CH., Atkinson, R., Burrows, R., Méndez, M.L., y Watt, P. (2010). Focus Article. *Housing, Theory and Society*, 27(2), 115- 161. <https://doi.org/10.1080/14036090903434975>
- Savage, M, Bagnall, G. y Longhurst, B. (2005). *Globalization and Belonging*. London: Sage.
- Watt, P. (2009). Living in an oasis: middle-class disaffiliation and selective belonging in an English suburb. *Environment and Planning A*, 41, 2874-2892. <https://doi.org/10.1068/a411120>
- Strauss, A., y Corbin, C. (2002). *Bases de la investigación cualitativa: técnicas y procedimientos para desarrollar la Teoría Fundamentada*. Universidad de Antioquia.



RECONFIGURACIÓN ESPACIAL METROPOLITANA Y SOSTENIBILIDAD: ANÁLISIS DE LAS TENDENCIAS DEMOGRÁFICAS Y DE MOVILIDAD EN BARCELONA Y MADRID

Fernando Gil-Alonso

Departamento de Geografía. Universidad de Barcelona

Cristina López-Villanueva

Departamento de Sociología. Universidad de Barcelona

Jennifer Thiers-Quintana

Vicerrectorado de Investigación, Universidad de Barcelona

Resumen: La Comisión Europea ha promovido recientemente el *European Green Deal* que persigue lograr una transformación ecológica y justa hacia un modelo de desarrollo climático que permita reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En este contexto, la Comisión Europea ha lanzado una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente para conseguir una transición hacia un sistema de transporte ecológico, inteligente y asequible que transforme las formas en que las personas se mueven en el continente y en las áreas urbanas. Los gobiernos locales de las grandes ciudades han implementado diversas medidas para reducir el impacto del tráfico de vehículos privados y mejorar la movilidad y la conectividad. Sin embargo, ¿las políticas de restricción del vehículo privado contradicen las tendencias espaciales metropolitanas de suburbanización, que implican un crecimiento de población urbana residiendo en periferias metropolitanas cada vez más amplias y fragmentadas? Los objetivos del trabajo son: 1) analizar las tendencias demográficas y de movilidad residencial en los centros urbanos y sus periferias y, 2) describir las tendencias de circulación y movilidad cotidiana, durante las dos últimas décadas las áreas urbanas funcionales (AUF) de Barcelona y Madrid. Ello permite corroborar si las políticas públicas logran reducir el uso del vehículo privado o si, por el contrario, la suburbanización es un obstáculo a esa reducción.

Palabras clave: Suburbanización, movilidad diaria, áreas metropolitanas, Madrid, Barcelona

Abstract: The European Commission has recently fostered the European Green Deal, aiming to achieve a green and fair transformation towards a climate-friendly development model reducing greenhouse gas emissions. Within this context, the European Commission has launched a Sustainable and Smart Mobility Strategy to achieve a transition to a green, smart, and affordable transport system, transforming the ways in which people move around the continent and urban areas. Local governments in major cities have implemented several measures to reduce the impact of private vehicle traffic and improve mobility and connectivity. However, would private vehicle restriction policies clash with metropolitan suburbanization spatial trends? In other words, would they come into conflict with the growing urban population residing in increasingly large and fragmented metropolitan peripheries? The objectives of this paper are: 1) to analyse the demographic and residential mobility trends in urban centres and their peripheries and, 2) to describe traffic and daily mobility trends, in the



last two decades in the Barcelona and Madrid Functional Urban Areas (FUAs). This will allow us to observe whether public policies have succeeded in reducing the use of private vehicles or whether, on the contrary, suburbanization is being an obstacle to achieve this reduction.

Keywords: Suburbanization, daily mobility, metropolitan areas, Madrid, Barcelona.

1. INTRODUCCIÓN

El trabajo aborda la aparente contradicción entre las tendencias demográficas y migratorias urbanas generadas por las dinámicas de suburbanización —que potencialmente implican un aumento de los desplazamientos (en número, tiempo y distancia recorridos) y un mayor uso del vehículo privado— y las acciones políticas planificadas e implementadas por los gobiernos locales y metropolitanos para conseguir una transición hacia una movilidad más sostenible. En efecto, en un contexto global de cambio climático, las grandes ciudades han promovido políticas a favor de la protección del medio ambiente y la reducción de emisiones que pasan, en su mayoría, por la reducción del número y uso de vehículos privados. Sin embargo, ¿es esto posible en un contexto de creciente suburbanización? El objetivo es responder a esta cuestión analizando y comparando las áreas urbanas de Madrid y Barcelona como caso de estudio.

1.1 Políticas europeas de transición hacia una movilidad urbana sostenible

El *European Green Deal* (EGD) (European Commission. 2019), impulsado por la Comisión Europea, tiene como objetivo lograr una transformación ecológica y socialmente justa hacia un modelo de desarrollo climáticamente neutro. Para ello, ha fijado como objetivo intermedio la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 55% en el horizonte 2030 y de alcanzar la neutralidad climática (*net-zero target*) en 2050.

El transporte es uno de los sectores en los que las emisiones son hoy superiores a las de 1990 y, a pesar de los esfuerzos por reducirlas, siguen aumentando. La Comisión Europea lanzó en diciembre de 2020 una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente (European Commission, 2020) con el objetivo de lograr que los medios de transporte sean más sostenibles, mejorando al mismo tiempo la salud de la población, pues la contaminación es una de las principales causas de muertes prematuras y enfermedades en Europa y es responsable de alrededor de 400.000 muertes prematuras anuales (Bernardo, 2021). Las ciudades representan el 40 % del transporte total por carretera en la UE y son claves para alcanzar este objetivo (European Commission, 2021). Aunque existe una larga lista de políticas europeas sobre movilidad urbana sostenible que datan de finales de los años 80, en la actualidad las ciudades europeas han acelerado el desarrollo de acciones en torno a tres ejes para reducir la contaminación del aire y los niveles de congestión: a) la promoción del uso del transporte público, los vehículos compartidos y la micromovilidad; b) el urbanismo táctico o intervención sobre el espacio físico urbano mediante la reducción de carriles para vehículos particulares, la expansión de las vías específicas para bicicletas, patines, etc., la ampliación de aceras o creación de calles exclusivamente peatonales, entre otras medidas; y c) la implantación de restricciones de circulación mediante peajes o prohibiendo entrada de vehículos contaminantes a los centros urbanos.

La implementación de estas medidas por parte de las autoridades locales se ha visto acelerada por la pandemia del COVID-19, que ha provocado una reducción de la movilidad y cambios importantes en el uso del transporte urbano, cuyo uso se ha visto afectado por la pandemia (de hecho, no ha logrado recuperar el número de viajeros pre-COVID-19); el aumento del teletrabajo y la percepción de menor seguridad ante el contagio han contribuido a ello (Abdullah y Serrano Roble, 2021). Esta menor movilidad durante la pandemia ha sido aprovechado por algunos poderes públicos locales para tratar de acelerar la implantación de *la ciudad de los 15 minutos*, concepto que significa que los ciudadanos deberían poder satisfacer las necesidades cotidianas en áreas de proximidad y desplazándose por ellas mediante el uso de la movilidad activa —es decir, a pie o en bicicleta—, de manera que no tuvieran necesidad de salir de su barrio, reduciéndose de esa manera el uso del vehículo privado (Sluiter, 2021).

Se ha desarrollado así formas de movilidad alternativa como la micromovilidad, mejor adaptada a los viajes de corta distancia (Gragera, 2021). Se ha promovido el uso de las bicicletas, los patinetes de motor o eléctricos, se



han ampliado los kilómetros de vías ciclables y se han creado carriles específicos, segregando estos vehículos de los de motor y peatones.

Respecto al urbanismo táctico, se han realizado intervenciones en el espacio urbano físico, como la implementación de *low traffic neighbourhoods* (Leach, 2021) o zonas de tráfico reducido destinadas a reducir el tráfico de vehículos privados mediante la restricción de la circulación (cierres de calles, inversión del sentido de la circulación o limitación de la velocidad). En el caso de Barcelona se han desarrollado las *superilles* o supermanzanas con la finalidad de recuperar el espacio ocupado por los vehículos privados para los ciudadanos, peatonalizando calles, reduciendo circulación de vehículos privados, aumentando carriles de circulación para autobuses y ampliando aceras con la finalidad de generar un espacio público más saludable y sostenible, fomentar las interacciones sociales y promover la economía local (Ajuntament de Barcelona, 2021).

Finalmente, se han creado zonas de bajas emisiones en más de 300 ciudades europeas para evitar que los vehículos contaminantes entren en las ciudades centrales. Las ciudades europeas han empleado diversas medidas: la mayoría han optado por prohibir la circulación de los vehículos más antiguos y contaminantes. Es el caso de Barcelona, donde el 1 de enero del 2020 se activó la zona de bajas emisiones (ZBE) de las rondas de Barcelona, que afecta a la mayor parte del municipio de la capital catalana y a parte de los municipios colindantes (AMB, 2020). También Madrid implementó Madrid Central en 2018, que con el nuevo gobierno municipal ha pasado a llamarse Madrid Zona de Bajas Emisiones, dentro de la cual existen zonas de especial protección como la que afecta al Distrito Centro (Ayuntamiento de Madrid, 2022). Algunas ciudades pioneras han ido un paso más allá e introdujeron peajes que se aplican a todos los vehículos que entran en la ciudad: Singapur (desde 1975), Londres (desde 2003), Estocolmo (desde 2007), Milán (desde 2008), Gotemburgo (desde 2013) y Palermo (desde 2016). Londres incluso aplica un cargo adicional al peaje en función del nivel de emisiones de los vehículos. Este tipo de medidas se han demostrado efectivas para combatir la contaminación, pero solo los peajes parecen ser efectivos en reducir la congestión (Bernardo et al. 2020; Simeonova et al, 2019; Gibson et al. 2015). Además, mientras que reducen el tráfico en las zonas urbanas centrales afectadas por las restricciones, incrementan a cambio la congestión en las áreas circundantes, por lo que el efecto final para el conjunto del área urbana acaba siendo pequeño. Por otro lado, este tipo de medidas afecta negativamente la movilidad de la población más desfavorecida. Nuevamente, la pandemia ha ampliado la brecha de movilidad (*mobility divide*) entre grupos sociales y ha demostrado que no es posible separar movilidad, medio ambiente e igualdad a la hora de diseñar políticas sobre la transición hacia una movilidad sostenible.

La implementación de estas medidas, que no han estado exentas de conflicto, no siempre ha generado los resultados deseados puesto que no siempre han conseguido reducir el uso del transporte privado y, por tanto, minimizar las emisiones. Las propias dinámicas migratorias urbanas, que han contribuido a un proceso de suburbanización (López-Villanueva y Pujadas, 2015), han frenado el éxito de estas políticas y en ello ahonda este trabajo.

El calendario de la evolución de la economía española ha marcado la cronología de las dinámicas de transformación urbana en las dos últimas décadas en las mayores áreas metropolitanas de España. Tras el estallido de la crisis económica y financiera en 2008 y tras su relativa recuperación en 2014, aumentó la intensidad migratoria y los cambios residenciales intrametropolitanos. Sin embargo, estos fenómenos se volvieron más inestables, más complejos y fragmentados (Gil-Alonso, López-Villanueva, Bayona-Carrasco y Pujadas, 2021). Se diversificó la direccionalidad, los motivos de desplazamiento y las características sociodemográficas de los migrantes. Estas nuevas tendencias de movilidad crearon una nueva configuración espacial en las grandes áreas urbanas españolas. Se reactivó la suburbanización a la vez que los municipios centrales intensificaron la capacidad de atracción de determinados grupos de edad (jóvenes) y se reanudó la inmigración internacional (López-Gay, 2018). Estos cambios que están reconfigurando espacialmente las grandes áreas metropolitanas generan, sin duda, impactos en la movilidad diaria de la población y en sus consecuencias ambientales.



El trabajo pretende ser un ejercicio útil para desarrollar políticas públicas que busquen reducir la contaminación en las ciudades, teniendo en cuenta las características del desarrollo urbano y las tendencias demográficas y espaciales.

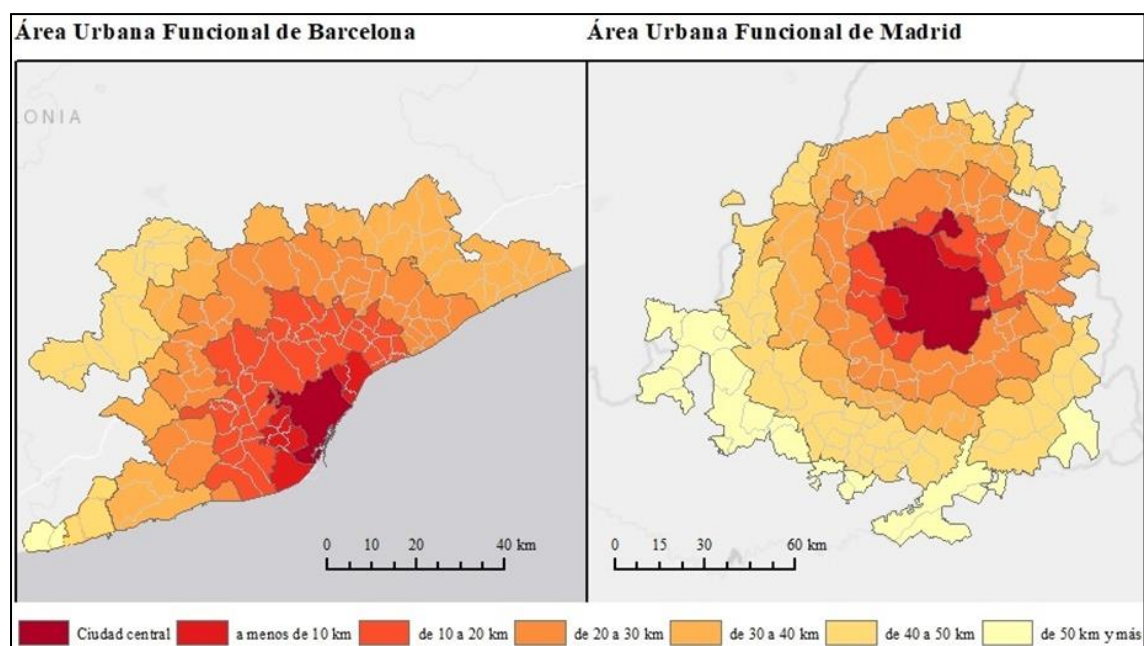
La comunicación se estructura, tras esta introducción y una breve descripción metodológica, en un capítulo de resultados con dos apartados: a) el análisis de las tendencias demográfico-territoriales en las áreas urbanas de Barcelona y Madrid, atendiendo a las dinámicas de crecimiento y/o disminución de la población en los centros y periferias y b) el análisis de la movilidad diaria según tipo de transporte diaria en ambas áreas. Un apartado final de conclusiones resume los principales hallazgos.

2. METODOLOGÍA

Las principales fuentes estadísticas utilizadas para este trabajo han sido los microdatos del Padrón Continuo publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), utilizados para el análisis de las dinámicas demográficas de reconfiguración urbana de las dos áreas metropolitanas estudiadas y la utilización de encuestas: Encuesta de Movilidad en día Feiner (EMEF) y la Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid (EDM). El principal problema ha sido trabajar con datos con un nivel de desagregación que permitan observar los cambios entre los municipios centrales y el resto de coronas metropolitanas.

Ambas áreas metropolitanas se han analizado partir de la delimitación establecida en el marco del proyecto europeo *Urban Audit*, cuya traslación son los denominados “indicadores urbanos” del INE. Son las actualmente denominadas “áreas urbanas funcionales” (AUF), cada una de las cuales está conformada por una ciudad central y los municipios de su entorno funcional inmediato, definido en función de la influencia laboral (esto es, aquellos municipios caracterizados por tener una parte significativa de su población ocupada residente que se desplaza a trabajar a la ciudad que da nombre al AUF. Dado el carácter funcional de esta definición, su delimitación ha ido variando con el tiempo. En este trabajo se ha utilizado una definición de las AUF de Madrid y Barcelona que comprenden 166 y 135 municipios, respectivamente. Además, para calcular el crecimiento demográfico de las periferias en un marco de creciente suburbanización, los municipios se han agrupado en una serie de coronas de 10 km según su distancia a la ciudad central (Figura 1).

Figura 1. Delimitación de las Áreas Urbanas Funcionales (AUF) de Barcelona y Madrid y de sus coronas de municipios según la distancia a la ciudad central.



Fuente: Elaboración propia a partir de los Indicadores Urbanos del INE.

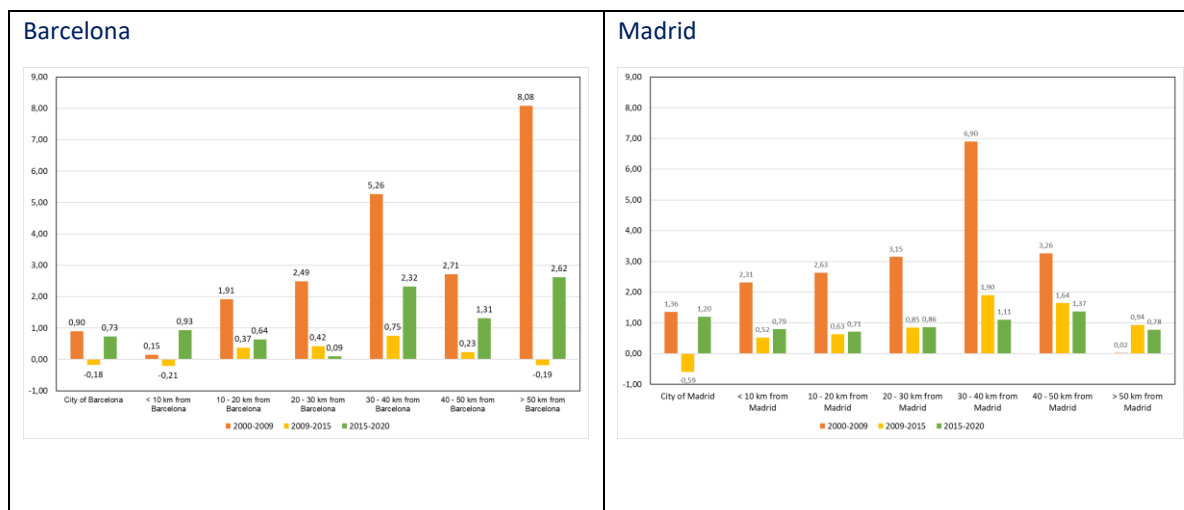


3. RESULTADOS

3.1 Evolución de las áreas urbanas: diferencias entre centro y periferias

Los datos ponen de manifiesto que se han mantenido las tendencias de suburbanización (aumentado la población en las coronas periféricas, especialmente las más alejadas de la ciudad, a lo largo de todo el periodo analizado), si bien se observan tres etapas claramente diferenciadas en función de las fases del ciclo económico, así como ciertas diferencias de carácter geográfico entre las AUF de Barcelona y Madrid (Figura 2).

Figura 2. Tasa de crecimiento anual de las ciudades de Barcelona y Madrid y de los municipios de sus áreas metropolitanas según coronas de distancia. 2000-2020



Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón Continuo (INE).

En efecto, la fase²⁷ inicial de fuerte expansión económica anterior a la Gran Recesión (que se manifiesta en España hacia 2008) se caracteriza por un fuerte crecimiento demográfico y de la suburbanización, mayor en Madrid y en Barcelona y con ciertas diferencias geográficas: en la metrópolis catalana los municipios contiguos a la ciudad central (situados a menos de 10 km) apenas ganan población, mientras que los mayores incrementos se dan en los municipios más alejados; por el contrario, en Madrid, son los municipios situados a entre 30 y 40 km de la capital los que más crecen, no encontrándose apenas impacto de la suburbanización a más de 50 kilómetros.

En la segunda fase, de fuerte recesión, entre 2009 y 2014, las dos ciudades centrales (y la primera corona, en Barcelona) pierden población, mientras que la suburbanización pierde fuerza, aunque los municipios periféricos siguen ganando población: más en Madrid que en Barcelona, donde las localidades más alejadas incluso pierden habitantes. En ambas AUF son los municipios a una distancia de 30-40 los que tienen una dinámica más positiva. La importante disminución, con la crisis, de los flujos de llegada de inmigrantes extranjeros estaría detrás de esta reducción del crecimiento demográfico y de la atenuación de la periurbanización, a la que contribuyó la fuerte disminución de las promociones residenciales en la periferia por el pinchazo de la “burbuja inmobiliaria”.

La posterior fase de cierta recuperación económica y de los flujos migratorios que se ha denominado “poscrisis” y que acontece aproximadamente desde 2015 al estallido de la crisis de la COVID-19, ha sido caracterizada por una recuperación de la suburbanización en ambas metrópolis. Los centros urbanos y los municipios más cercanos recuperaron población debido a la llegada, una vez más, de inmigrantes internacionales, en los últimos años antes del estallido de la crisis del Covid-19 (Gil-Alonso, Thiers, Bayona-Carrasco y Pujadas, 2021). Estos flujos exteriores alimentaron, a su vez, las tendencias hacia la suburbanización de la población (nacional y extranjera). Por lo tanto, en mayor o menor grado en función de las fases del ciclo económico, a lo largo del

²⁷ Las tres fases se han delimitado en función de las poblaciones oficiales a 1 de enero de 2000, 2009, 2015 y 2020, que han sido las utilizadas para calcular las tasas de crecimiento anual acumulado en cada una de las fases.



siglo XXI se ha dado un mayor crecimiento de habitantes en los municipios periféricos que en las dos ciudades centrales, que han perdido peso demográfico. Veamos cuáles han sido las consecuencias sobre la movilidad diaria de sus habitantes.

3.2. Tendencias de movilidad diaria

Los habitantes de las coronas exteriores de ambas áreas metropolitanas son los que actualmente realizan más movimientos diarios (4,03 movimientos por persona en el caso de Barcelona) y los que viven en el anillo interior, los que menos lo hacen: 3,91 desplazamientos per cápita. Destaca una mayor práctica de la movilidad activa en la ciudad central frente a las coronas metropolitanas y un absoluto predominio del vehículo privado en la segunda corona metropolitana ante cualquier otro tipo de transporte.

En las ciudades, los desplazamientos que se realizan en bicicleta y patinete se han visto beneficiados por el crecimiento de la red de vías ciclables, pacificadas y verdes. También ha aumentado el número de usuarios de vehículos eléctricos, aunque siguen representando una minoría (Tabla 1). Comparando ambas áreas urbanas, destaca el mayor peso de la movilidad activa en Barcelona (alrededor del 50% de todos los desplazamientos) respecto a Madrid, donde suponen poco más de un tercio. Los viajes en transporte público representan, en 2019, alrededor de una cuarta parte del total en ambas áreas urbanas, aunque con una cierta pérdida de peso desde 2013.

Tabla 1. Número de desplazamientos diarios según tipo de transporte en el Área Metropolitana de Barcelona. 2013 y 2019 y Comunidad de Madrid, 2014 y 2018

2019			2013			2018			2014		
		%			%			%			%
On foot	5.313.690	47,9	On foot	5.063.051	49,7	On foot	5.381.897	34,0			
Bicycle	211.993	1,9	Bicycle	163.492	1,6	Bicycle	71.936	0,5			
Scooter	39.647	0,4	Scooter	0	0,0	Other	50.381	0,3			
Total active mobility	5.580.219	50,3	Total Active Mobility	5.226.543	51,3	Total active mobility	5.504.214	34,7	Total Active Mobility	2.907.816	22,5
Bus	945.632	8,5	Bus	867.048	8,5	Bus	1.715.772	10,8	Bus	2143441	16,6
Metro	1.055.903	9,5	Metro	1.009.074	9,9	Metro	1.467.908	9,3	Metro	2012104	15,6
Other trains	544.305	4,9	Other trains	509.771	5,0	Other trains	676.694	4,3	Other trains	681247	5,3
Rest of public transport	102.146	0,9	Rest of public transport	90.811	0,9	Rest of public transport			Rest of public transport		
Total public transport	2.647.986	23,8	Total public transport	2.476.704	24,3	Total public transport	3.860.375	24,4	Total public transport	4.836.792	37,4
Car driver	1.843.671	16,6	Car driver	1.607.606	15,8	Car driver	4.743.107	29,9	Car driver		
Car passenger	369.876	3,3	Car passenger	357.060	3,5	Car passenger	1.448.024	9,14	Car passenger		
Motorbike	552.275	5,0	Motorbike	493.072	4,8	Motorbike	142.456	0,9	Motorbike		
Rest private vehicle	97.696	0,9	Rest private vehicle	28.722	0,3	Rest private vehicle	149.091	0,9	Rest private vehicle		
Total private vehicle	2.863.518	25,8	Total private vehicle	2.486.460	24,4	Total private vehicle	6.482.678	40,9	Total private vehicle	5.180.443	40,1
Total daily movements	11.091.723	100,0	Total daily movements	10.189.707	100,0	Total daily movements	15.847.266	100,0	Total daily movements	12.925.051	100,0

2019			2013		
		%			%
Total active mobility			Total active mobility		
Barcelona	3.049.136	53,7	Barcelona	2.797.798	53,0
Rest of inner ring	1.983.278	48,2	Rest of inner ring	1.951.685	51,4
Other ring	547.805	42,3	Rest AMB	477.060	43,1
Total public transport			Total public transport		
Barcelona	1.574.131	27,7	Barcelona	4.512.227	28,6
Rest of inner ring	916.551	22,3	Rest of inner ring	842.197	22,2
Other ring	157.304	12,1	Rest AMB	122.280	11,0
Total private vehicle			Total private vehicle		
Barcelona	1.058.947	18,6	Barcelona	971.471	18,4
Rest of inner ring	1.213.613	29,5	Rest of inner ring	1.006.813	26,5
Other ring	590.958	45,6	Rest AMB	508.177	56,9

2018		
		%
Total public transport	3.849.488	
Madrid Almendra	836.134	34,8
Madrid Periferia	1.746.911	32,8
Corona Metropolitana	1.141.061	16,4
Corona Regional	125.382	10,8
Total private vehicle	6.184.621	
Madrid Almendra	487.745	20,3
Madrid Periferia	1.725.607	32,4
Corona Metropolitana	3.318.817	47,7
Corona Regional	652.452	56,2

Fuente: EMEF, 2013 y 2019 y Encuesta Domiciliar de Movilidad Residencial Madrid, 2014 y 2018.

Por el contrario, los desplazamientos en vehículo privado continúan creciendo con más intensidad que el resto de viajes en otro tipo de transporte más sostenible y representan más de una cuarta parte del total de movimientos en Barcelona y más del 40% en Madrid, con un incremento de 8 décimas desde 2013 en el área de la capital de España y de 1,4 puntos porcentuales en la metrópolis catalana. El creciente número de personas que viven en municipios situados en la periferia urbana –donde el transporte público deja de ser competitivo, ya que implica viajar más tiempo–, que están en edad laboral y que se desplazan por motivos de trabajo y/o estudios (cabe mencionar el peso de los desplazamientos diarios por este motivo), recorriendo mayores distancias, contribuye a explicar el mantenimiento del vehículo privado, e incluso su incremento, en este tipo de desplazamientos.

Si bien es cierto que las políticas de reducción del vehículo privado han tenido éxito en las ciudades centrales y los municipios de su conurbación, no ha sido así en los municipios de la periferia metropolitana. Pero no porque



los “suburbanitas” no practiquen más la movilidad activa o el uso del transporte público –ambos han aumentado entre 2013 y 2019 e incluso más que en la ciudad central y en los municipios adyacentes (Tabla 1)–, sino porque también ha aumentado el uso del vehículo privado, que representa alrededor del 50% de los desplazamientos en las coronas exteriores del área metropolitana de Barcelona y de la corona metropolitana de Madrid, y más del 50% de los viajes en la corona regional (la más exterior) de esta última metrópolis. En otras palabras: a mayor población residiendo en las periferias, mayor uso del vehículo privado y menor peso relativo del uso del transporte público y de la movilidad activa, pese a que también incrementen su uso.

4. CONCLUSIONES

La investigación, que ha analizado la relación entre las dinámicas demográficas espaciales recientes en las áreas metropolitanas de Barcelona y Madrid, y sus consecuencias en la movilidad diaria, ha proporcionado una clara respuesta a la pregunta de investigación: la movilidad activa y el uso del transporte público y se ha incrementado, pero el del vehículo privado ha crecido aún más. Esto se debe a varios factores. El primero es el envejecimiento de la población, lo que implica menos uso del transporte público. El segundo es la creciente importancia –en un contexto de recuperación económica– de los desplazamientos laborales, que implican un mayor uso del vehículo privado, en comparación con los viajes por otros motivos. El tercero, y en nuestra opinión el más importante, es el porcentaje creciente de personas que viven en la periferia y que, por estructura de edad, principalmente trabajan (adultos) o estudian (jóvenes). Este último hecho, que implica aumentar la distancia de desplazamiento, también conduce a un mayor uso del automóvil, para reducir el tiempo que implicaría viajar en transporte público. Por lo tanto, la respuesta debe señalar la diferencia entre lo que ocurre en los dos municipios centrales y en los periféricos.

En otras palabras, la transición lenta hacia formas sostenibles de movilidad en el centro de la ciudad y en los densos municipios contiguos –lo que se ha de considerar un éxito de las políticas implementadas para tal fin– se ve contrarrestada por lo que ocurre en los suburbios periféricos. Allí, el uso del vehículo privado sigue siendo predominante, teniendo además en cuenta que la proporción de población metropolitana que vive en estas áreas es creciente.

Los resultados de esta investigación muestran que las intervenciones para reducir el uso del vehículo privado en las grandes ciudades pueden verse afectadas por las dinámicas sociodemográficas y residenciales observadas a nivel metropolitano. Por tanto, las políticas deben planificarse sobrepasando la estricta delimitación municipal y extenderse al ámbito metropolitano en el que se desarrollan, por definición, las políticas ambientales y de planificación del transporte. Esto debe de tenerse especialmente en cuenta cuando los procesos de suburbanización y expansión urbana parecen favorecer el uso de vehículos privados en lugar del transporte público o la movilidad activa.

Por último, las medidas implementadas hasta ahora para reducir el tráfico rodado y recuperar el espacio público para los ciudadanos han fortalecido la transición hacia una movilidad baja en carbono en muchas ciudades europeas, pero también han ampliado la llamada “brecha de movilidad” (García Lamarca et al., 2020).

AGRADECIMIENTOS

El trabajo se inscribe en el proyecto *Nuevas movilidades y reconfiguración sociorresidencial en la poscrisis: consecuencias socioeconómicas y demográficas en las áreas urbanas españolas* (RTI2018-095667-B-I00), dirigido por Cristina López-Villanueva y Fernando Gil-Alonso, y financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación. Agencia Estatal de Innovación (MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/ FEDER «Una manera de hacer Europa»).

REFERENCIAS

Abdullah, H., Serrano Roble, E. Eds. (2021). *Urban Mobility after COVID-19. Long-term strategies for the sustainable mobility transition in European cities*. Barcelona: CIDOB, Ajuntament de Barcelona.

Recuperado

en



https://www.cidob.org/es/publicaciones/serie_de_publicacion/monografias/monografias/urban_mobility_after_covid_19_long_term_strategies_for_the_sustainable_mobility_transition_in_european_cities

Ajuntament de Barcelona (2021). *Barcelona Superblock: New Stage. 2021*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Recuperado en <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/>

AMB–Àrea Metropolitana de Barcelona (2020). *ZBE Rondes de Barcelona*. Barcelona: AMB. Recuperado en <https://www.zbe.barcelona/en/index.html>

Ayuntamiento de Madrid (2022). *Zona de Bajas Emisiones*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Recuperado en <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Zonas-de-bajas-emisiones/>

Bernardo, V., Fageda, X. y Flores-Fillol, R. (2020). Mitigating congestion in urban areas: Urban tolls versus low emission zones. *Papeles de Energía*, 10, 67–92. Recuperado en <https://www.funcas.es/wp-content/uploads/2020/11/Valeria-Bernardo-Xavier-Fageda-and-Ricardo-Flores-Fillol.pdf>

Bernardo, V. (2021). The effectiveness of low-emission zones and urban tolls in mitigating pollution and congestion: Evidence from the literature. In H. Abdullah, E. Serrano (Eds.), *Urban Mobility after COVID-19. Long-term strategies for the sustainable mobility transition in European cities* (pp. 39-44). Barcelona: CIDOB, Ajuntament de Barcelona. Recuperado en https://www.cidob.org/es/articulos/monografias/urban_mobility/the_effectiveness_of_low_emission_zones_and_urban_tolls_in_mitigating_pollution_and_congestion_evidence_from_the_literature

European Commission (2019). *The European Green Deal. Communication COM 640 Final, 11 December 2019*. Bruselas: Comisión Europea. Recuperado en https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

European Commission (2020). *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*. Bruselas: Comisión Europea, 9.12.2020.COM 2020 789 final. Recuperado en <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/com20200789.pdf>.

European Commission (2021). *Mobility and Transport. Website of the European Union*. 2020. Bruselas: Comisión Europea. Recuperado en https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

García-Lamarca, M., Connolly, J. y Anguelovski, I. (2020). Green gentrification and displacement in Barcelona. In *Housing Displacement* (pp. 156-170). Nueva York: Routledge.

Gibson, M. y Carnovale, M. (2015). The effects of road pricing on driver behavior and air pollution. *Journal of Urban Economics*, 89, 62-73. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2015.06.005>

Gil-Alonso, F., López-Villanueva, C., Bayona-i-Carrasco, J. y Pujadas, I. (2021). Towards an Even More Spatially Diversified City? New Metropolitan Population Trends in the Post-Economic Crisis Period. *Urban Science*, 5(2). <https://doi.org/10.3390/urbansci5020041>.

Gil-Alonso, F.; López-Villanueva, C. y Thiers-Quintana, J. (2022). Transition towards a Sustainable Mobility in a Suburbanising Urban Area: The Case of Barcelona”, *Sustainability*, 14(5), 2560. <https://doi.org/10.3390/su14052560>

Gil-Alonso, F., Thiers-Quintana, J., Bayona-i-Carrasco, J., y Pujadas-Rúbies, I. (2021). La population des villes est-elle ségréguée en fonction de l'âge? Quartiers vieillissants et quartiers rajeunis dans les grandes métropoles espagnoles. *Espace populations sociétés*, 2020/3-2021/1. <https://doi.org/10.4000/eps.11055>

Gragera, A. (2021). How can shared mobility contribute to the post-pandemic urban mobility transition? In *Urban Mobility after COVID-19*. In H. Abdullah, E. Serrano (Eds.), *Urban Mobility after COVID-19. Long-term strategies for the sustainable mobility transition in European cities*. (pp. 63-696). Barcelona: CIDOB, Ajuntament de Barcelona. Recuperado en



https://www.cidob.org/es/articulos/monografias/urban_mobility/how_can_shared_mobility_contribute_to_the_post_pandemic_urban_mobility_transition

- Leach, J. (2021). Challenging the car's dominance to bring life back to residential streets and support high streets and town centres. In H. Abdullah, E. Serrano (Eds.), *Urban Mobility after COVID-19. Long-term strategies for the sustainable mobility transition in European cities* (pp. 45-48). Barcelona: CIDOB, Ajuntament de Barcelona. Recuperado en https://www.cidob.org/es/articulos/monografias/urban_mobility/challenging_the_car_s_dominance_to_bring_life_back_to_residential_streets_and_support_high_streets_and_town_centres
- López Gay, A. (2018). Cambio en la composición social y gentrificación en Barcelona: una mirada a través de los flujos migratorios residenciales. *Revista Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 60, 80-93. Recuperado en <https://raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/339242>
- López-Villanueva, C. y Pujadas, I. (2015). Transformaciones espaciales y demográficas en las regiones metropolitanas de Madrid y Barcelona. In M. Domínguez, M., C. López Villanueva (Eds), *Barcelona y Madrid. Procesos Urbanos y dinámicas sociales* (pp. 71-106). Madrid: Síntesis.
- Simeonova, E., Currie, J., Nilsson, P. y Walker, R. (2021). Congestion pricing, air pollution, and children's health. *Journal of Human Resources*, 56(4), 971-996. <https://doi.org/10.3368/jhr.56.4.0218-9363R2>
- Sluiter, C. (2021). The new EU Sustainable and Smart Mobility Strategy: A local and regional perspective. In *Urban Mobility after COVID-19. Long-term strategies for the sustainable mobility transition in European cities* (pp. 25–29). Barcelona: CIDOB, Ajuntament de Barcelona. Recuperado en https://www.cidob.org/es/articulos/monografias/urban_mobility/the_new_eu_sustainable_and_smart_mobility_strategy_a_local_and_regional_perspective



CAMBIOS DE FUNCIÓN EN EL PATRIMONIO DEL CENTRO HISTÓRICO DE PALMA: LA MUTACIÓN DE EDIFICIOS HISTÓRICOS EN HOTELES BOUTIQUE

M. Novo Malvárez

Departamento de Ciencias Históricas y Teoría de las Artes de la Universitat de les Illes Balears (UIB)

M.E. Lezcano González

Departamento de Humanidades de la Universidade da Coruña (UDC)

Resumen:

El turismo cultural es el segmento turístico que más crece en Palma. En los últimos años, el centro histórico ha sufrido un intenso proceso turistizador, responsable de nuevas dinámicas urbanas que tienen un pilar destacado en la riqueza monumental de la ciudad. El objetivo principal de este trabajo es conocer en qué medida los edificios históricos son partícipes de estos procesos, estudiando aquellos que han transformado su función tradicional para convertirse en hoteles boutique. Entendemos que estos adquirirán relevancia en un futuro turístico pos-Covid, dadas sus características de exclusividad o su asociación a un tipo de viaje más íntimo o individualizado.

La metodología empleada parte de la consulta de fuentes diversas (bibliográficas y estadísticas), que se presentan desde una óptica multidimensional, aunque con Historia del Arte como prioritaria. A esta fase le sigue el trabajo de campo, que tiene en la observación no participante y en la entrevista semiestructurada su herramienta fundamental. La aproximación al tema nos permite concluir la importancia que tiene para la continuidad de los edificios la posibilidad de que vuelvan a tener un uso, aunque ello implique el abandono de su función tradicional. Su significado, no obstante, se podría recuperar en parte si se implementasen programas que favoreciesen la difusión del patrimonio en conexión con el origen histórico de estos edificios.

Palabras clave: hoteles boutique, Palma, difusión del patrimonio, edificios históricos, turismo pos-Covid

Abstract:

Cultural tourism is the fastest growing tourism segment in Palma. In recent years, the historic centre has undergone an intense process of touristisation, the culprit of new urban dynamics that form a prominent pillar in the city's wealth of monuments. The main aim of this study is to find out to what extent historic buildings are involved in these processes, by studying the ones that have transformed their traditional function to become boutique hotels. We understand that these will take on relevance in a post-Covid tourism future, given their characteristics of exclusivity or their association with a more intimate or individualised type of travel.



The methodology used is based on the consultation of various sources (bibliographical and statistical) presented from a multidimensional perspective, albeit with Art History as a priority. This phase is followed by fieldwork, with non-participant observation and interviews as their basic tool. This approach to the subject enables us to conclude the importance the possibility of the buildings being put to a new use has for their continuity, even if this means abandoning their traditional function. Their significance, however, could be partially recovered if programmes were implemented to promote the dissemination of heritage in connection with the historical origin of these buildings.

Keywords: boutique hotels, Palma, heritage dissemination, historic buildings, post-Covid tourism.

1. INTRODUCCIÓN

Con la llegada del siglo XXI hemos asistido en Palma a un proceso de revitalización del centro histórico, coincidiendo con una etapa de revalorización del patrimonio cultural. Esta es la parte de la ciudad en donde se concentra el mayor porcentaje de bienes con valor histórico-artístico, muchos de los cuáles se han visto afectados por un proceso de actualización funcional (nuevos usos domésticos, institucionales, culturales u hoteleros). En este trabajo prestaremos atención especial a aquellos inmuebles históricos que recientemente han sido reconvertidos en hoteles boutique, cuyo número se ha incrementado considerablemente en los últimos años.

Los hoteles boutique palmesanos constituyen un buen ejemplo de reutilización y de sostenibilidad, frente a los proyectos hoteleros que implican nueva construcción. No obstante, y a pesar de la connotación positiva que ha conllevado su recuperación patrimonial, nos preguntamos si las actuaciones de rehabilitación para encastrar la nueva función han desencadenado una pérdida de la esencia original de los edificios. En la misma línea también nos cuestionamos si estos inmuebles siguen un itinerario completo de gestión patrimonial en donde se suceden las fases de investigación, catalogación, protección/conservación para terminar con la difusión. Las características comunes a estos establecimientos nos revelan una tercera problemática sobre la que nos parece oportuno reflexionar y que reside en la dificultad que supone su indefinición como grupo homogéneo dado que, en la legislación balear, no existe la categoría de hoteles boutique.

En razón de las preguntas que nos hemos planteado, el objetivo de este trabajo es conocer los elementos que caracterizan a estos negocios y especialmente los valores que comparten, para posteriormente evaluar si son partícipes de una imagen globalizada o priman sus cualidades individuales, y si los promotores favorecen o no su difusión cultural. Esto lo desarrollaremos a partir de tres estrategias o ejes prioritarios: analizar las características comunes a estos hoteles, conocer el nivel de protección de los edificios y el grado de adaptación a la nueva función, para después valorar los beneficios que puede reportar a la comunidad local el hecho de que se implemente algún tipo de mecanismo de difusión. Para finalizar haremos una valoración del papel que pueden jugar estos establecimientos en un futuro turístico pos-Covid que, en principio, prioriza escenarios más íntimos y que huyen de la masificación.

La aproximación a este tema nos permite concluir en primer lugar la importancia que tiene para la continuidad de los edificios la posibilidad de que vuelvan a tener un uso y una nueva vida, aunque ello implique el abandono de su función tradicional.²⁸ En segundo lugar entendemos que sería beneficioso potenciar su difusión externa, hasta el momento únicamente orientada a través de la promoción como alojamiento.

2. METODOLOGÍA

La metodología empleada en el trabajo se ha basado en un estudio cualitativo inicial para definir los atributos de este tipo de establecimientos, y en un estudio cuantitativo posterior que nos ha acercado a los datos oficiales.

²⁸ Esta postura conecta con la defensa que ya a principios del siglo XX hizo Alois Riegl en relación al valor de contemporaneidad instrumental del monumento (Riegl, 1904).



El ámbito de estudio se ciñe a la antigua ciudad intramuros de Palma, por ser el área en donde se localizan la práctica totalidad de establecimientos de este tipo. El marco cronológico se desarrolla desde 2002, cuando estos hoteles hacen su aparición en la urbe, hasta la actualidad, cuando el debate en torno a la problemática de su expansión supera el ámbito académico y alcanza el social y político.

En un primer momento se pretendió localizar todos los hoteles boutique a fin de caracterizar la tipología y marcos de actuación. Después se buscó información relativa a proyectos, arquitectos y al impacto que tuvo en los medios su rápida expansión. La consulta de las memorias de los proyectos nos ha permitido comprobar como los arquitectos han buscado un asesoramiento multidisciplinar, toda vez que demuestran avances y conocimiento en materia de conservación del patrimonio, circunstancia que ha derivado en intervenciones programadas con criterio y con la responsabilidad que requiere actuar sobre un edificio histórico.

De manera simultánea se realizó el correspondiente trabajo de campo, que estuvo basado en el contacto directo a través de la realización de entrevistas semiestructuradas a directivos y empleados de estos establecimientos, al presidente de la Asociación de Hoteleros de Palma y a arquitectos implicados en los trabajos de rehabilitación, a fin de conocer los términos en que se ha llevado a cabo la preservación de los principios de autenticidad, identidad y, en última instancia, si el programa de necesidades ha estado mayormente condicionado por las aspiraciones de rentabilidad de los inversores o por lo que los edificios demandan. Las entrevistas fueron realizadas con la finalidad de obtener respuestas relacionadas con la adaptación de los edificios, gestión de los establecimientos y difusión de sus valores histórico-artísticos.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. Convergencia entre patrimonio y turismo. El antecedente de los paradores

Los hoteles boutique de Palma constituyen una expresión real de los vínculos existentes entre patrimonio y turismo, ya que ocupan edificios con valor histórico-artístico y, desde la segunda década del siglo XXI, se han multiplicado a raíz de la expansión del turismo urbano.

A nivel estatal, las primeras noticias respecto a la convergencia de ambos sectores nos remiten a 1911, año en que se creó la Comisaría Regia de Turismo y Cultura Artística y Popular y que tuvo entre sus logros más afortunados la creación de “un tipo de hotel de carretera adaptado a los estilos regionales y a las necesidades de cada localidad al que se denominó *parador*” (Lorenzo, 2017: 674). Desde 1928, los Paradores Nacionales, constituyeron una red en expansión que se caracterizó por la ubicación de los hoteles en edificios antiguos, preferiblemente situados en el interior de los cascos históricos (Eslava, 1997: 12). La iniciativa, que conjugó con éxito la gestión hotelera con la gestión patrimonial (Cupeiro, 2019: 118), resultó pionera al tratar de armonizar la salvaguarda del patrimonio monumental con el impulso del turismo (Lorenzo, 2017: 674), estableciendo lazos de unión entre dos ámbitos que, hasta el momento, apenas habían tenido contacto (Cupeiro, 2019: 127).

El modelo de paradores puede ser entendido como antecedente de los hoteles boutique, en el sentido de que ambos establecimientos se sirven de la reutilización de viejas arquitecturas y, en última instancia, los beneficios obtenidos por sus promotores resultan de la mercantilización del patrimonio. No obstante, entre los dos ejemplos de negocio existen también grandes diferencias que tienen que ver con que los primeros constituyen una cadena hotelera pública (Paradores de Turismo de España S.A.) mientras que los segundos tienen una gestión privada.²⁹ Otra diferencia fundamental estriba en la manera en que promocionan y difunden su patrimonio que, en el caso de los paradores, suele incluir también colecciones de bienes muebles (Lezcano, 2019: 218). En los últimos años y en el mismo contexto hotelero, han ido surgiendo otras iniciativas regionales privadas dedicadas a la reconversión de todo tipo de edificios históricos (conventos, pazos, faros, cortijos, fábricas...) para hacerlos servir como alojamiento de diferentes categorías que, por lo general, orientan su promoción a través de plataformas digitales bajo la marca común de establecimientos singulares.

²⁹ Paradores de Turismo es una cadena hotelera pública española que gestiona casi cien hoteles distribuidos por toda España y, desde octubre de 2015, una franquicia en Portugal. <https://paradores.es/>



Unas y otras propuestas han visto favorecido su desarrollo gracias al respaldo otorgado por la normativa turística internacional, que cada vez incide más en los posibles efectos benefactores que puede tener el turismo sobre la conservación del patrimonio, tal y como se muestra en la *Carta Internacional sobre Turismo Cultural* (1999), el *Código Ético Mundial para el Turismo* (2001) o la *Carta Mundial de Turismo Sostenible +20* (2015) (Adams, 2021: 3). En Palma, desde principios del siglo XXI, normativa municipal y patrimonio se han aliado en aras de potenciar el turismo urbano y, en consecuencia, se ha producido la expansión de hoteles boutique por el centro histórico.

3.2. Concepto, valores y características de los hoteles boutique

Los hoteles boutique hicieron su aparición en Inglaterra en los años 80 del siglo XX (Agget, 2007) a raíz del surgimiento de un movimiento en contra de la estandarización de los servicios de alojamiento (Elliot y Chan, 2012) que estuvo apoyado por una demanda de servicios diferenciados. De este modo se instalan en el mercado como establecimientos únicos, encastrados en arquitecturas singulares, a los que Jones, Day y Quadri-Felitti (2013) definen como hoteles pequeños que ofrecen una alta calidad de servicio y experiencias culturales o históricas auténticas. Entre sus elementos distintivos está su buena localización, una arquitectura excepcional, un ambiente acogedor y un servicio de calidad. Además, la arquitectura y la atención a la marca provocan que cada establecimiento tenga una identidad individual que lo distingue y lo hace exclusivo frente al resto (Oliveira, 2018). Según Anhar (2001), en el concepto de hotel boutique arquitectura y diseño son consideradas palabras clave, mientras Mcintosh y Siggs (2005) junto a Khosravi, Yussof, Bahauddin y Mohamed (2012), insisten en la singularidad como principal rasgo distintivo. Por su parte, Wheeler (2006) y Rogerson (2010) añaden que, a la arquitectura y elegancia fundamentales en su concepción, se une una localización urbana excelente y un reducido número de habitaciones, circunstancias que permiten ofrecer al cliente un servicio individualizado y experiencias únicas.

Unas y otras caracterizaciones tienen muy en cuenta el valor de la arquitectura que, a su vez, se asocia con la idea de lujo y diferenciación en un entorno privilegiado. Del mismo modo, estas premisas nos remiten también a una clientela exigente y de elevada capacidad económica y cultural. Los huéspedes habituales de los hoteles boutique tienen, por lo general, entre 30 y 60 años (Fuentes, Villacé y Muñoz, 2014), y las estancias predominantes son de periodos cortos (Rabontu y Niculescu, 2009).

En definitiva, la revisión de la literatura sobre el tema, nos permite concluir que los hoteles boutique se distinguen del resto de establecimientos fundamentalmente por el tamaño, el diseño, la ubicación y la atención personalizada, siendo la arquitectura uno de los factores de diferenciación principales a tener en cuenta.

3.3. La problemática de los hoteles boutique en Palma

El hotel boutique es cada vez más indistinguible de la imagen actual de la ciudad Palma como destino. Sus características comunes y criterios de diseño, nos permiten entender cómo se construye el territorio turístico urbano y qué condiciones cumple la arquitectura, constituida en un claro elemento diferencial como producto turístico. Tanto las actuaciones rehabilitadoras como la readecuación de la función responden a una estrategia impulsada por el sector privado, que se consolida como un modelo dinámico de recuperación urbana y patrimonial. Con más o menos acierto, estos hoteles han contribuido a la renovación del proyecto de ciudad bajo la consideración del uso del patrimonio construido.

La expansión de estos hoteles en el centro histórico palmense se produce a partir de 2010, a consecuencia de la implementación de las nuevas políticas urbanas orientadas al fomento y promoción de la ciudad como destino turístico (Melo, Barrera y Falconeti, 2021: 98) que desencadenaron complejos procesos de turistificación y elitización (Novo, 2019: 92). No obstante, pocos años después y debido al incremento de solicitudes de licencias de apertura, los mismos poderes públicos que de manera indirecta habían impulsado su aparición tomaron la decisión de poner freno a su expansión, modificando el planeamiento urbanístico por medio de una moratoria tramitada entre 2017 y 2019, que fue trabajada conjuntamente con la Asociación de Hoteleros de Palma. En la



actualidad, la permisividad está limitada a determinadas circunstancias: que ocupen edificios protegidos y declarados BIC, que tengan una categoría de cinco estrellas, que no superen un total de veinte habitaciones y que cumplan las condiciones especificadas en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) modificado.

Otra problemática que les afecta tiene que ver con su categoría, que no aparece reflejada en la legislación vigente. Es decir, en la normativa actual (Llei 8/2012, de 19 de juliol, del Turisme de les Illes Balears) no se registran como Hoteles Boutique sino como Hoteles de Ciudad (H), en su mayor parte, o como establecimientos de Turismo de Interior (TI), en menor medida, modalidades que comparten unas dimensiones reducidas y una alta diferenciación del producto (Casañas y Blázquez, 2021: 101). Los Hoteles de Ciudad ofrecen unos servicios y prestaciones de mayor calidad, por lo general sus edificios están catalogados y se localizan en el núcleo antiguo (artículo 39 de la ley), siendo el PGOU el que define las zonas en donde se pueden establecer (Casañas y Blázquez, 2021: 105). Tales clasificaciones son un indicador de cómo la ley turística buscó la reactivación del centro histórico basándose en la mercantilización del patrimonio.

En 2022 están en funcionamiento en el centro histórico 40 Hoteles de Ciudad y 2 de Turismo de Interior, aunque realmente los más singulares y que cumplen las condiciones para ser calificados como hoteles boutique son 26. Estos tienen una categoría de cinco estrellas lujo, cinco estrellas, cuatro estrellas superior y cuatro estrellas, y ofertan un total de 1.320 plazas. De ellos más de la mitad están en el nivel más alto, ya que 16 tienen una categoría de 5 estrellas, y 2 de 5 estrellas lujo, alcanzando un total de 816 plazas. Todos los inmuebles que los alojan están catalogados y algunos incluso están declarados BIC. Con respecto a las fechas, observamos que estamos ante un fenómeno de expansión muy reciente, dado que una buena parte de estos hoteles se inauguraron durante los últimos cinco años. Desde la aprobación de la moratoria en 2019 han abierto 9 y entre el 2022 y el 2023 está previsto que abran 8 más. Estos responden a licencias otorgadas en el pasado y van a suponer un incremento de 313 habitaciones. Entre ellos se encuentra Can Oliver by Nobis, una inversión sueca de grandes pretensiones que, probablemente, constituirá el hotel más lujoso de todos los existentes.

Tabla 1. Hoteles boutique con categoría de cinco estrellas y cinco estrellas lujo según año de apertura (Palma)

Hotel de Ciudad	Categoría	Número de habitaciones	Número de plazas	Año de apertura
Hotel Ca sa Galesa	5 estrellas lujo	12 habitaciones	24 plazas	1995
Can Bordoy Grand House and Garden	5 estrellas lujo	24 habitaciones	48 plazas	2018
Es convent de la Missió	5 estrellas	27 habitaciones	54 plazas	2003
Can Cera	5 estrellas	30 habitaciones	14 plazas	2011
Calatrava Mediterranean Sea House	5 estrellas	32 habitaciones	16 plazas	2017
Can Alomar Urban Luxury Retreat	5 estrellas	32 habitaciones	16 plazas	2014
Sant Francesc Hotel Singular	5 estrellas	42 habitaciones	88 plazas	2016
Boutique Hotel Sant Jaume	5 estrellas	36 habitaciones	72 plazas	2017
Summum Prime Boutique Hotel	5 estrellas	18 habitaciones	36 plazas	2017
Hotel Gloria de Sant Jaume	5 estrellas	14 habitaciones	28 plazas	2018
Es Princep Hotel	5 estrellas	68 habitaciones	163 plazas	2018
Hotel Mamá	5 estrellas	32 habitaciones	64 plazas	2018
Antigua Palma	5 estrellas	27 habitaciones	54 plazas	2019
El Llorenç Parc de la Mar	5 estrellas	33 habitaciones	66 plazas	2019
Concepció by Nobis	5 estrellas	31 habitaciones	62 plazas	2021
Nivia Born Boutique Hotel	5 estrellas	24 habitaciones	48 plazas	2021
Palma Riad	5 estrellas	11 habitaciones	22 plazas	2021
Turismo de Interior	Categoría	Número de habitaciones	Número de plazas	Año de apertura
Palacio Can Marqués (T)	5 estrellas	13 habitaciones	32 plazas	2018

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de la DG de Turisme. Equip Dades Obertes GOIB. <https://catalegdades.caib.cat/Turisme/Mapa-Allotjaments-tur-stics-Mallorca/4wg5-per5>



Estos hoteles son relativamente pequeños y tienen una media de 25 habitaciones y 50 plazas por establecimiento, circunstancia que los aleja de los establecimientos orientados al turismo de masas. Entre los de cinco estrellas el único que sobrepasa la media general es Es Princep Hotel, que tiene 68 habitaciones y 163 plazas, pero que se incluye en esta clasificación porque cumple todas las condiciones que definen a un hotel boutique (Fig.1).

Figura 1. Es Princep Hotel



Fuente: Elaboración propia

El perfil de los clientes que se alojan en estos hoteles es de turistas internacionales con una edad comprendida entre 45/54 y 55/ 65 años, por lo general empresarios o altos ejecutivos con un alto poder adquisitivo, sensible a temas culturales y con ganas de vivir la ciudad. Las estancias más habituales son de jueves a domingo (*city break*), aunque de domingo a jueves cada vez cobran más importancia las reservas de cruceristas, que hacen una noche o dos antes de embarcar o después de dejar el crucero en el puerto de Palma. Entre las nacionalidades, la alemana es la mayoritaria y le siguen ingleses y escandinavos, aunque en el último año ha aumentado considerablemente el número de franceses que vienen en barco. En 2022 se espera un incremento de reservas de americanos, al establecerse tres conexiones de vuelos semanales entre Nueva York y Palma. El número de empleados de estos hoteles es elevado con una media de 1,5 por habitación.

3.4. El valor de la arquitectura en los hoteles boutique de Palma

Los hoteles boutique de Palma se asientan en edificios históricos singulares y emblemáticos (antiguos casales, palacios, conventos y otro tipo de edificios residenciales de calidad), en donde se mezclan el diseño interior contemporáneo con un ambiente histórico e íntimo, dando como resultado un contraste que, a su vez, se potencia con la incorporación de muebles vanguardistas, en ocasiones diseñados por los propios arquitectos o por interioristas especializados (Fig.2). El carácter histórico constituye un valor añadido y parte de la experiencia que buscan los huéspedes y que justifica que, en estos hoteles, convivan las viejas estructuras con un estilo moderno y actual.



Figura 2. Hotel Icon Rosetó



Fuente: elaboración propia

El objetivo de los promotores ha sido conseguir un equilibrio entre la arquitectura preexistente y la definición del nuevo uso incluyendo los avances técnicos y tecnológicos que marcan las exigencias sociales contemporáneas, pero tratando de reducir la afectación a su identidad (Gutiérrez, 2013: 722). En función de esto, la mayor dificultad ha residido en armonizar las fábricas tradicionales, constituidas en una de las principales fortalezas para el nuevo negocio, con las nuevas necesidades, teniendo también en cuenta las singulares características del entorno urbano.

El análisis de los proyectos y memorias de las obras nos indica como la restauración arquitectónica se ha esforzado por conservar la memoria histórica de los edificios y su auténtico significado en la medida en que esto ha sido posible, pero entendiendo que la prioridad ha sido hacer esta premisa compatible con las características que requiere la nueva función hotelera. Como ejemplo para ilustrar esta inquietud puede servir el corredor que da a las habitaciones del ala nueva del Hotel es convent de la Missió reformado en 2019, en donde se observa cómo se ha conseguido mantener un ambiente bastante próximo al del edificio primitivo. Esto se puede apreciar también en la actual Casa Misión de San Vicente de Paúl que linda con el hotel y, más concretamente, en el pasillo en donde se sitúan las celdas de los religiosos (Figs. 3 y 4).

Figuras 3 y 4. Casa Misión de San Vicente de Paul y Hotel es convent de la Missió



Fuente: Elaboración propia

En todos los inmuebles de la ciudad destinados a hoteles boutique se han puesto en marcha complejos programas de rehabilitación integral, que han incorporado materiales actuales e innovaciones constructivas recientes. Los interiores han sufrido mayores transformaciones, mientras que las soluciones arquitectónicas en fachadas y exteriores han sido menos invasivas y más respetuosas con la fisonomía primitiva.

Las intervenciones realizadas han convertido a la arquitectura en uno de los atributos tangibles más apreciados por los huéspedes. Entre los intangibles figuran los servicios, atención al cliente y el carácter, ambiente o el encanto, que en la mayoría de los casos se relaciona también con la fuerza de la arquitectura (Fuentes, Villacé y Muñoz, 2014, 635). A partir de una catalogación y un posterior análisis de los establecimientos de Palma, fruto



de la observación y de la consulta de documentación, hemos podido discernir algunos elementos concurrentes (cuadro 1) que los ha convertido en lugares muy valorados en donde el inmueble tiene un gran peso. Las entrevistas realizadas a directivos y trabajadores de estos hoteles nos han ayudado a precisar esta información y a comprender en qué términos y circunstancias se produce la difusión cultural.

Cuadro 1. Elementos comunes a los hoteles boutique palmesanos y características de la difusión

La herencia arquitectónica de calidad es un elemento básico en estos hoteles, que además ofrece al cliente la oportunidad de experimentar emociones ligadas a la idiosincrasia de los edificios.
Todos están ubicados en el centro histórico.
Cada hotel tiene sus peculiaridades arquitectónicas que lo identifican y diferencian, aunque el diseño contemporáneo del mobiliario y los servicios comunes (solarium, piscina, salas de reunión...) aportan al conjunto de establecimientos un aire globalizado. El producto final, aunque distinto, es un producto estandarizado.
La decoración y el mobiliario generalmente contrastan con la arquitectura y, por lo general, suelen ser exclusivos del propio hotel. En la medida de lo posible también tratan de adquirir obras de arte contemporáneas y la mayoría de ellos participan con una exposición en la <i>Nit del Art</i> .
Todos los edificios están catalogados y algunos incluso están declarados BIC, circunstancia que nos remite a que son inmuebles con personalidad que tienen un valor añadido.
Los hoteles están integrados en la fisonomía de los barrios y en el paisaje urbano. No hay impacto volumétrico ni estético-formal, al menos en las fachadas exteriores. Las piscinas, solariums, terrazas y otros elementos de nueva introducción no se perciben desde el exterior.
Los edificios buscan la sostenibilidad optimizando los recursos y la autosuficiencia energética, razón por la cual han introducido recursos geotérmicos, energías renovables, uso de materiales locales reciclables y prefabricados, vegetación adecuada, aislamiento térmico, iluminación natural, leds...
La mayoría de las modificaciones que se han producido en las estructuras originales fueron planificadas con carácter reversible. Esta condición es obligatoria en los edificios catalogados y, en muchos casos, ha obligado a reducir el número de habitaciones proyectadas inicialmente.
La difusión de esta arquitectura y del patrimonio asociado a la historia de los inmuebles se dirige exclusivamente hacia los clientes y apenas existe un proceso de comunicación al exterior. Esta se hace en un primer momento a través de la página web y después en el propio hotel, a partir de las preguntas formuladas por los clientes.

Fuente: elaboración propia

Las modificaciones que más han afectado a las fábricas originales han sido las adecuaciones estructurales requeridas para instalaciones de lujo que demanda la categoría de los nuevos establecimientos, como son el ascensor, la piscina y solarium, los salones de uso social y el diseño de habitaciones de gran tamaño (Fig. 5). Asimismo, también se han tenido que realizar obras de cierta magnitud para llevar a cabo instalaciones eléctricas, hidráulicas, sanitarias, de gas y de aire acondicionado.

Los mecanismos de difusión del patrimonio se dirigen a la clientela del hotel, básicamente a partir de la demanda de información por parte de los huéspedes. Unos más que otros ponen empeño en difundir los valores culturales e incluso algunos están dando pasos en el sentido de conectar con el exterior. Como ejemplo, el caso del Summum Prime Boutique Hotel, cuyos empleados ofrecen información al público que la demande y que complementa a la expuesta en los paneles informativos de metacrilato y fotografías dispuestas en los puntos de interés del edificio. En este hotel han creado también un *Departamento de experiencias* que, si bien está orientado a acciones comerciales y de marketing, ha realizado una propuesta para elaborar una monografía sobre el antiguo palacio que sobre el que se asienta este hotel. No obstante, y pese a estos avances dignos de consideración, a nivel general se podría afirmar que la asignatura pendiente es el ensayo de nuevas fórmulas que compatibilicen la intimidad de los hoteles con la difusión externa de su patrimonio.



Figura 5. Solarium Hotel Cort



Fuente: Elaboración propia

4. CONCLUSIONES

La rehabilitación sufrida por los edificios que acogen a los hoteles boutique existentes en Palma es consecuencia directa de la puesta en marcha de políticas públicas municipales para desarrollar el turismo cultural y urbano, que han servido como aliciente para la recuperación del patrimonio. En el caso que nos ocupa, el turismo como actividad contemporánea ha promovido la continuidad y mejora de un buen número de edificaciones, en algunos casos olvidadas y obsoletas, a través de una nueva forma de habitarlas.

Las actuaciones programadas en determinados inmuebles del centro histórico para acondicionarlos como hoteles boutique conectan con la filosofía conservacionista de los paradores nacionales, cuyo modelo potenció la intervención monumental con el objetivo de introducir un nuevo uso hotelero. Aquí, como en los paradores, se ha intentado forjar una imagen de exclusividad caracterizada por la singularidad de la arquitectura que, a su vez, se ha convertido en generadora de rendimiento económico. Muestra de ello es que la mayoría de los establecimientos se han encastrado en inmuebles catalogados y que el modelo de Palma ya ha comenzado a ser estudiado en otras ciudades, como es el caso de Málaga. Asimismo, la experiencia única de alojarse en un edificio de estas características y el lujo que envuelve a estos negocios los convierte en un ejemplo de turismo posfordista, caracterizado por experiencias únicas y variadas que acrecientan valor a la cadena de turismo (Judd, 2006). En el 2021 se han alcanzado ya mejores resultados que en la época de pre-pandemia, circunstancia que puede ser debida a que el mercado de lujo de largo radio ha quedado penalizado y a los beneficios que trae asociados la imagen de intimidad que proyectan estos hoteles y que los aleja de todo aquello que tiene que ver con el turismo de masas.

Desde el punto de vista de la historia del arte, valoramos de forma positiva las actuaciones de restauración que han revitalizado las fábricas históricas, en algunos casos muy deterioradas, si bien reconocemos las pérdidas de significado que el nuevo uso y la mercantilización del patrimonio han traído asociados como precio a pagar. Una circunstancia que, a priori, es inevitable si partimos de la base de que los arquitectos no han pretendido restaurar un convento, una fábrica o un viejo palacio, sino construir un hotel aprovechando las antiguas estructuras y/o recuperando las preexistencias en la medida de lo posible, y teniendo siempre presente que las directrices no las marcan los inmuebles heredados sino las necesidades que demanda la función hotelera.

No obstante, y pese a las inevitables pérdidas y desapariciones, este patrimonio continúa manteniendo un carácter documental, en donde, con más o menos intensidad, podemos leer el mensaje que nos remite a la arquitectura original e indirectamente a sus valores intangibles que, en última instancia, son los que le han dado sentido y razón de ser. Lo ideal sería que este mensaje, que sí perciben los huéspedes, pudiera ser compartido con la comunidad local, implementando algún mecanismo que permita darlo a conocer sin atentar contra la lógica privacidad que requieren los clientes que se alojan en un establecimiento de este tipo. De este modo, no solo se potenciará el valor documental del monumento en cuestión, sino que también se completará el proceso de gestión que ha de acompañar al recorrido de un bien cultural.



Por otro lado, entendemos también que la difusión puede poner en relación al establecimiento hotelero, turistas y comunidad local. Este espíritu de cooperación no solo revertirá beneficios en el patrimonio, aproximándolo y haciéndolo más querido por los ciudadanos, sino que también ayudará a reforzar la imagen turística de la marca en particular y de la ciudad en general. El modelo de difusión de paradores podría servir de ejemplo a los hoteles boutique, dado que su compromiso en este sentido ha permitido dar a conocer, para posteriormente valorar, la arquitectura heredada.

AGRADECIMIENTOS

Este artículo se integra en el plan de investigación en curso, correspondiente al proyecto PID2019-110231GBI00: “Estudio diagnóstico comparado entre la conservación del patrimonio artístico religioso y sus modelos de gestión en las islas de Mallorca y Menorca”. Programa Estatal de Generación de Conocimiento y Fortalecimiento Científico y Tecnológico del sistema de I+D+I. Ministerio de Ciencia Innovación y Universidades.

REFERENCIAS

Adams, C. (2021). Arquitecturas reinventadas. Hoteles sostenibles en construcciones industriales. *Cuadernos de Turismo*, 48, 351-368.

<https://doi.org/10.6018/turismo.492991>

Aggett, M. (2007). What has influenced growth in the UKs boutique hotel sector? *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 19, 169–177.

Anhar, L. (2001). *The definition of boutique hotels*. Recuperado de: <http://www.hospitalitynet.org/news/4010409.html>

Casañas, F. y Blázquez-Salom, M. (2021). De casal a hotel boutique al Centre Històric de Palma (2012-2020). *Kult-ur*, 8(15), 99-122.

<https://doi.org/10.6035/Kult-ur.2021.8.15.3>

Cupeiro, P. (2019). Viajar a través del tiempo: el reto cultural de Paradores. *Estudios Turísticos* 217-218, 117-132.

Elliott, S. y Chan, M. (2012). Lodging subsector report: boutique hotels. *International Tourism Marketing and Development*. Recuperado de: https://dspace.lib.uoguelph.ca/xmlui/bitstream/handle/10214/3587/Lodging_subsector_report_boutique_hotels.pdf?sequence=7.

Eslava, J. y Ontañón, F. (1997). *Paradores históricos*. Barcelona: Lungwerg Editores.

Gutiérrez, M. L. (2013). La revitalización de la ciudad histórica a través de la rehabilitación patrimonial. *Arte y Ciudad - Revista de Investigación*, 3(1) Extraordinario, 719-732.

Jones, D. L., Day, J., y Quadri-Felitti, D. (2013). Emerging definitions of boutique and lifestyle hotels: A Delphi study. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 30(7), 715-731.

Judd, D. R. (2006). Commentary: tracing the commodity chain of global tourism. *Tourism Geographies*, 8(4), 323-336.

Fuentes, L., Villacé, T. y Muñoz, A. (2014). Estudio de los atributos distintivos de los alojamientos *boutique* y su gestión desde la perspectiva del género del emprendedor: aplicación a los alojamientos *boutique* en España. *Esic Market Economics and Business Journal* 45(3), 633-662.

Khosravi, S., Yussof, I., Bahauddin, A., y Mohamed, B. (2012). Potentials of Boutique Hotel: The Case of Penang Island, Malaysia. *OIDA International Journal of Sustainable Development*, 4(8), 71-78.

Lezcano, M.E. (2019). Paradores y comunicación turística del patrimonio. *Estudios Turísticos* 217-218, 217-226.



- Lorenzo, A. (2017). Monumentos convertidos en hoteles: el sacrificio de la memoria arquitectónica. El caso de Santo Estevo de Ribas de Sil. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 15(3), 673-685.
<https://doi.org/10.25145/j.pasos.2017.15.045>
- Mcintosh, A. J., y Siggs, A. (2005). An exploration of the experiential nature of boutique accommodation. *Journal of Travel Research*, 44 (1), 74-81.
- Melo, L., Barrera, M. y Franconetti, J. (2021). Boutique hotels as a form of active recovery of the historical-cultural heritage in Palma de Mallorca, Spain. *Journal of Tourism and Heritage Research*, 4(4), 87-102.
- Novo, M. (2019). Los nuevos usos del patrimonio: la expansión de hoteles boutique en Palma (Mallorca). *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca (Ecuador)*, 8(16), 83- 95.
<https://doi.org/10.18537/est.v008.n016.a07>
- Oliveira, F. A. de (2018). *Hostels e hotéis boutique. Análise de fatores de seleção na cidade de Oporto*. Tesis Doctoral. Vigo: Universidade de Vigo.
- Rabontu, C. y Niculescu, G. (2009). Boutique hotels-new appearances in hotel industry in Romania. *Annals of the University of Petrosani Economics* 9(2), 209-214.
- Riegl, A. (1904). *El culto moderno a los monumentos*. Viena.
- Rogerson, J. M. (2010). The boutique hotel industry in South Africa: definition, scope, and organization. *Urban Forum*, 21(4), 425-439.
- Paradores de Turismo (2022): Misión, visión y valores. Madrid, España: Web oficial de Paradores. Recuperado de <https://empresa.parador.es/quienes-somos/bienvenida-pedro-saura/>
- Wheeler, D. F. (2006). *Understanding the value of Boutique Hotels*. Doctoral dissertation. Massachusetts Institute of Technology.



PLANIFICACIÓN URBANA EN TIEMPOS DE CAMBIO, ¿RESILIENCIA O INMOVILIDAD? EL CASO DE MADRID

Elena Ferreiro Calzada

Departamento de Geografía, Universidad Complutense de Madrid

Sofía Mendoza de Miguel

Departamento de Geografía, Universidad Complutense de Madrid

Resumen:

Las últimas tres décadas han conformado un periodo de profundos cambios en las dinámicas urbanas en las que se han ido sucediendo fases de crisis y de gran crecimiento, culminadas por la irrupción de la pandemia de COVID-19. Los procesos de globalización han servido como catalizadores e intensificadores de estas dinámicas y esto se ha visto reflejado en las políticas urbanas. La importancia del posicionamiento de las ciudades en diferentes rankings mundiales ha hecho del marketing de ciudades una estrategia transversal que incide en las diferentes políticas sectoriales, con un papel fundamental de las políticas urbanísticas y turísticas. Esta investigación toma como caso de referencia la ciudad de Madrid con el objetivo de analizar las variaciones o permanencias del discurso y los instrumentos políticos madrileños en los ámbitos urbanístico, turístico y de marketing para las diferentes etapas de crecimiento o crisis. Los resultados indican que en la planificación estratégica los objetivos han variado poco, primando siempre la búsqueda de crecimiento, mientras que la planificación urbanística, de carácter físico, si se han producido algunos cambios en relación con el contexto económico y social del momento.

Palabras clave: Planificación estratégica, planificación urbanística, marketing urbano, turismo urbano, Madrid.

352

Abstract:

The last three decades have been a period of profound changes in urban dynamics, with a succession of phases of crisis and high growth, culminating in the outbreak of the COVID-19 pandemic. Globalization processes have served as catalysts and intensifiers of these dynamics, which has been reflected in urban policies. The importance of positioning cities in different world rankings has made city marketing a transversal strategy that affects other sectorial policies, with a fundamental role in urban and tourism policies. This research takes the city of Madrid as a case of study to analyze the variations or permanence of Madrid's discourse and policy instruments in the urban planning, tourism and marketing fields for the different stages of growth or crisis. The results indicate that in strategic planning, the objectives have varied little, always prioritising the search for



growth. In contrast, urban planning, of a physical nature, has undergone some changes concerning the economic and social context of the moment.

Keywords: strategic planning, urban planning, city marketing, urban tourism, Madrid.

1. INTRODUCCIÓN

Los profundos cambios urbanos acontecidos en las tres últimas décadas y favorecidos por los procesos de globalización están estrechamente relacionados con el urbanismo neoliberal que impulsa la regeneración de las ciudades como estrategia de desarrollo y posicionamiento internacional para la atracción de capital y recursos (Gospodini, 2002; Smith, 2002) y que encuentra en la promoción turística y el marketing de ciudades un componente clave de sus políticas (Novy & Colomb, 2016). En este contexto, el concepto de ciudad global queda reducido al posicionamiento en diferentes rankings mundiales vaciándolo de su significado geográfico (Gago García et al., 2017) y el marketing se convierte en una estrategia transversal que incide en las diferentes políticas sectoriales, con un papel fundamental de las políticas urbanísticas y turísticas. Las primeras regulan los usos del suelo de la ciudad, favoreciendo el desarrollo de ciertas actividades frente a otras. También son el instrumento necesario para la transformación física de la ciudad y la construcción de una imagen potente y atractiva, base de la consolidación de una identidad de marca que permita la venta de la ciudad como producto. Las segundas son la herramienta perfecta para la proyección internacional de esa imagen, con unas estrategias turísticas fundamentadas exclusivamente en la promoción y unos objetivos de crecimiento perpetuo en número de turistas, pernoctaciones y gasto medio. Esta situación ha impulsado una progresiva sustitución de la planificación urbana basada en planes generales por la planificación estratégica. El plan general es el principal instrumento urbanístico de orden legal que define el modelo de desarrollo urbano mediante la ordenación urbanística y la clasificación del suelo. Los planes estratégicos, en cambio, no cuentan con una vinculación legal y utilizan principios y metodologías corporativas asociados al interés empresarial (Lobato-Becerra, 2020) y muchas autoridades locales encuentran en este instrumento de gestión una forma más eficiente de responder a los nuevos retos planteados para las ciudades del siglo XXI (Cruz, 2008). El objetivo general de esta investigación es valorar de forma comparativa la eficacia y capacidad de adaptación de los instrumentos de planificación estratégica y física de la ciudad en los ámbitos urbanístico, turístico y de marketing tomando como caso de referencia la ciudad de Madrid. La hipótesis de partida es que la planificación estratégica, muy alabada en el discurso político neoliberal, ha modificado poco sus objetivos y contenidos en los diferentes contextos de crisis o crecimiento económico y es menos eficaz para conseguir un cambio en el modelo de ciudad que la planificación urbanística física más tradicional.

2. METODOLOGÍA

Esta investigación está basada en una metodología cualitativa, fundamentada en la revisión sistemática de los diferentes documentos de planificación estratégica y física del Ayuntamiento de Madrid, en los ámbitos del marketing, el urbanismo y el turismo. El análisis se plantea desde una perspectiva diacrónica en un marco temporal de los últimos 30 años para valorar la adaptación de objetivos y planteamientos de los distintos tipos de planificación al contexto socioeconómico del momento.

La ciudad de Madrid ha vivido una intensa transformación en las últimas tres décadas. Como capital de estado siempre ha ejercido en gran medida un rol conector entre la economía nacional y la mundial, pero a principios de los años 90 del siglo XX su papel a nivel internacional, incluso dentro del ámbito europeo era bastante



modesto. Desde entonces se ha apostado claramente por la internacionalización de la ciudad para su posicionamiento entre las grandes ciudades globales y la mejora de su atractivo para la captación de inversiones extranjeras. Para ello la ciudad se ha transformado también físicamente. Los procesos de renovación urbana han promovido cambios funcionales que han derivado en marcadas especializaciones de los espacios centrales en usos relacionados con el turismo, el ocio y la cultura, dotándolos de un gran simbolismo (Troitiño Vinuesa, 2003). Este proceso ha funcionado a su vez como fuerza de atracción para la implantación de *clusters* innovadores, fundamentales en el contexto competitivo de la economía global, y dentro de los cuales las industrias culturales y creativas han mostrado gran capacidad de resiliencia (Sánchez-Moral et al., 2019). Los esfuerzos en desarrollar toda una serie de políticas encaminadas al posicionamiento internacional de la ciudad desde el inicio de la democracia han favorecido también su reconocimiento como uno de los principales destinos turísticos a nivel internacional, presentando un perfil de gran destino turístico urbano, con un papel especialmente relevante del turismo de ocio cultural y de negocios. Por estos motivos la investigación se centra en la planificación de estos tres elementos claves: marketing de ciudad, proyectos urbanos y turismo.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Planificación estratégica

El planteamiento de plan estratégico de ciudad comienza en Madrid a principios de la década de los 90 del siglo XX con el Plan Estratégico Madrid Futuro cuya elaboración había comenzado en 1990 y que se publica en 1993, época de gran crecimiento económico. Se justifica la necesidad de un plan estratégico por considerar la planificación urbana tradicional demasiado rígida, sectorial y poco participativa. Se considera que la planificación estratégica es más eficaz para la captación de inversiones en un entorno de competitividad entre ciudades y se plantea la necesidad de especialización funcional como potente estrategia de marketing urbano poniendo como ejemplo ciudades europeas como Londres, París, Milán, Ámsterdam o Rotterdam. Sin embargo, a la hora de plantear el modelo de ciudad de Madrid no aparece esa especialización, reconociendo la generalidad del modelo por el requerimiento explícito de los diferentes agentes económicos y sociales que participan en el plan. Los principales objetivos del plan se centran en la consolidación de la ciudad en el sistema de capitales europeas, funcionando como proyección internacional del país y punto de conexión entre Iberoamérica y África con Europa, reforzando su papel como centro financiero, científico y de toma de decisiones dentro de España y desarrollándose como gran proveedor de servicios avanzados, actividades industriales de alto valor añadido, centro logístico y centro cultural y turístico de primer orden en el ámbito europeo, mejorando, a su vez, la calidad de vida de sus habitantes. Para ello se plantean cinco grandes líneas estratégicas: formación de recursos humanos; vertebración social; movilidad y accesibilidad; oferta de soporte físico y calidad medioambiental; y desarrollo y difusión de las nuevas tecnologías de comunicación e información (PROMADRID, 1993). El plan, anterior a la aprobación del nuevo plan general, no llega a ejecutarse. Ya en 2010, y en un contexto de aguda crisis económica, se aprueba el Proyecto Estratégico Madrid Centro que plantea un nuevo enfoque del urbanismo que parte de la transformación y el reciclaje de la ciudad existente, como contestación, entre otras cuestiones, al urbanismo de crecimiento indiscriminado, la inflexibilidad y burocracia asociadas a los planes urbanísticos tradicionales y a la preeminencia del automóvil en el espacio urbano. Se propone la organización espacial desde una unidad básica que denominan célula urbana y articulan la estrategia a partir de cinco ejes principales: espacio público como sistema organizativo, referencia identitaria y elemento mediador; naturalización de la ciudad para la construcción de un nuevo paisaje urbano; el centro como activo económico de la ciudad; construcción de la identidad desde la pluralidad; y una nueva cultura de la gestión pública basada en la integración, la concertación y la transversalidad (Ezquiaga Arquitectura, 2012). Este plan tampoco llega a ejecutarse, aunque algunas de las medidas se intentan incorporar en la revisión del plan general. Con el cambio de gobierno en 2015 y la entrada en el consistorio del equipo de Ahora Madrid tras 24 años de gobiernos del Partido Popular se abandona la redacción en marcha del nuevo plan general, instrumento que se considera incapaz de definir un modelo de ciudad y que condiciona el desarrollo futuro sin un proceso de



reflexión previo y se vuelve a la planificación estratégica con la Estrategia de Regeneración Urbana Madrid Recupera, eje vertebrador de su planificación urbana. Se parte del agotamiento del modelo expansivo basado en la calificación masiva de suelo y la total ocupación del territorio y se mira hacia la ciudad existente apostando por la rehabilitación y la regeneración urbana. Los ejes principales de la estrategia son el reequilibrio territorial, el espacio público, la movilidad y la rehabilitación edificatoria. Para conseguir el equilibrio territorial se delimitan Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana, principalmente en áreas periféricas, para fomentar la actividad económica superando la dicotomía centro-periferia dentro de la ciudad consolidada. Respecto al espacio público y la movilidad se propone la rehabilitación de los espacios libres mejorando el microclima urbano a través de la renaturalización y la creación de un área central de cero emisiones. En la rehabilitación edificatoria se pone el énfasis en la mejora de la eficiencia energética de los edificios residenciales. La clara tendencia a la descentralización se materializa en la elaboración de estrategias para cada uno de los distritos de la ciudad, en las que se da gran importancia a la participación ciudadana. Se identifican ámbitos de rehabilitación, áreas de oportunidad y áreas de centralidad además de definir redes de dotaciones de proximidad, redes de identidad histórica o simbólica, redes ambientales y redes de movilidad (Ayuntamiento de Madrid, 2016). La estrategia se compone de cinco grandes programas: espacios públicos, movilidad, áreas de oportunidad, regeneración de barrios y mejora ambiental. La ejecución de las actuaciones contempladas en cada uno de los programas se planifica en tres etapas de acuerdo a su prioridad, supeditadas a la continuación del gobierno en siguientes legislaturas, ya que la última fase concluiría en el año 2028. La estrategia llega a poner en marcha algunos proyectos piloto, pero, con la vuelta al gobierno local del Partido Popular en 2019, gran parte de las propuestas dejan de implementarse.

Más allá de los planes estratégicos urbanos de planteamiento general, es interesante la consecución de planes de marketing de la ciudad, muy ligados a los planes estratégicos de turismo, desde la llegada de Gallardón a la alcaldía de la ciudad en el año 2003. Ese mismo año, el Plan Operativo de Gobierno supone el punto de partida en la búsqueda del posicionamiento global de la ciudad que acabará concretándose en el Plan de Internacionalización de la Ciudad de Madrid 2005-2007, un plan generalista, aprobado en época de gran crecimiento económico y centrado en las inversiones internacionales y el turismo, sirviendo de marco para la creación de la marca “¡Madrid!” de promoción en el extranjero y el desarrollo de planes específicos de actuación en países estratégicos como Japón. La estrategia comenzada por este plan se continúa con la redacción de tres planes ya diferenciados para el periodo 2008-2011: Plan de Atracción de Turismo e Inversiones de la Ciudad de Madrid, Plan Estratégico Madrid Emprende 2008-2011 y Plan Estratégico de Turismo de la Ciudad de Madrid. Aprobados en los albores de la gran crisis económica, los objetivos son similares a los del periodo anterior: mantener los niveles de crecimiento turístico y reforzar la inversión extranjera; en este periodo se crearon las campañas “Madrid, un estilo de vida”, para diferenciarse de otras capitales europeas, y “Sonríe, eres ¡Madrid!”, destinada a la promoción turística y a la concienciación ciudadana (ABC, 2011). Para el periodo de 2012-2015, ya en plena crisis, se aprobaron otros dos planes que suponen la continuación de los anteriores, uno para el posicionamiento internacional, Plan Estratégico de Posicionamiento Internacional de la Ciudad de Madrid 2012-2015, que establecía como objetivo fundamental la consolidación de Madrid como ciudad global de referencia en el panorama internacional, sirviendo de motor de la economía y del empleo en la ciudad, y el nuevo Plan Estratégico de Turismo de la Ciudad de Madrid 2012-2015. Durante este periodo, se acuerda la aprobación de un plan de marketing para convertir la capital en una de las cinco ciudades más importantes en el turismo de Europa en 2019 (Ayuntamiento de Madrid, 2015). Con el cambio de gobierno en el ayuntamiento, se aprueba el Marco Estratégico para una nueva política de ciudadanía global y cooperación internacional (2018-2021), que busca posicionamiento global, pero se aleja hasta cierto punto de los enfoques anteriores de mayor atracción de turistas e inversores y se centra más en impulsar un modelo de desarrollo global social y ambientalmente sostenible.



3.2 Planificación física

En 1997 se aprueba el vigente Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Madrid, en sustitución del anterior plan de 1985. En esos doce años el contexto político y socioeconómico es muy diferente y esto se refleja en el cambio de modelo de ciudad que presenta el nuevo PGOU. Se plantea un modelo de ciudad policéntrica de base desarrollista, con una clara tendencia hacia la expansión de la ciudad, dejando atrás el modelo de recuperación de la ciudad construida propuesto en el plan anterior. Esto se explica, de una parte, por el cambio de ideología en el partido del gobierno (el plan anterior se había aprobado bajo la alcaldía socialista de Enrique Tierno Galván) y, de otra, por el diferente contexto económico. El PGOU97 se aprueba en un momento de auge de la economía mundial, mientras que el PGOU85 se elabora durante un periodo de recesión, con origen en la crisis del petróleo de 1973 y la crisis energética de 1979. El objetivo principal del plan sería la mejora de la calidad de vida de los madrileños, entendiendo como estos no sólo a quienes residen sino también a quienes trabajan, se divierten y se relacionan en la ciudad. Para conseguirlo se proponen como objetivos específicos resolver el problema de la vivienda, mejorar la movilidad y la accesibilidad, compatibilizar actividades industriales y terciarias difundiendo el terciario a la periferia, equilibrar el reparto de dotaciones y equipamientos en la ciudad, revitalizar el centro histórico con operaciones de regeneración del tejido urbano y plantear un modelo de ciudad no especializada en que se superponen la ciudad productiva, la financiera, la de servicios, la administrativa, la histórica, la de la cultura y la del ocio. Se busca potenciar la competitividad de la ciudad a través de las actividades de mayor proyección internacional, mejorando su conectividad a través de la construcción de infraestructuras y reafirmando su identidad de capital a través de operaciones urbanísticas que refuercen su imagen exterior. En este contexto, cobran gran importancia las tres grandes operaciones emblemáticas que propone el plan: ciudad olímpica, recuperación del casco antiguo y desarrollo del área cultural Recoletos-Prado. Se definen como una clase de proyectos ilusionantes que “suele estar relacionada, entre otros, con aspectos como el incremento de la belleza urbana en el conjunto de la ciudad, o para alguna de sus áreas más emblemáticas, la mejora espectacular de las oportunidades culturales que la ciudad ofrece o el desarrollo notable de su oferta de ocio” (Ayuntamiento de Madrid, 1997).

A pesar de que se considera que un plan general pasa a quedar obsoleto pasados ocho o diez años de su aprobación y aún más si su aprobación es anterior a la legislación autonómica vigente (Lobato-Becerra, 2020) como es el caso de la Comunidad Madrid, cuya Ley del Suelo data del año 2001, no hubo planteamientos de elaboración de un nuevo plan hasta el año 2011. Para ello se crea la Dirección General de Revisión del Plan General y un año después se presenta el documento de Preavance en el que se hace una evaluación del plan vigente y una propuesta de ordenación para el nuevo plan. Se plantean cuatro objetivos prioritarios: promover las oportunidades económicas de la ciudad, mayor cohesión social y territorial, fomentar la sostenibilidad y mejorar la calidad de vida. En el contexto económico generado por la crisis de 2008 este plan promueve la simplificación y flexibilidad de la normativa en lo referente a la implantación de nuevos usos del suelo, abriendo la posibilidad de modificar el uso cualificado asignado en áreas con un determinado uso global, implantando otros usos permitidos en el área funcional (Ayuntamiento de Madrid, 2012). Por otra parte, se incorporan medidas incluidas en el Proyecto Madrid Centro como la creación de corredores, continuando la tendencia hacia el cambio en el modelo de movilidad de la ciudad, fomentando los desplazamientos peatonales y en transporte público. El nuevo plan general no llega a ser aprobado antes de las elecciones de 2015 y tras el cambio de gobierno no se continúa con su desarrollo y se opta por la aprobación de un plan estratégico.

La falta de aprobación de un nuevo plan general no ha implicado la paralización del desarrollo urbanístico de la ciudad y se ha funcionado en base a diferentes instrumentos de planeamiento como son las Modificaciones Puntuales de Plan General, (MPPGOU) los Planes Parciales de Reforma Interior (PPRI) o los Planes Especiales de Desarrollo. Del primer tipo encontramos como actuaciones relevantes las llamadas operación Mahou-Calderón y operación Canalejas. La primera tiene su origen en la candidatura de Madrid a ciudad olímpica en 2012 y que,



tras varios recursos, tiene su versión definitiva en 2016 con la que se recalifican los usos del área de 193 804 m² de deportivo e industrial a residencial y terciario, resolviendo la discontinuidad del parque Madrid Río con la cubrición del tramo de la M-30 que discurre por la superficie del ámbito y creando nuevas dotaciones de equipamientos y zonas verdes (*Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997. Área de Planeamiento Específico A.P.E. 02.27 «Nuevo Mahou-Calderón»*, 2016). En el caso de Canalejas, la implantación de un complejo de lujo que contiene hotel, centro comercial y apartamentos en antiguos edificios protegidos de sedes financieras, se lleva a cabo con la aprobación en 2013, previa desprotección parcial de los edificios protegidos, de la MPPOU cuyos objetivos principales son incrementar la actividad económica en los ejes Recoletos-Alcalá y Prado-Carrera de San Jerónimo, instalar una nueva infraestructura de transportes en subsuelo y realizar una transformación y rehabilitación arquitectónicas que creen “una nueva referencia urbana, poniendo en valor edificios significativos para la ciudad” (*Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, en el ámbito del Área de Planeamiento Específico A.P.E.01.11 «Sevilla-Canalejas»*, 2013). En cuanto a los Planes Parciales de Reforma Interior, el de mayor calado es el de Madrid Nuevo Norte. Su punto de partida se remonta al año 1994 y se recoge en el PGOU97 como Área de Planeamiento Remitido, pero la concurrencia de intereses de diversos actores y la envergadura del proyecto hace muy complicada su puesta en marcha y tras décadas de negociaciones y recursos en los tribunales es aprobado definitivamente en 2019. Respecto a los Planes Especiales más relevantes de las últimas décadas encontramos el caso del Plan Especial Recoletos-Prado, ya recogido en el plan general como una de las operaciones de carácter emblemático para la ciudad y el Plan Especial Río Manzanares, gran operación de transformación urbana no contemplada en el planeamiento general. Es remarcable que el plan que ha podido llevarse a cabo en su totalidad es precisamente aquel no recogido en el PGOU. El Plan Recoletos Prado encontró muchos problemas para su ejecución por la declaración de Bien de Interés Cultural de buena parte del ámbito afectado por lo que finalmente solo pudieron llevarse a cabo actuaciones puntuales de cirugía urbana tras cinco años de su aprobación inicial en 2005 hasta la desestimación del plan en 2010 por silencio administrativo del gobierno regional. Por el contrario, el parque Madrid Río se construye en tres años, entre 2008 y 2001, tras la enorme operación de soterramiento de la M-30 ejecutada entre 2004 y 2007, de forma que Gallardón, alcalde de turno de la ciudad, acabase cada legislatura con la inauguración de un macroproyecto. Otro tipo de planes especiales que han impactado al desarrollo de la ciudad han sido de tipo puramente normativo e impulsados por los diferentes contextos turísticos de la ciudad y las diferentes posiciones políticas de los partidos en el gobierno, hablamos de los planes especiales de hospedaje. En 2005, se aprueba un primer plan en el contexto de la candidatura olímpica de la ciudad, para la que la capacidad hotelera de la ciudad se veía como un punto débil, así que se facilitan los trámites para la apertura de hoteles y se permite la compatibilidad del uso hotelero con el resto de usos establecidos en el suelo urbano. En cambio, en 2018, en un momento de gran afluencia turística y de malestar de diferentes colectivos ciudadanos por la proliferación de viviendas de uso turístico en el centro histórico de la ciudad, se aprueba un nuevo plan de hospedaje, esta vez limitando la implantación de alojamientos turísticos en la almendra central.

4. CONCLUSIONES

El análisis comparativo de la evolución de diferentes instrumentos de planificación urbana en la ciudad de Madrid muestra diferencias claras entre los planteamientos de la planificación estratégica y la planificación física de la ciudad, así como características también divergentes entre la planificación estratégica urbana general y la referida al marketing y posicionamiento de la ciudad y al turismo.

El principal problema que plantea la planificación física es la dificultad de mantener el plan general —su principal instrumento de referencia— actualizado. En Madrid, sigue vigente en el año 2022 un modelo de ciudad planteado en 1997, por lo que es imposible que responda a los retos y necesidades de la ciudad actual. Como consecuencia, el desarrollo urbano de la ciudad va ejecutándose a golpe de proyectos individuales encajados en la normativa según diferentes instrumentos de ordenación urbana de segundo orden, lo que hace perder la



visión general y el modelo de ciudad queda difuminado. Pero este no es un problema del instrumento en sí, sino de la falta de voluntad y de consenso político para la regulación de la actividad urbanística en favor de intereses particulares que se satisfacen mejor en base a proyectos individuales.

La alternativa ofrecida por los planes estratégicos no es suficiente por sí sola para marcar el rumbo de desarrollo urbano, ya que carecen de fundamento legal y, por ello, no son eficaces si no van acompañados de la planificación física normativa. En esta investigación se ha constatado que los planes de estrategia urbana en la ciudad de Madrid si bien muestran diferenciación en sus objetivos y planteamientos en función de los diferentes contextos en los que se aprueban (modernización e internacionalización a principios de los años 90, reciclaje y movilidad sostenible en 2010 y sostenibilidad y rehabilitación en 2016), son estrategias que no han llegado a ponerse en marcha, en muchos casos quedan como declaración de intenciones. Por otra parte, los planes estratégicos de posicionamiento internacional de la ciudad y de turismo, no han variado apenas en sus planteamientos independientemente del contexto económico en el que se aprobasen, el principal objetivo es siempre el crecimiento.

La ciudad no es una empresa, por lo que no puede planificarse como tal. La planificación estratégica puede plantear soluciones interesantes para el modelo de ciudad cuando su enfoque es transversal, pero es imprescindible su funcionamiento conjunto a un instrumento normativo y el plan general sigue siendo una opción necesaria, pero para la que es necesaria una implicación real y una visión a largo plazo, que después será desarrollada por otros instrumentos, pero que dota de visión unitaria al proyecto de ciudad.

REFERENCIAS

- Arquitectura, E. (2012). *Proyecto Madrid Centro*. <https://ezquiagaarquitectura.com/2012/proyecto-madrid-centro/>
- Ayuntamiento de Madrid. (1997). *Memoria del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid*.
- Ayuntamiento de Madrid. (2012). *Evaluación del Plan General de 1997*. Ayuntamiento de Madrid.
- Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, en el ámbito del Área de Planeamiento Específico A.P.E.01.11 «Sevilla-Canalejas»*, (2013) (testimony of Ayuntamiento de Madrid).
- Ayuntamiento de Madrid. (2016). *Madrid Recupera. Estrategia de Regeneración Urbana. Memoria*. Ayuntamiento de Madrid.
- Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997. Área de Planeamiento Específico A.P.E. 02.27 «Nuevo Mahou-Calderón»*, (2016) (testimony of Ayuntamiento de Madrid).
- Cruz, H. (2008). El auge de los planes estratégicos y los proyectos urbanos: hacia un planeamiento urbanístico consensuado. *X Coloquio Internacional de Geocrítica. Diez años de cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008*.
- Gago García, C., Córdoba Ordóñez, J., & Díez Pisonero, R. (2017). Los listados de ciudades globales. Desde la práctica investigadora a su utilización como argumento en la planificación urbana neoliberal. *Revista Internacional de Sociología*, 75(1), 17. <https://doi.org/10.3989/ris.2017.75.1.15.11>
- Gospodini, A. (2002). European cities in competition and the new «uses» of urban design. *Journal of Urban Design*, 7(1), 59-73. <https://doi.org/10.1080/13574800220129231>
- Lobato-Becerra, J. A. (2020). Notas sobre la obsolescencia de los planes generales: planificación estratégica y modelo urbano. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(204), 197-210.



<https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.204.01>

Novy, J., & Colomb, C. (2016). Urban tourism and its discontents: An introduction. En C. Colomb & J. Novy (Eds.), *Protest and Resistance in the Tourist City* (pp. 1-30). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315719306>

PROMADRID. (1993). *Madrid Futuro. Plan Estratégico de Madrid*.

Sánchez-Moral, S., Díez-Pisonero, R., Gago-García, C., & Arellano-Espinar, A. (2019). Sectores Estratégicos en la Economía del Conocimiento y Desarrollo en la Ciudad de Madrid y su Región. *Revista de Estudios Andaluces*, 38, 144-161. <https://doi.org/10.12795/rea.2019.i38.08>

Smith, N. (2002). New globalism, new urbanism: Gentrification as global urban strategy. *Antipode*, 34, 427-450. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00249>

Troitiño Vinuesa, M. Á. (2003). Renovación urbana: dinámicas y cambios funcionales. *Perspectivas Urbanas/Urban Perspectives*, 2.



HACIA UN URBANISMO RESILIENTE: RETOS POST-PANDÉMICOS EN PARÍS Y BARCELONA

Irene Navarro Franco

Departamento de Geografía Humana. Universidad de Sevilla.

Concepción Foronda Robles

Departamento de Geografía Humana. Universidad de Sevilla.

Resumen:

El objetivo general de este estudio es explorar si la planificación urbana de las ciudades europeas se está adaptando al periodo COVID-19, tomando como casos de estudio las ciudades de París y Barcelona. La metodología empleada está basada en el uso técnicas cualitativas y cuantitativas dónde, primeramente, se han analizado las actuaciones urbanísticas desarrolladas durante el contexto pandémico y que están encaminadas a desarrollar un entorno urbano más resiliente. Posteriormente, se han analizado las relaciones de tales actuaciones a través del software Ucinet 6.743 de Análisis de Redes Sociales (ARS) para determinar las conexiones y las redes que se establecen entre sí. Los resultados obtenidos demuestran no sólo los vínculos que se mantienen entre los diferentes ámbitos de actuación (espacio público, movilidad, equipamientos y servicios, vivienda), sino también que el COVID-19 ha acelerado la tendencia de la planificación urbana hacia un urbanismo resiliente para crear ciudades más sostenibles y saludables a la hora abordar retos post-pandémicos como la adaptación al cambio climático o la aparición de enfermedades futuras.

Palabras clave: urbanismo resiliente, espacio público, movilidad, equipamientos y servicios, vivienda.

Abstract:

The general objective of this study is to explore whether urban planning in European cities is adapting to the COVID-19 period, taking the cities of Paris and Barcelona as case studies. The methodology employed is based on the use of qualitative and quantitative techniques where, firstly, urban planning actions developed before and during the pandemic context and aimed at developing a more resilient urban environment have been analysed. Subsequently, the relationships between these actions were analysed using Ucinet 6.743 Social Network Analysis Software (SNA) to determine the connections and networks established between them. The results obtained demonstrate not only the links between the different areas of action (public space, mobility, facilities and services, housing), but also that COVID-19 has accelerated the trend of urban planning towards resilient urbanism to create more sustainable and healthy cities to address post-pandemic challenges such as adaptation to climate change or the emergence of future diseases.



Keywords: resilient urbanism, public space, mobility, facilities and services, housing.

1. INTRODUCCIÓN

En diciembre de 2019, el COVID-19 se propagó de manera vertiginosa dando como resultado una pandemia mundial. Las ciudades, por estar en continua expansión urbana, ser ejes de poder político y económico, focos de intercambio comercial y flujo de personas, así como redes globales hiperconectadas y centros de atracción turística, se han situado en el epicentro de esta enfermedad (Jabareen & Eizenberg, 2021).

Bajo esta perspectiva, se vuelve a plantear el eterno dilema de cómo deben ser las ciudades del futuro y los modos de vida, directamente afectados por el contexto actual derivado de la pandemia (Wang & Tang, 2020). Tal situación, obliga a reconsiderar aquellas creencias más arraigadas sobre la buena forma de la ciudad y el propósito de la planificación urbana, reabriéndose el debate sobre el desarrollo compacto frente a la dispersión (Bagder, 2020). El distanciamiento social ayuda a prevenir la transmisión de la COVID-19, aunque también es difícil de aplicar a espacios urbanos, especialmente en el caso de las ciudades compactas, pues para conseguir espacios públicos más abiertos, es necesario cambiar el diseño y uso del tejido urbano, permitiendo así cambiar la flexibilidad y variabilidad de uso (Abusaada & Elshater, 2020).

Ante este contexto y como ya sucedió en siglos anteriores, el urbanismo ha de considerarse como uno de los ejes fundamentales para tener en cuenta a la hora de hacer frente a posibles rebrotes de COVID-19 o al surgimiento de otras enfermedades futuras. Orientar la transformación urbana a través del enfoque resiliente tendría, entre otros, el propósito de lograr un ordenamiento urbanístico sostenible y fomentar un marco metodológico-normativo que contribuya a una mejor autogestión y gobernanza de la ciudad como destino turístico. Esto se traduciría en una mayor capacidad de respuesta ante los cambios (Jabareen & Eizenberg, 2021). De hecho, el informe de ONU-Habitat (2021) “Ciudades y pandemias: hacia un futuro más justo, verde y saludable”, basado en la documentación de 1.700 ciudades y un exhaustivo análisis de sus políticas, demuestra cómo las ciudades tienen la capacidad de reducir el impacto de pandemias futuras y de ser más equitativas, saludables y sostenibles

En Europa, las administraciones públicas se han visto obligadas a afrontar este nuevo reto y a repensar el modelo de ciudad implantado y heredado de las diferentes etapas de su contexto histórico (Kunzmann, 2020). En el pasado, la Revolución Industrial cambió la forma de las ciudades medievales, ampliándolas y dotándolas de grandes y heterogéneas poblaciones que trajeron consigo importantes cambios demográficos que derivaron en hacinamiento y migración, favoreciendo así, la transmisión de enfermedades infecciosas (Hall, 1997). Ante este contexto, el urbanismo surgió como disciplina para hacer frente a dichas enfermedades, suponiendo uno de los principales medios para evitar su propagación (Lynch, 1981).

De un modo u otro, la pandemia ha dado lugar a una crisis urbana, un momento de cambio e incertidumbre sin precedentes en el que este espacio se encuentra en el punto de mira y donde el urbanismo es fundamental (Alraouf, 2021). En este sentido, el objetivo general del presente estudio es explorar si la planificación urbana de las ciudades europeas se está adaptando al periodo COVID-19 en cuestiones de seguridad, proximidad, espacios verdes y/o socialización. Para ello, se plantean dos objetivos específicos: (1) analizar el discurso de la planificación urbana y establecer relaciones entre los principales ámbitos de actuación (espacio público, movilidad, equipamientos y servicios y vivienda); y (2) analizar como casos de estudios las ciudades de París y Barcelona como referentes en las tendencias urbanistas a nivel europeo.

2. METODOLOGÍA

La metodología empleada está basada en el uso de técnicas cualitativas y cuantitativas. En primer lugar, se analizaron las actuaciones urbanísticas desarrolladas durante la pandemia del Covid-19 encaminadas a crear un entorno urbano más resiliente ante la aparición de futuras enfermedades. Para ello, se usó la técnica cualitativa de análisis de contenido bajo un método intensivo, ya que se analizaron dos documentos con el fin de estudiar dichas actuaciones de forma sistemática y objetiva. Además, se centra en el análisis externo del discurso



centrado en dotar de mayor seguridad a la ciudadanía y evitar los riesgos y efectos del Covid-19, atendiendo al contexto que ha provocado la pandemia, la cual ha generado cambios y modificaciones en la planificación urbana. Hay que señalar que un buen número de estas medidas se habían iniciado o planificado previamente a la aparición de esta enfermedad, pero se han acentuado tras el surgimiento de la misma. En el caso de París, se toman en consideración las actuaciones que se plantean bajo el enfoque de la ciudad de los 15 minutos (*Ville au Quart d'heure*) y que estarán contempladas el próximo Plan Local Urbano (PLU), el cual se está redactando actualmente. Éstas han sido proyectadas en un documento programático denominado Proyecto de Ordenación y Desarrollo Sostenible (PADD) (Ayuntamiento de París, 2018). En Barcelona, se analizan las actuaciones que giran en torno al “Programa Superilles”, recogidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) 2013-2018 y en el próximo PMUS 2019-2024. Cabe añadir que, en ambos casos, los planes fueron propuestos previamente al COVID-19 y han ido sufriendo modificaciones para agilizar procedimientos y adaptarse a la situación pandémica.

Tras el análisis de contenidos, se determinaron una serie de unidades para su identificación y, posteriormente, los instrumentos de planificación se clasificaron en cuatro grandes ámbitos de actuación: (1) Espacio público (EP), atendiendo a todas aquellas acciones de transformación, adaptación y regeneración del espacio urbano público; (2) Movilidad (M), en relación con las diferentes formas de desplazamiento y tránsito en las ciudades; (3) Equipamientos y servicios (EQ), que hace alusión a los usos y funcionalidades para satisfacer necesidades; y (4) Vivienda (V), que engloba las actuaciones específicas del aspecto residencial urbano.

Tal y como se expone en la Tabla 1, se han analizado 21 actuaciones urbanas en el caso de París y 25 con respecto a Barcelona. Hay que tener en cuenta que, aunque se presenten de manera conjunta, cada una de las actuaciones atienden a cuestiones diferentes y no tienen conexión entre ellas, aunque compartan el mismo código. Para una mejor comprensión, las actuaciones analizadas se exponen clasificadas según ámbito y codificadas de la siguiente manera:

Tabla 1. Actuaciones urbanísticas de París y Barcelona para el contexto Covid-19.

Ámbito	Actuaciones	París	Barcelona
Espacio público	EP1	Reducción de carriles para vehículo privado	Nuevo mobiliario urbano
	EP2	Ampliación acera (2,8m)	Creación de ejes verdes
	EP3	Barreras de seguridad	Creación de plazas de 2000 m2
	EP4	Peatonalización (calles)	Peatonalización (manzanas)
	EP5	Renaturalización	Plataforma única
	EP6	Reutilización de aparcamientos	Panot y granito ecológico
	EP7	Ampliación de terrazas en establecimientos	Ampliación aceras (4m)
	EP8	---	Espacios verdes (14% de media)
Movilidad	M1	Bus, carriles taxis y vehículos prioritarios	Reducción velocidad 10 km/h
	M2	Reducción desplazamientos individuales	Creación carriles bus, taxi y bici
	M3	Coronapistes (carril bici)	Prolongación líneas de tranvía
	M4	Creación de áreas de tráfico limitado	Construcción de intercambiador
	M5	Regulación de flujos peatonales	Mejora calidad del aire
	M6	---	Sistemas de bus ortogonales
EQ	EQ1	Fomento el teletrabajo	Dotación de ejes verdes o plazas (-200m)



	EQ2	Priorización del uso de suelo	Creación de calles de encuentro y recreo
	EQ3	Espacios de encuentro y socialización	Permision de carga y descarga
	EQ4	Calles escolares	Integración urbana y patrimonio arquitectónico
	EQ5	Calles saludables	---
	EQ6	Micro-espacios verdes	---
	Vivienda	V1	Uso residencial de oficinas
V2		Incremento de viviendas sociales	Ventilación y soleamiento biomáticos
V3		Espacios de socialización en las viviendas	Fuentes de energía renovables
V4		---	Rehabilitación rendimiento energético
V5		---	Regulación del espacio intermedio
V6		---	Espacios comunitarios y flexibles

Fuente: Elaboración propia.

Para considerar las diferentes relaciones entre las actuaciones urbanísticas encaminadas a atender los retos pandémicos y los ámbitos de clasificación propuestos de París y Barcelona, éstas se analizaron cuantitativamente a través del software UciNet 6 versión 6.742 de Análisis de Redes Sociales (ARS) (Borgatti et al., 2002). Se realizó primero una matriz de adyacencia para representar las relaciones binarias entre estas variables a través de la plantilla Spreadsheet y, posteriormente, mediante el programa Pajek, el cual viene incluido en el software, se obtuvo la Netdraw para representar gráficamente las estructuras de las relaciones entre los diferentes nodos generados previamente en el análisis matricial.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 París y la Ciudad de los 15 minutos

París cuenta con una estructura extraordinariamente compacta para los estándares europeos, considerándose una ciudad modelo en materia de renovación urbana y ecológica. Su paisaje urbano está caracterizado por arquitectura del siglo XIX y amplios bulevares fruto de la *Hausmanización*. Asimismo, a lo largo del siglo XX, ha ido desarrollándose y expandiéndose y configurando la mayor región metropolitana de Europa. Anterior a la pandemia, se pusieron en marcha nuevos procesos de transformación, principalmente, vinculados a un cambio en el modelo energético y a la reducción de los desplazamientos para apostar por una movilidad sostenible (Jordan, 2015). Tras la crisis sanitaria, se ha empezado a replantear un urbanismo resiliente donde el espacio público sea flexible, capaz de absorberlo todo, incluso lo inesperado. El COVID-19 ha actuado como acelerador de prácticas emergentes como el urbanismo táctico para reorganizar del espacio público y dar prioridad a peatones y ciclistas, así como para fomentar las distancias cortas (Paquot, 2021). La tendencia a seguir es la reinención democrática de un modelo de desarrollo urbano más justo y sostenible que gira en torno a la “Ciudad de los 15 Minutos”, una ambiciosa renovación basada en un marco político, teórico y técnico que sustenta una idea de ciudad en transición y transformación. Ésta invierte el modelo central tradicional con un fuerte enfoque ecológico, el cual se materializa en la progresiva disminución del uso del automóvil para dar paso a los desplazamientos a pie o en bicicleta. El nuevo modelo de ciudad que propone París está centrado, además, en lograr una ciudad neutra en carbono con el uso de energías renovables que mejora la calidad del entorno de vida (Moreno et al., 2021).

La idea central del espacio público (EP) gira en torno a su reorganización para ofrecer más espacio a peatones y ciclistas a través de la planificación táctica y cambios enfocados a facilitar el distanciamiento social. Entre tales actuaciones, se encuentra la peatonalización y el cerramiento temporal de calles al vehículo privado, la reducción de carriles para vehículos motorizados, la ampliación de la anchura del acerado, existente y por



construir, en un mínimo de 2,8 metros; la implementación de barreras de seguridad que permitan el distanciamiento social, la reutilización de los espacios de aparcamiento en superficie para otros usos (terrazas, jardines o almacenamiento de contenedores), la ampliación del espacio de las terrazas que permitan las distancias de seguridad y la renaturalización del espacio público a través de la plantación en mobiliario urbano, de vegetación espontánea, del ajardinamiento de caminos y de la desimpermeabilización del pavimento.

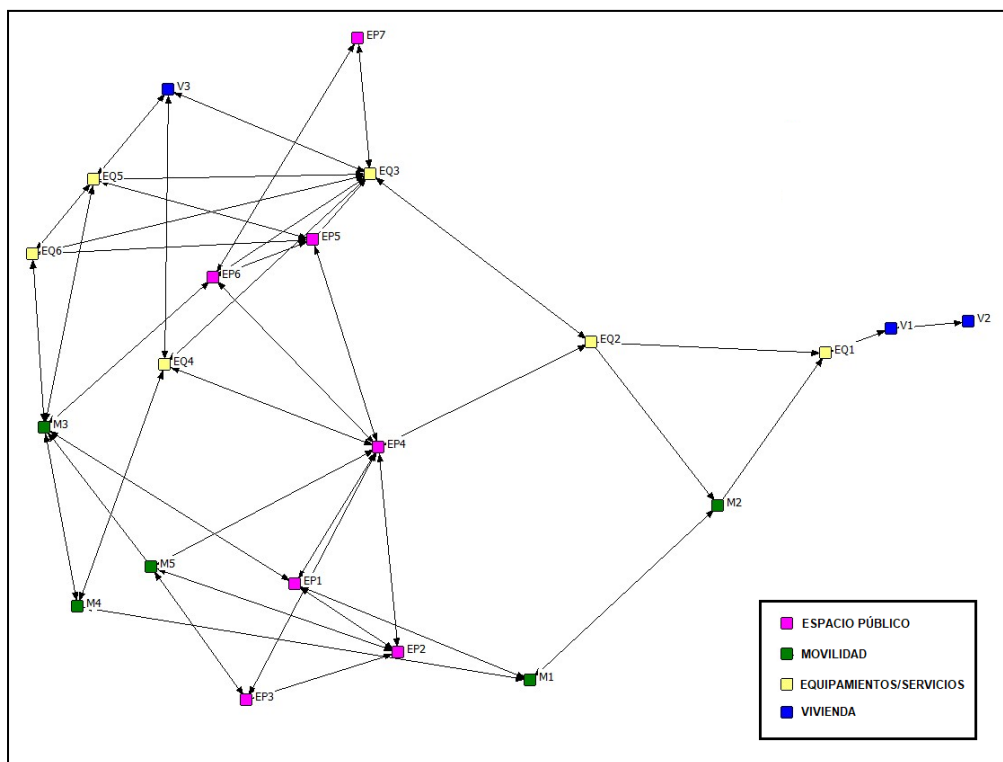
Por otro lado, se apuesta por la “ecomovilidad” (M) centrada en el uso intermodal y fluido entre la “caminabilidad”, la bicicleta y el transporte público. Las actuaciones relacionadas con ello se corresponden con la priorización de las líneas de autobuses exprés y de los carriles para taxis y vehículos prioritarios frente al uso del automóvil privado, con la idea de fomentar el uso del transporte colectivo frente al individual. Siguiendo esta misma línea, también se han implantado las Áreas de Tráfico Limitado (ZTL). Para el fomento del uso de la bicicleta, durante la pandemia se crearon nuevos espacios ciclables denominados “coronapistes” que rondaban entre 600 y 1000 km distribuidos por la Illê de París. Actualmente, la mayoría de ellos se mantienen, pues tan sólo el 10% han sido desmantelados. Del mismo modo, siguiendo la línea del transporte activo, se apuesta por el fomento del tránsito peatonal, no sólo a través de las transformaciones del espacio público, sino también con la gestión de flujos peatonales a través de la implantación de semáforos que reequilibren los tiempos de cruce en beneficio de los peatones y de cruces en diagonal que permitan desconcentrar estos flujos.

Con respecto a las actuaciones englobadas en el equipamiento y los servicios (EQ), están orientadas a una disminución de la movilidad motorizada y en satisfacer las necesidades básicas de los ciudadanos a través de la proximidad y la desaceleración de la economía. En este sentido, se plantean cuestiones como el fomento de teletrabajo para disminuir los desplazamientos, la priorización del uso del suelo para seguridad, sanidad o el comercio de proximidad en detrimento del uso turístico o industrial, la creación de espacios de encuentro y socialización aprovechando la reutilización de espacios como los aparcamientos, la creación de calles escolares a través de la peatonalización o el cerramiento al vehículo privado, la transformación de calles más saludables y la creación de micro-espacios verdes que permitan la práctica de deportes a tono con la renaturalización de espacio público.

Las viviendas (V) se tratan del ámbito de actuación urbanística menos tratado durante la pandemia. No obstante, resulta interesante resaltar la transformación de oficinas y distritos empresariales, infrautilizados por el incremento de teletrabajo, en espacios residenciales. Asimismo, anterior a la pandemia ya se planteaba la necesidad de una mayor creación de viviendas sociales, cuestión que se ha acentuado tras la COVID -19. Del mismo modo, se apuesta por la creación de espacios de socialización en la construcción de las nuevas viviendas, que permitan una mayor integración social de cara a futuros confinamientos.



Figura 1. Análisis de redes de las actuaciones urbanísticas de París ante el reto pandémico.



Fuente: Elaboración propia.

En la Figura 1 se muestran las relaciones entre las diferentes actuaciones urbanísticas. Existe una centralidad de grado en torno a la peatonalización de las calles (EP4). Este nodo marca la distribución del resto de actuaciones que se engloban en el ámbito del espacio público, estableciendo relaciones diádicas que configuran una red de tendencia egocéntrica. En este sentido, se puede afirmar que la transformación del espacio público de París está ampliamente influenciada por los procesos de peatonalización, condicionando al resto de actuaciones bajo esta medida. Asimismo, existe cierta centralidad con respecto a las actuaciones encaminadas a la creación de espacios de encuentro y socialización (EQ3). Aunque existe distancia entre ambos nodos centrales, éstos están vinculados, de manera indirecta, a través de medidas tanto de espacio público (EP5) como de equipamientos y servicios (EQ2). Es posible contemplar la estrecha relación entre estos dos ámbitos, por lo que se puede inferir que el grado de centralización es elevado dado que la estructura de la red se concentra en torno a estos nodos.

No obstante, en el caso de la movilidad, la distribución de sus actuaciones es más dispersa y transversal, pero existe cierta cercanía con el espacio público y los equipamientos/servicios, ejerciendo como eje conector de los vínculos con otras actuaciones (M2-EQ2-EQ1, M5-EP2-EP3-EP4). Del mismo modo, se integran las coronapistes (M3) y la regulación de los flujos peatonales (M5) en esta centralidad.

En último lugar, con respecto a las actuaciones urbanas de vivienda, además de que éstas son escasas en comparación con las demás, están poco conectadas. De hecho, la transformación de oficinas y distritos empresariales (V1), a la cual se conecta el incremento de viviendas sociales (V2), solamente está vinculada a la red a través del fomento del teletrabajo (EQ1), que a su vez se enlaza con la reducción de los desplazamientos individuales (M2) y la reserva y priorización del uso del suelo para seguridad, sanidad y el comercio de proximidad (EQ2). En el caso de la dotación de espacios de socialización en la construcción de nuevas viviendas (V3), se encuentra más integrada, estableciendo lazos con las actuaciones de equipamiento y servicio que fomentan la sociabilidad y las interacciones entre los ciudadanos (EQ3, EQ4 y EQ5).

3.2 Barcelona y las Superilles

Con respecto a Barcelona, hay que señalar que ya la aparición de enfermedades contagiosas durante el siglo XIX configuró su morfología urbana actual a través del Plan Cerdà (1859). Dicho instrumento tenía como fin transformar la ciudad en un espacio más saludable a través de la creación de un ensanche basado en una



cuadrícula continua de manzanas de 113,3 metros, así como calles paralelas y perpendiculares, considerándose como un proyecto pionero en la evolución del urbanismo moderno (Martí, 1999). Al igual que en París, el COVID-19 ha acelerado la implantación de un nuevo modelo urbano basado en el programa “Superilles” (supermanzanas o superblocs) que plantea la transformación de todas las calles de la ciudad. El objetivo principal es la recuperación del espacio público por parte de los residentes, en detrimento del uso del vehículo privado. Con ello, se aspira a crear un entorno urbano más saludable y seguro, dotado de más espacios verdes y de socialización que favorezca la economía de proximidad. Se trata de la creación de nuevas células urbanas para el desarrollo de un nuevo modelo funcional y urbanístico utilizando, principalmente, el urbanismo táctico y ecosistémico para transformar las manzanas de Cerdà en supermanzanas de 339 m. (Ayuntamiento de Barcelona, 2015). Las actuaciones que Barcelona propone en el contexto COVID-19 están vinculadas, en mayor o menor medida, a convertir la ciudad en espacios resilientes y sostenibles bajo el modelo de las Superilles. La idea gira en torno a transformaciones que conviertan esta urbe en una ciudad más habitable, conectada, saludable e inclusiva. En este sentido, al igual que París, la importancia de la proximidad se vuelve indispensable para generar espacios residenciales más resilientes y cohesionados que traen consigo un cambio en las formas de desplazarse hacia una movilidad más sostenible y económica relacionada con el uso de la bicicleta o el tránsito peatonal. Del mismo modo, se le atribuye una gran importancia a la recuperación del espacio público para la realización de actividades en común al aire libre.

El programa Superilles tiene como objetivo una gran transformación del espacio público (EP) para convertirlo en un espacio más seguro, ecológico, próximo, saludable y social. Las actuaciones urbanas que se encuadran bajo este ámbito se relacionan con la implementación de nuevos elementos de mobiliario urbano (bancos, sillas, mesas, juegos infantiles) y nueva iluminación. Asimismo, para hacerlos más sostenibles, se plantea la creación y dotación de nuevos ejes verdes, aumentando el espacio verde de las calles hasta alcanzar, al menos, un 14% del total del espacio. Igualmente, para fomentar la sociabilidad entre residentes y la recuperación del espacio anteriormente destinado al automóvil, se planifica la creación de plazas de más de 2.000 m². También se plantea la eliminación de la división de las alturas entre acera y calzada, creando plataformas únicas que faciliten el tránsito peatonal, así como el aumento de la anchura del acerado hasta 4 m. y la eliminación del asfalto y su sustitución por materiales más ecológicos, como panot y granito, evitando así la creación de islas de calor. Todas estas actuaciones se llevarán a cabo en la conversión de las manzanas en grandes superbloques peatonalizados.

La movilidad (M) está enfocada en la disminución del uso del automóvil y el fomento del transporte público combinado con el transporte activo a través del uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie. En este sentido, se propone reducir la velocidad motorizada a 10 km/h para dar prioridad al peatón, así como la creación de carriles para buses y taxis y otro segregado para bicicletas. Igualmente, se plantea la prolongación de las líneas de tranvía y la creación de intercambiadores que integren tales líneas, pero también de bus y conexiones con metro. Asimismo, para hacer más eficiente el transporte en autobús, se pretende sustituir los sistemas radiales por ortogonales que permitan una mayor accesibilidad y fluidez, todo ello encaminado a la disminución del tráfico motorizado para mejorar la calidad del aire.

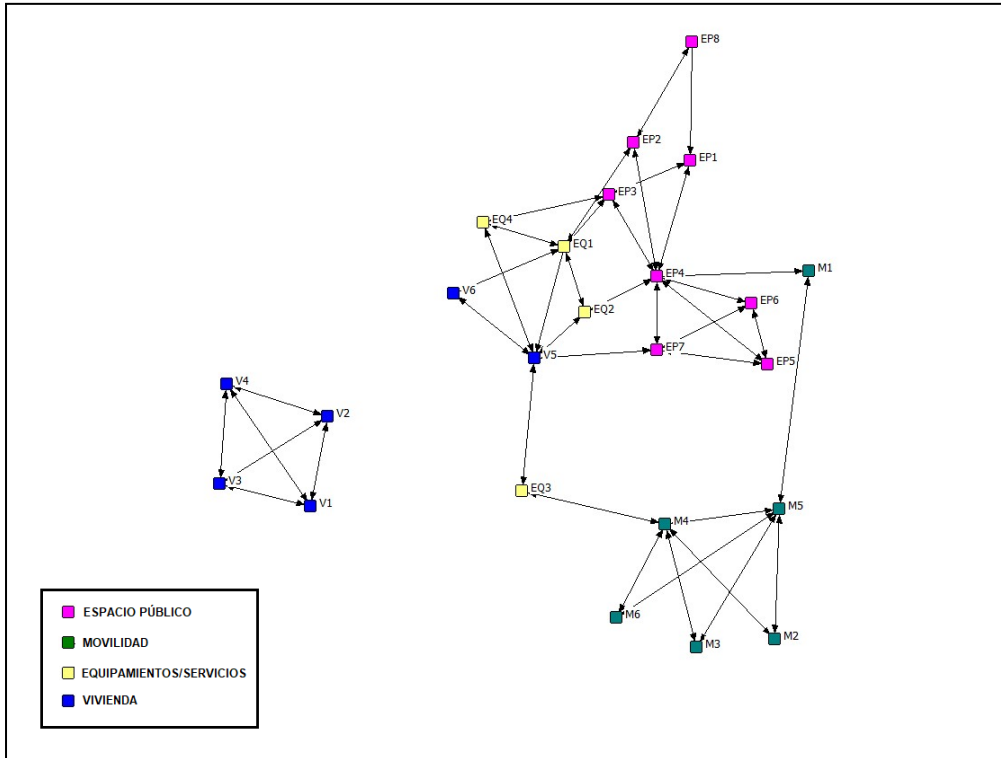
Las actuaciones de equipamientos y servicios (EQ) se focalizan en la proximidad, la sociabilidad y la puesta en valor de la cultura urbana, por lo que se corresponden con la dotación a los residentes de ejes verdes y plazas a menos de 200 m. de su residencia, la creación de calles que sean lugares de encuentro y recreo (zonas de estancia, juegos infantiles y mobiliario urbano) y la creación de espacios que pongan en valor el patrimonio arquitectónico Barcelona que forma parte de su identidad cultural. Del mismo modo, para reducir los desplazamientos individuales y satisfacer las necesidades de los residentes, se apuesta por el comercio de proximidad, permitiendo la carga y descarga de los proveedores y limitando el uso del vehículo privado que no tenga tal fin.

En cuanto a las actuaciones para las viviendas (V), éstas son más numerosas que en París y giran en torno a criterios de salubridad, sostenibilidad y sociabilidad. En este sentido, se plantean, por un lado, soluciones para adaptar las viviendas a los efectos del cambio climático como son el incremento de volumen edificado con doble climatización, el uso de criterios biomáticos de ventilación y soleamiento, la introducción de mecanismos de obtención de energía de fuentes renovables propias y la realización de acciones de rehabilitación para mejorar



el rendimiento energético. Por otro lado, se proyectan actuaciones relacionadas con la regulación del espacio intermedio entre las viviendas y la calle para un uso comunitario, recepción de mercancías o almacenamiento colectivo, así como la introducción de espacios comunitarios y flexibles dentro de los edificios residenciales que contribuyan a tejer redes vecinales.

Figura 2. Análisis de redes de las actuaciones urbanísticas de Barcelona ante el reto pandémico.



Fuente: Elaboración propia.

La Figura 2 de Barcelona presenta claras diferencias con la red de París. En primer lugar, se contempla como existe una mayor propensión a la agrupación de nodos en clústers claramente segregados que se relacionan entre ellos con alguna conexión intermedia. Existe centralidad de grado en torno al clúster de espacio público, fundamentalmente con respecto a la peatonalización de grandes manzanas (EP4) que, al igual que sucedía en París, es el eje central del que parten la mayoría de las actuaciones, creando una red de lazos diádicos que parten de este ámbito (EP1, EP2, EP3, EP6 y EP7).

Igualmente, el EP4 es el nodo de unión entre el espacio público y la movilidad, a través de la reducción de la velocidad para dar prioridad al peatón (M1); y también con los equipamientos y servicios mediante la creación de calles de encuentro y recreo (EQ2). En relación con este último ámbito, cabe destacar que sus nodos están muy cercanos y vinculados a aquellos que se corresponden con las actuaciones del espacio público. Del mismo modo, estos nodos (EQ1, EQ2 y EQ4) se conectan y unen a la red las actuaciones de vivienda de fomento de la sociabilidad (V5 y V6).

En cuanto a la movilidad, este ámbito genera su propio clúster a través de nodos que sólo establecen lazos entre sí, de manera más o menos equilibrada. La integración de las actuaciones de movilidad en la red se establece a través del ya mencionado M1 y de la permisión de carga y descarga para el comercio de proximidad (EQ3) que se relaciona a su vez con la regulación del espacio intermedio con las viviendas (V5), el cual ejerce como conector a la red.



Por último, es destacable la presencia de un clúster independiente que no establece ningún tipo de conexión a la red y que se relaciona con el resto de actuaciones de vivienda (V1, V2, V3 y V4). Esto se debe, principalmente, a que tales medidas de rehabilitación, transformación y dotación son exclusivas para los edificios residenciales, por lo que, aunque tienen la finalidad de contribuir a un entorno urbano más saludable y sostenible, no se relacionan directamente con cuestiones de movilidad, espacio público y equipamientos y servicios.

4. CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos en la presente investigación cumplen con el objetivo general, pues demuestran que la pandemia ha acelerado el cambio en el paradigma de la planificación urbana, especialmente en cuanto a cuestiones de proximidad y la movilidad sostenible. Si bien las actuaciones analizadas estaban, en su mayoría, planificadas en el contexto anterior a la pandemia y giraban en torno a la adaptación de los espacios urbanos ante el cambio climático, la aparición de la COVID-19 ha puesto en énfasis, aún más, la necesidad de llevarlas a cabo y ejecutarlas en el corto plazo.

Los ámbitos de actuación predominante, tanto en París como en Barcelona, ciudades referentes urbanísticamente, son los cambios y transformaciones en el espacio público y la movilidad, encaminadas a la reducción del uso del automóvil, el incremento de la peatonalización y el fomento de los desplazamientos a pie o en bicicleta, principalmente. Se pretende así, crear entornos urbanos más sostenibles, saludables y resilientes bajo el criterio de proximidad.

Asimismo, el análisis de redes demuestra que, en mayor o menor medida, estos ámbitos están relacionados entre sí y generan conexiones que replantean la necesidad de abordar las cuestiones bajo una perspectiva transversal donde también se tenga en cuenta tanto los equipamientos y servicios destinados a satisfacer las necesidades de los residentes como las viviendas. En relación con estas últimas, hay que destacar que en ambos casos se trata del ámbito de actuación que menor número de relaciones contempla, estando, incluso, prácticamente aisladas en el caso de Barcelona en su mayoría.

Igualmente, la investigación pone de relieve la tendencia hacia una planificación urbana resiliente, cuyo fin es la flexibilidad de adaptación ante los posibles cambios y retos que puedan aparecer de cara al futuro en relación con cuestiones como crisis climáticas, la aparición de enfermedades o crisis económicas. Bajo este enfoque, cabe añadir que la mayoría de las actuaciones siguen la línea del urbanismo táctico y el urbanismo ecosistémico, que también están marcando la tendencia de los planes urbanos.

Por último, es preciso mencionar que, si bien se trata de un estudio exploratorio, podría llevarse a cabo en otros espacios urbanos europeos que también están desarrollando un urbanismo resiliente que comenzó en el periodo pre-pandémico, pero cuyos ámbitos de actuación se han acelerado en el contexto actual, como es el caso de Berlín, Londres o Milán (Abusaada & Elshater, 2020; Law et al., 2021; Jabareen & Eizenberg, 2021).

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo ha sido apoyado por el proyecto I+D+i regional PAIDI “Inteligencia territorial para la gestión de destinos turísticos. Gobernanza y herramientas T.I.T. en el uso de los espacios públicos” (Ref. P20-00982), financiado por la Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad (Junta de Andalucía, España).

REFERENCIAS

- Abusaada, H., & Elshater, A. (2020). COVID-19's challenges to urbanism: social distancing and the phenomenon of boredom in urban spaces. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*. <https://doi.org/10.1080/17549175.2020.1842484>
- Alraouf, A.A. (2021). The new normal or the forgotten normal: contesting COVID-19 impact on contemporary architecture and urbanism. *Archnet-IJAR*, Vol. ahead-of-print <https://doi.org/10.1108/ARCH-10-2020-0249>



- Ayuntamiento de Barcelona (2015). *Programa Superilles de Barcelona*. Recuperado de: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/Presentacio_SUPERILLA_BARCELONA.pdf
- Ayuntamiento de París (2018). *Proyecto de Ordenación y Desarrollo Sostenible (PADD)*. Recuperado de: http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_50/documents/1064_Plan_Local_d_Urbanisme_de_/1068_Projet_d_aménagement_e_t_de/C_PADD-V03.pdf
- Badger, E. (24 de marzo de 2020). Density Is Normally Good for Us. That Will Be True After Coronavirus, Too. *The New York Times*. Recuperado de: <https://www.nytimes.com/2020/03/24/upshot/coronavirus-urban-density-risks.html>
- Borgatti, S.P., Everett, M.G., & Freeman, L.C. 2002. *Ucinet for Windows: Software for Social Network Analysis*. Harvard, MA: Analytic Technologies.
- Hall, T. (1997). *Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*, Taylor & Francis e-Library.
- Jabareen, Y., & Eizenberg, E. (2021). The failure of urban forms under the COVID-19 epidemic: towards a more just urbanism. *Town Planning Review*, 92(1), 57-64. <https://doi.org/10.3828/tpr.2020.42>
- Jordan, D.P. (2015). Paris: Haussman and after. *Journal of Urban History*, 41(3), 541-549. <https://doi.org/10.1177/0096144215571567>
- Kunzmann, K. (2020). Smart cities after COVID-19: Ten narratives. *DisP-The Planning Review*, 56(2), 20-31. <https://doi.org/10.1080/02513625.2020.1794120>
- Law, L.; Azzali, S. & Conejos, S. (2021). Planning for the temporary urbanism and public space in a time of Covid-19. *Town Planning Review*, 92(1), 65-74. <https://doi.org/10.3828/tpr.2020.48>
- Lynch, K. (1981). *A Theory of Good City Form*, Cambridge, MA, MIT Press.
- Martí, C. (1999). Cerdà: Un puente entre dos civilizaciones. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, XXXI, 119-120. Recuperado de: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/85561/62430>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pralong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City” Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*. 4(1): 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- ONU-Habitat (2021). *Cities and Pandemics: Towards a More Just, Green and Healthy Future*. United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat). Recuperado de: https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/03/cities_and_pandemicstowards_a_more_just_green_and_healthy_future_un-habitat_2021.pdf
- Paquot, T. (2021). La ville du quart d'heure. *Sprit*, 4, 22-24. Recuperado de: <https://www.cairn.info/revue-esprit-2021-4-page-22.htm>
- Wang, Z., & Tang, K. (2020). Combating COVID-19: health equity matters. *Nature Medicine*, 26 (4), 458-464. <https://doi.org/10.1038/s41591-020-0823-6>



LA EMERGENCIA COMERCIAL Y LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS: UTOPIÁS Y REALIDADES DEL PROYECTO SUPERILLA BARCELONA

Lluís Frago Clols

Departamento de Geografía, Universitat de Barcelona

Resumen:

Se analiza el proyecto Superilla Barcelona desde la perspectiva urbana, teniendo en cuenta los principales cambios que ha experimentado la planificación a partir de la desregulación del Estado fordista-keynesiano y su puesta en valor de la escala local y barrial, y la administración municipal. En este contexto, el principal objetivo del estudio es identificar las ideas o fundamentos que guían al proyecto Superilla Barcelona, aun pendiente de ejecutarse, y valorar de manera reflexiva la idea de ciudad que vehiculan. La investigación se centra en la función residencial y comercial, con especial énfasis en el denominado como comercio de proximidad en un contexto de emergencia comercial global.

Palabras clave: planificación urbana, comercio, Superilla Barcelona, escala

Abstract:

Barcelona's Superblocks project is analyzed from an urban perspective. It takes into account the main changes that planning has undergone since the deregulation of the Keynesian Fordist State and its emphasis on the local scale and municipal administration. In this context, the main objective of the study is to identify the ideas or foundations that guide Barcelona's Superblocks project, which is still pending execution. The idea of the city conveyed by these ideas is reflexively evaluated. The research focuses on the residential and retail function, with special emphasis on the so-called proximity retail in a context of global retail emergency.

Keywords: urban planning, retail, Barcelona's Superblocks, scale



1. INTRODUCCIÓN

La desregulación del Estado fordista-keynesiano a la luz del neoliberalismo ha propiciado su incapacidad para desarrollar grandes proyectos urbanos, tal y como se habían llevado a cabo durante la época fordista (Brenner & Brenner, 2019; Jessop, 2002). Este hecho ha conducido a una planificación urbana más fragmentada y de naturaleza eminentemente de escala local que parte de la idea de aproximarse más a los vecinos (Fainstein, 2010). Mientras la creación de nuevos espacios públicos para el comercio y el consumo significó la proyección de Barcelona a escala mundial durante la fase de urbanismo olímpico, actualmente estamos en un escenario en el que su promoción se hace desde una escala eminentemente local y de proximidad a los residentes (Carreras, C.; Frago, Ll.; Morcuende, A.; Montesinos, 2019).

Este trabajo pretende analizar los principios e ideas urbanas que guían al proyecto Superilla Barcelona y que se relacionan con el eslogan de la ciudad de los 15 minutos. El análisis se aborda desde la perspectiva del tipo de urbanización diferencial que implica, teniendo en consideración una perspectiva multiescalar, sistémica y planetaria (Brenner, 2014; Lefebvre, 1970) que complementa a la escala local. La investigación pretende cubrir parte del vacío académico existente en la actualidad sobre la Superilla Barcelona. Las investigaciones han quedado limitadas a indicadores puntuales ambientales y de movilidad (Palenzuela, 2021; Staricco & Brovarone, 2022), de la salud (Eggimann, 2022; Mueller et al., 2020; Pérez et al., 2021) y de la contaminación (Rodríguez-Rey et al., 2022).

La investigación hace especial hincapié en el papel que adquiere la escala local y de proximidad en el momento de articular la Superilla Barcelona, valorando de forma crítica el proceso de fragmentación socio espacial de la ciudad de Barcelona que el proyecto, aún pendiente de aplicarse, puede suponer. Se utiliza el *comercio de proximidad* como indicador de este creciente peso de la escala local en la planificación urbana. Desde la perspectiva de una dialéctica global-local (Santos, 1996), el trabajo valora si el incentivo de este supuesto *comercio de proximidad* desde las administraciones públicas puede hacer frente, tanto teórica como realmente, a la importante desertización comercial de nuestras ciudades. Una desertización comercial de las ciudades y del resto de espacios urbanos de alcance planetario, que el trabajo propone definir como una *emergencia comercial*, comparable a la sanitaria y a la climática, dadas sus raíces eminentemente globales asociadas a la virtualización, tanto de las actividades comerciales como de los servicios.

2. METODOLOGÍA

La metodología se basa en la experiencia acumulada de más de 20 años de estudios comerciales y urbanos sobre Barcelona (Carreras, 2003; Carreras, C.; Domingo, J.; Sauer, 1988; Carreras, C.; Frago, Ll.; Montesinos, 2021; Frago, 2011). El trabajo se basa en un profundo análisis bibliográfico sobre estudios urbanos y comerciales, así como de la naturaleza del urbanismo y de la planificación urbana que permita enfocar con claridad el caso de estudio empírico. Se analizan los principios y/o objetivos que guían al proyecto Superilla Barcelona y como estos se relacionan con la teoría y los métodos.

El caso de estudio es el proyecto Superilla Barcelona que pretende convertir distintas calles y encrucijadas del distrito del Ensanche de Barcelona en ejes verde y plazas. A pesar de que ya se encuentran en funcionamiento en Barcelona distintas Superillas (Figura 1), las ideas analizadas en la presente investigación son las que se utilizan para justificar la conversión de parte de las calles de Consell de Cent, Rocafort, Compte Borrell y Girona. (Figura 2) El tipo de análisis puede ser válido y aplicable en muchas otras ciudades que están impulsando políticas parecidas, entre ellas Lisboa, Helsinki, Copenhague, entre otras.

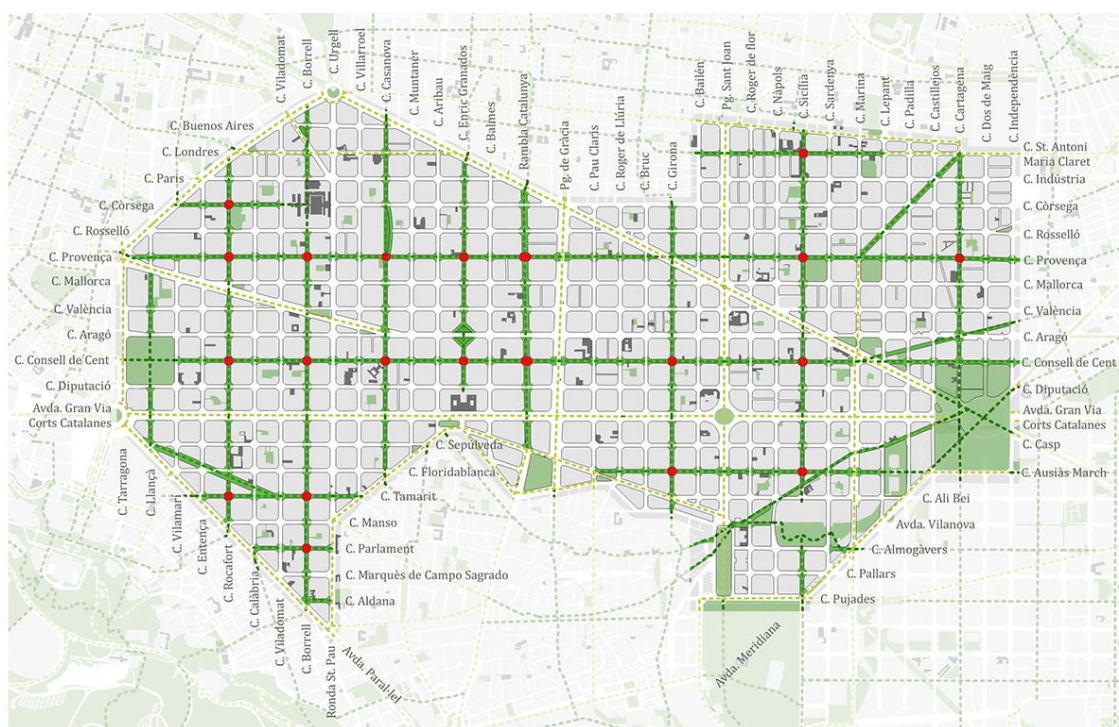


Figura 1. Aspecto de uno de los ejes verdes de la Superilla del Poblenou de Barcelona, la primera que entró en funcionamiento en el año 2016.



Fuente: Elaboración propia, 19 de febrero de 2021.

Figura 2. Ejes verdes y plazas del proyecto Superilla Barcelona.



Fuente: Ayuntamiento de Barcelona.

3. LA EMERGENCIA COMERCIAL COMO LÓGICA GLOBAL

Se puede definir la emergencia comercial como el cierre masivo de establecimientos comerciales a pie de calle como resultado de los procesos de reestructuración económica global basados principalmente en el rápido desarrollo del e-commerce (Forbes, 2021). La virtualización de las actividades comerciales y de los servicios se produce gracias a la revolución de las actividades logísticas (Watts, 2019) que las condiciones del medio



científico informacional (Santos, 1996) y la urbanización planetaria (Brenner, 2014) han posibilitado. En este contexto el tradicional rol de las actividades comerciales como intermediarias entre la producción y el consumo (Dicken, 1998), obliga a ser replanteado, así como la clásica clasificación de las actividades económicas (Clark, 1973) que diferencian entre actividades al por mayor y al por menor.

En el comercio, la gran crisis capitalista de 2008 fue el detonante que impulsó la solución espacio temporal basada en la virtualidad y el e-commerce. Esta reestructuración, que se ha profundizado desde entonces, ha significado el cierre masivo de establecimientos comerciales. Han sido distintas las crisis de alcance global que se han ido sucediendo, no obstante, todas ellas han profundizado en la misma dinámica: virtualización y desertización comercial, con algunas excepciones en aquellos ámbitos especializados en turismo (Frago, 2021). Han sido distintas las denominaciones que se han utilizado para caracterizar dicho proceso: demalling (Cavoto, 2014; D'Alessandro, L.; Sommella, R.; Viganoni, 2016; Guimarães, 2019), retail apocalypse (Philipose, 2019) y retail-less cities (Carreras y Frago, en prensa). El primero hace referencia al cierre de los centros comerciales suburbanos, malls i shopping centers; el segundo describe el proceso de cierre masivo de establecimientos comerciales a pie de calle, tanto de empresas poco capitalizadas como de aquellas muy capitalizadas, tal y como lo demuestra el caso de Toys "R" Us (Townsend et al., 2017). A partir del caso de estudio de Barcelona y Cataluña, el tercer concepto es una hipótesis urbana que plantea la existencia de la sostenibilidad de una ciudad sin comercio (Carreras, Frago, en prensa). Los tres procesos al presentar lógicas globales se diferencian de la crisis comercial que se ha producido en muchas áreas urbanas (barrios o ciudades medias y pequeñas) producto de procesos de escala metropolitana y regional tal y como ya se ha demostrado para el caso de Cataluña (Frago, 2011).

La emergencia comercial amenaza la concepción tradicional del mismo espacio público, especialmente al afectar su naturaleza polifuncional. Las actividades comerciales siempre han tenido un peso relevante en el momento de entender el espacio público, tanto desde los orígenes de las ciudades (Pirenne, 1969), como desde una perspectiva marxista que analice el papel del consumo en el capitalismo tardío (Jameson, 1991), como del posicionamiento de las ciudades en las redes urbanas desde una perspectiva postmoderna (Jayne, 2006; Zukin, 1995). No obstante, la posible desaparición de las actividades comerciales a pie de calle plantea un importante cambio en la concepción del espacio público, la calle, de la ciudad capitalista contemporánea; al menos en el mundo mediterráneo, donde la ciudad es eminentemente densa y la calle es multifuncional. Así, a pesar de la crítica de autores marxistas como Henri Lefebvre, que conciben a la calle como *un camino entre tiendas, un aparador, un espectáculo mercantilizado*, la posibilidad actual de una ciudad sin comercio aproxima a ensanches y centros históricos a los *barrios nuevos* de Le Corbusier que el mismo Henri Lefebvre critica también al ser la anti-ciudad. Mientras en las propuestas del arquitecto suizo, el comercio se situaba en las plantas superiores de los bloques, tal como se observa en la Cité Radieuse de Marsella, actualmente estaríamos hablando de una ciudad en la que ya no existe comercio y el abastecimiento de los consumidores es realizado por las actividades logísticas y de paquetería. Estas actividades de distribución de última milla son operativas y viables al estar conectadas con los numerosos centros logísticos situados fuera de la ciudad (Frago, 2015) y que a la vez se ensamblan con toda la cadena logística global (Danyluk, 2019).

4. LAS LIMITACIONES DE LAS POLÍTICAS DE PROXIMIDAD PARA HACER FRENTE A LOS RETOS GLOBALES

Desde la crisis de 2008 ha habido una respuesta eminentemente de escala local y de proximidad para hacer frente a los retos que plantea la reestructuración global de los espacios urbanos. Estas actuaciones han sido poco exitosas en el momento de conseguir cambios que superaran la escala micro local o que alcanzaran cambios estructurales (Peck, 2015). Quedan en respuestas utópicas o de carácter eminentemente ideológico e ingenuo, lejos de alcanzar cambios estructurales que den pasos hacia un capitalismo más amable, si existe, o escenarios anticapitalistas (Harvey, 2014). Parece que las cooperativas de vivienda o de consumo de proximidad en Barcelona (Miró, 2018) muestran este tipo de limitaciones, al quedar relegadas a ámbitos muy reducidos o que en el momento de hacerse grandes y tener que cambiar de escala tropiezan con sus propias contradicciones.



Con voluntad de aproximarse al ciudadano y abordar sus problemas, una parte importante de este tipo de respuestas de escala local ha venido articulada desde la administración municipal (Thompson, 2020). No obstante, a pesar de la buena voluntad de aproximarse al ciudadano de estas actuaciones de los poderes públicos, las mismas medidas han permitido avanzar en el desarrollo de la gobernanza postmoderna, basada en la profundización de la desregulación del Estado fordista-keynesiano, y en la deslegitimación a todos sus niveles político administrativos (Sanchez, 2008).

La fragmentación horizontal del territorio, así como la incapacidad de articular políticas de escala metropolitana (Brenner & Brenner, 2019), apuntan a ser parte de las causas del desarrollo de políticas urbanas basadas en la proximidad que el neoliberalismo aprovecha para su beneficio. El ámbito metropolitano de Barcelona es un buen ejemplo de minifundismo municipal que dificulta la cooperación intermunicipal y favorece la competencia entre entidades del mismo nivel político administrativo (Bernardos et al., 2020). A este hecho se le añade, la clara caducidad del planeamiento metropolitano. En este sentido, el obsoleto Plan General Metropolitano de 1976, acumulado 966 modificaciones puntuales entre 1976 y 2009 ha (Àrea Metropolitana de Barcelona, 2014;).

Las acciones en favor del comercio de proximidad sintetizan muy bien este tipo de políticas postmodernas fragmentadas, basadas en la idea de una ciudad articulada únicamente a partir de barrios, pero que a la vez con buena voluntad pretenden hacer frente al poder de las grandes empresas de distribución transnacionales que ocupan las áreas más centrales. En cierta forma, estas políticas en beneficio del pretendido comercio de proximidad, se olvidan de la intrínseca relación entre comercio y ciudad, basada en un sistema de centralidades a distintas escalas y que cuenta con una larga trayectoria en los estudios de geografía urbana y comercial (Carreas & D'Alessandro, 2017). A pesar de mantener la condición de proximidad como principal variable explicativa del comportamiento del consumidor, las políticas de proximidad en el comercio rompen con la larga trayectoria multiescalar de las teorías neopositivista que encontraron el inicio en la teoría de los Lugares Centrales de Christaller (Berry, 1971; Christaller, 1933; Lösch, 1954). En los fundamentos de estas políticas, también se supera la interpretación marxista de la sociedad y la teoría de la localización desde la perspectiva de los distintos niveles del desarrollo geográfico desigual (Smith, 1984).

El término proximidad aplicado en el comercio al por menor se ha convertido en un elemento de valoración positiva, tanto por lo que hace referencia a las administraciones públicas como por parte de las empresas y de muchos consumidores, así como de los medios de comunicación. Este hecho se ha visto reforzado en el contexto de pandemia, dados los impedimentos que los distintos estados de alarma han impuesto a la movilidad de las personas. A pesar de todo, el término comercio de proximidad, no tiene un fundamento teórico firme y ha derivado en un reclamo publicitario y de marketing territorial y cultural, en un eslogan populista, más que en una definición precisa de la relación entre el grado de acostamiento entre la demanda y la oferta, tanto en el espacio como en el tiempo.

El comercio de proximidad, como construcción cultural e ideológica, más que económica, parece querer indicar aquellos establecimientos comerciales que no requieren del uso del coche para acceder, que son de dimensiones reducidas, regentados por personas del país, en régimen principalmente familiar, y vinculados con cierto minifundismo empresarial. En muchas ocasiones se asemeja a la idea de comercio de “toda la vida”, o tradicional. Es importante destacar que dentro de esta definición no se contemplan los grandes almacenes o supermercados altamente capitalizados pero que se encuentran dentro de los barrios, muy próximos a la demanda tanto en tiempo como en espacio. Tampoco se consideran comercio de proximidad los pequeños supermercados regentados por personas extranjeras, sobretodo de países como Pakistán, la India o Bangladés, y tampoco los bazares regentados por personas de la República Popular de la China.

Como inconsistencia conceptual también se tiene que destacar al asociarse la proximidad únicamente al lugar de residencia habitual o empadronamiento. En medio de esta sociedad extremadamente móvil, también se puede consumir en lugares próximos al puesto de trabajo o de estudio. Pero también en aquellos lugares próximos al lugar de vacaciones o segundas residencias que se pueden articular en base a patrones de movilidad de escala diaria, semanal o de temporada.



5. LA SUPERILLA BARCELONA: LAS ÁREAS RESIDENCIALES CONTRA LA CIUDAD

La reducción de la movilidad derivada de los confinamientos ha propiciado aún más el papel de la proximidad tal y como lo demuestra la reciente difusión masiva del eslogan de la *ciudad de los 15 minutos* (Carlos Moreno et al., 2021). Se parte de la idea de adaptar la ciudad para que sus residentes puedan comprar, trabajar y disponer de sus necesidades culturales y de ocio a menos de 15 minutos a pie o en bicicleta desde sus hogares. Esta idea fue lanzada por la alcaldesa de París, aunque rápidamente se ha difundido entre muchas otras ciudades, como Montreal o Barcelona.

El proyecto Superilla Barcelona es un buen ejemplo de política urbana postmoderna basada en la proximidad que se engloba dentro de esta idea genérica de ciudad de los 15 minutos. Un análisis crítico del proyecto ambiental, de movilidad y comercial que vehicula la Superilla Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2021) refleja como es el barrio es la principal escala de actuación para construir el espacio urbano. Este aspecto se comprueba cuando se afirma que se quieren crear unos espacios públicos que otorguen “prioridad al peatón para conseguir que las calles puedan ser espacios de encuentro y juego”. Estos lugares a la vez son “lugares de encuentro más seguros y con menos contaminación”, los cuales servirán para “fomentar la vida en la calle, la movilidad sostenible y el comercio de proximidad”. La Superilla Barcelona es un proyecto que pretende “que las personas recuperen su lugar en el espacio público”, significando “una nueva infraestructura ambiental, (dónde) la calle está diseñada para fomentar la vida cotidiana en el espacio público y estimular el comercio de proximidad, en el momento en que también se reduce el ruido y la contaminación”.

También se desprende una lectura fragmentada de la ciudad en el momento en que desaparece del proyecto el concepto de *calle*, intrínseco al de espacio público y claramente relacionado con las infraestructuras de movilidad en el proceso de estructuración de la ciudad, para dar paso al término *eje verde*. La idea es que “todos los vecinos (del ensanche) tendrán un eje verde a una plaza a menos de 200 metros”.

En medio de la creciente emergencia comercial, al Superilla Barcelona pretende dinamizar el *comercio de proximidad* aumentando la visibilidad de las fachadas y escaparates que la reducción de automóviles en los ejes significará. La articulación de las actividades comerciales y de servicios desde una lectura meramente barrial y absoluta que busca borrar la posición relativa del lugar y consecuentemente su centralidad es articulada a partir de la herramienta urbanística que ofrecen los Planes Especiales de Usos. Estos planes pretenden limitar determinados usos en los bajos comerciales, especialmente una “excesiva” concentración de bares y restaurantes, tal y como ha pasado en la calle Enric Granados desde que esta fue peatonalizada. El Plan de Usos de la Superilla Barcelona fue aprobado el 6 de marzo de 2022 y regula los usos de las zonas del distrito del Ensanche que actualmente no disponían de plan (Antiga i Nova Esquerra de l’Eixample, Dreta de l’Eixample, la Sagrada Família, i el Fort Pienc) integrando los planes ya aprobados de los otros barrios del distrito: Sant Antoni (2018), Girona (2020) i de Paral·lel (2019).

6. DISCUSIÓN

El análisis crítico de los ideas y principios que vehiculan la Superilla Barcelona permite identificar cierta similitud con los que se utilizan para promocionar áreas residenciales cerradas de las periferias urbanas de muchas ciudades, especialmente de Sur América. Los valores que impulsan este tipo de promociones urbanas se relacionan con el retorno a la naturaleza, la seguridad, la autosuficiencia, al tranquilidad, el ecologismo, al salud, el papel de la comunidad, el espacio para juego infantiles, la recuperación de la sociabilidad y la autenticidad (Sposito, Góes, 2013). En este punto es importante preguntarse si el derecho a la ciudad que vehicula las áreas residenciales cerradas de la periferia y el proyecto Superilla Barcelona son iguales. Mientras en el caso de los primeros se trata de promociones privadas en las que se limita el acceso a cualquier persona que no viva en ellos, en el segundo caso, el espacio es de titularidad pública y se basa en la restricción del acceso al tránsito motorizado.

Se produce una paradoja, y es que el papel dominante de la escala del barrio en el proceso de articulación del proyecto Superilla en un contexto de creciente desaparición de las actividades comerciales en la calle apunta hacia un tipo de ciudad más parecida al de Le Corbusier que al de Jane Jacobs. Este hecho es sorprendente si se



tiene en cuenta que las tesis sobre la ciudad de la publicista norteamericana dan origen a la idea original de la Superilla Barcelona.

7. CONCLUSIONES

Se ha analizado el proyecto Superilla Barcelona desde la perspectiva de las importantes transformaciones que ha experimentado la planificación urbana a lo largo de las últimas tres décadas, partiendo que son cambios producto de las lógicas del neoliberalismo y de la desregulación del estado fordista-keynesiano. Este hecho ha permitido entender la Superilla Barcelona como un proyecto que ejemplifica algunos de estos cambios: (1) muestra la creciente fragmentación de la planificación urbana, (2) pone en valor la escala local frente la metropolitana, (3) aproxima las decisiones a comunidades residentes muy reducidas, y (4) utiliza las ideologías urbanas, entre ellas las de la sostenibilidad, para implementar las acciones.

El trabajo plantea la operatividad del concepto *emergencia comercial* para caracterizar la desertización comercial i de servicios a pie de calles como producto de la virtualización de las actividades económicas que la crisis capitalista global de 2008 impulso, y que la COVID 19 ha profundizado. Se analiza críticamente lo que significa *comercio de proximidad*, término que apunta a convertirse en una nueva ideología urbana en este caso para reivindicar los barrios. Partiendo del rigor de la larga trayectoria de los estudios urbanos y comerciales dentro de la Geografía, la utilización actual del término *comercio de proximidad* se parece más a la construcción de una idea con importantes juicios de valor que a un concepto sólido. A lo largo del trabajo se apuntan hacia las limitaciones que tiene el comercio de proximidad para hacer frente a los retos globales que afectan a las ciudades en forma de *emergencia comercial*.

Es importante remarcar que las comunidades locales que articulan los barrios se contraponen a la ciudad, una realidad social que va mucho más allá de la suma de áreas residenciales autosuficientes pero que sigue encarnando los tradicionales valores negativos de lo urbano: ruido, contaminación, densidad, etc. En el contexto de emergencia comercial de la calle, y teniendo en cuenta el papel fundamental que ejercen los vecinos y la escala local en la articulación de la Superilla Barcelona, ¿puede ser parecida la Superilla Barcelona con el modelo de suburbio residencial de Le Corbusier? Si a este hecho, le añadimos la idea de un barrio autosuficiente y basado con su propio comercio, ¿hasta qué punto el modelo urbano de la Superilla Barcelona se parece al de los barrios cerrados de las periferias de las ciudades latinoamericanas?

REFERENCIAS

- Ajuntament de Barcelona. (2021). Superilla Barcelona. Recuperado en: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/>
- Àrea Metropolitana de Barcelona. (2014). Anàlisi de les modificacions del Pla General Metropolità. Xavier Alarcón Carbó & Pere Manubens Gil, Eds. Barcelona: AMB Barcelona.
- Bernardos, G., Alujas, J., Buscà, E., & Frago, L. (2020). Viladecans. Una història de èxit. Lleida: Ed. Milenio.
- Berry, B. J. L. (1963). Commercial structure and commercial blight: Retail patterns and processes in the City of Chicago. University of Chicago, Department of Geography, Research Paper 85.
- Berry, B. J. L. 1971 (1967). Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor- Barcelona: Ed. Vicens Vives.
- Brenner, N. (2014). Implosions/explosions: towards a study of planetary urbanization. Berlin: Jovis.
- Brenner, N. (2019). Competitive City-Regionalism and the Politics of Scale. *New Urban Spaces*, pp. 206–232. <https://doi.org/10.1093/oso/9780190627188.003.0006>
- Moreno, C., Chabaud, D., Gall, Ch. & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>



- Carreras, C. (2003). *Atles Comercial de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Carreras, C., Domingo, J. & Sauer, C. (1988). *Les Àrees de concentració comercial de la ciutat de Barcelona: Barcelona ciutat de compres*. Barcelona: Cambra de Comerç Indústria i Navegació.
- Carreras, C.; Frago, Ll. & Montesinos, E. (2021). Rescaling Retail and Consumption in the contemporary Barcelona area. *Bollettino Della Società Geografica Italiana*, 3, 37-49. <https://doi.org/10.36253/bsgi-994>.
- Carreras, C.; Frago, Ll.; Morcuende, A. & Montesinos, E. (2019). Consumo y comercio en Barcelona. Actualidad y tendencias. In L. Viganoni (Ed.), *Commercio e consumo nelle città che cambiano*. Napoli, città medie, spazi esterni (pp. 101–150). Franco Angeli.
- Carreras, C. & Frago, Ll. (2022). Could a Retail-less City be sustainable? The Digitalization of the Urban Economy against the City. *Sustainability* 2022, 14, 4641. <https://doi.org/10.3390/su14084641>
- Cavoto, G. (2014). Demalling. Una risposta alla dismissione commerciale. *Journal of interdisciplinary studies in architecture and urbanism*, 3, 222.
- Choay, F. (1970). *El urbanismo, utopias y realidades*. Barcelona: Ed. Lumen.
- Christaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. University Microfilms.
- Clark, C. (1973). Las condiciones del progreso económico. *Revista Española de La Opinión Pública*, 31, 485. <https://doi.org/10.2307/40182038>
- D'Alessandro, L.; Sommella, R. & Viganoni, L. (2016). Mallng, Demalling, Remalling? Mutamenti e nuove pratiche del commercio e del consumo nell'Area Metropolitana di Napoli. *AGEI - Geotema*, 51, 71–77.
- Danyluk, M. (2019). Fungible Space: Competition and Volatility in the Global Logistics Network. *International Journal of Urban and Regional Research*, 43(1), 94–111. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12675>
- Dicken, P. (1998). *Global shift: transforming the world economy*. New York: Sage Publications.
- Eggimann, S. (2022). The potential of implementing superblocs for multifunctional street use in cities. *Nature Sustainability*. <https://doi.org/10.1038/s41893-022-00855-2>
- Fainstein, S. S. (2010). *The just city*. New York: Cornell University Press.
- Forbes. (2021). A record 12,200 U.S. stores closed in 2020 as e-commerce, pandemic changed retail forever. Recuperado en <https://fortune.com/2021/01/07/record-store-closings-bankruptcy-2020/>
- Frago, Ll. (2011). *La metamorfosi del centre a les capitals comarcals: entre tradició i postmodernitat*. Tesis Doctoral. Departament de Geografia Humana de la Universitat de Barcelona.
- Frago, Ll. (2015). Logística y reestructuración metropolitana en el área de Barcelona. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. 19.
- Frago, Ll. (2021). Impact of COVID-19 Pandemic on Retail Structure in Barcelona: From Tourism-Phobia to the Desertification of City Center. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, 13(15), 8215. <https://doi.org/10.3390/su13158215>
- Frago, Ll., & Martínez-Rigol, S. (2016). Las utopías urbanas del siglo XIX, herencias y carencias: la carencia social frente a la herencia técnica. In *Actas XIV Coloquio Internacional de Geocrítica. Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro* (pp. 1-13). Recuperado en http://www.ub.edu/geocrit/xiv_fragomartinez.pdf



- Frago, Ll., & Graziano, T. (2021). Public space and the green city: Conflictual narratives of the superblock programme in Poblenou, Barcelona. *Journal of Urban Regeneration and Renewal*, 15(1), 113-128.
- Guimarães, P. P. C. (2019). Shopping centres in decline: analysis of demalling in Lisbon. *Cities*, 87(November 2018), 21–29. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.12.021>
- Harvey, D. (2014). *Seventeen contradictions and the end of capitalism*. Londres: profile Books.
- Jameson, Fredric. (1991). *Postmodernism, or, the cultural logic of late capitalism*. Londres: Verso Books.
- Jayne, M. (2006). *Cities and consumption*. Londres: Routledge.
- Jessop, B. (2002). Liberalism, neoliberalism, and urban governance: A state–theoretical perspective. *Antipode*, 34(3), 452–472.
- Lefebvre, H. (1970). *La revolución urbana (Tercera edición)*. Madrid: Alianza Editorial.
- Lösch, A. (1954). *Die Räumliche Ordnung der Wirtschaft (Gustav Fischer, Jena)*. English translation *The Economics of Location*. New Haven CN: Yale University Press.
- Miró, I. (2018). *Ciutats cooperatives : esbossos d’una altra economia urbana*. Barcelona: Icària.
- Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Khreis, H., Cirach, M., Andrés, D., Ballester, J., Bartoll, X., Daher, C., Deluca, A., Echave, C., Milà, C., Márquez, S., Palou, J., Pérez, K., Tonne, C., Stevenson, M., Rueda, S., & Nieuwenhuijsen, M. (2020). Changing the urban design of cities for health: The superblock model. *Environment International*, 134, 105132. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>
- Rueda, S. (2021). Superblocks Base of a New Model of Mobility and Public Space. Barcelona as an Example (R. B. T.-I. E. of T. Vickerman, Ed.; pp. 249–257). Elsevier. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10709-2>
- Peck, J. (2015). Cities beyond Compare? *Regional Studies*, 49(1), 160–182. <https://doi.org/10.1080/00343404.2014.980801>
- Pérez, K., Palència, L., & Gómez-Leon, B. B. (2021). Environmental and Health Effects of Superblocks in Barcelona. *Salut Als Carrers (Healthy Streets) Project. Journal of Transport & Health*, 22, 101192. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101192>
- Philipose, S. (2019). *Retail Apocalypse: The Death of Malls Retailers & Jobs (Independen)*.
- Pirenne, H. (1969). *Medieval cities : their origins and the revival of trade [Book]*. New York: Princeton University Press.
- Rodriguez-Rey, D., Guevara, M., Linares, M. P., Casanovas, J., Armengol, J. M., Benavides, J., Soret, A., Jorba, O., Tena, C., & García-Pando, C. P. (2022). To what extent the traffic restriction policies applied in Barcelona city can improve its air quality? *Science of The Total Environment*, 807, 150743. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150743>
- Sanchez, J. E. (2008). Gobernanza desde la óptica del poder y las escalas. In Glória Yañez, Arturo Orellano, Oscar Figueroa & Federico Arenas (Ed.), *Ciudad, poeer y gobernanza*. Santiago de Chile: Pontifica Universidad Católica de Chile, pp. 21–52.
- Santos, M. (1996). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.
- Smith, N. (1984). *Uneven development : nature, capital, and the production of space*. New York: Blackwell.
- Sposito, M. S. & Góes, E. M. (2013). *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. Presidente Prudente: Editora UNESP.



- Staricco, L., & Brovarone, E. V. (2022). Livable neighborhoods for sustainable cities: Insights from Barcelona. *Transportation Research Procedia*, 60, 354–361. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.046>
- Thompson, M. (2020). What's so new about New Municipalism? *Progress in Human Geography*, 0309132520909480. <https://doi.org/10.1177/0309132520909480>
- Townsend, M., Surane, J., Orr, E., & Cannon, C. (2017). America's "Retail Apocalypse" is Really Just Beginning. *Bloomberg*, 1–11. Recuperado en <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-retail-debt/>
- Watts, M. J. (2019). Reflections on circulation, logistics, and the frontiers of capitalist supply chains. *Environment and Planning D: Society and Space*, 37(5), 942–949. <https://doi.org/10.1177/0263775819869446>
- Zukin, S. (1995). *The Cultures of cities*. New York: Blackwell.



LA EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA VIVIENDA DE ALQUILER EN LOS BARRIOS DE BARCELONA. 2013-2021: ALGUNOS FACTORES EXPLICATIVOS

Carles Donat

Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Barcelona y Observatorio Metropolitano de la Vivienda de Barcelona

Federica Becca

Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Barcelona

Resumen:

En este trabajo se analiza la evolución del precio medio de alquiler de la vivienda y sus diferencias en los barrios de Barcelona durante el periodo 2013-2021. Se utiliza una metodología cuantitativa a partir de regresiones lineales simples y múltiples, tomando en consideración cuatro variables independientes: precio medio de la vivienda de alquiler, renta familiar disponible, porcentaje de apartamentos de Airbnb y porcentaje de viviendas de grandes propietarios. Se distinguen dos subperiodos. Un primero, de crecimiento del precio generalizado (2013-2019), en el que las cuatro variables independientes explican, en conjunto, el 22% de la variación del precio medio de alquiler. Un segundo, de descenso del precio medio (2019-2021), en el que las variables explican el 29,4% de la disminución. En ambos subperiodos el precio inicial y el porcentaje de Airbnb son los factores con más incidencia. La renta familiar disponible es la tercera variable explicativa. Finalmente, el porcentaje de viviendas de grandes propietarios (diez o más viviendas) tiene poco efecto en la variable dependiente.

Palabras clave: Crisis de la vivienda, covid-19, barrios, precio alquiler, Airbnb.

Abstract:

This paper analyzes the evolution of the average rental price of housing and its differences in the neighbourhoods of Barcelona during the 2013-2021 period. A quantitative methodology is used based on simple and multiple linear regressions, considering four independent variables: average price of rental housing, family income, percentage of Airbnb apartments and percentage of homes owned by large owners. Two subperiods are distinguished. The first, of generalized price growth (2013-2019), in which the four independent variables together explain 22% of the variation in the average rental price. A second, of price decrease (2019-2021), in which the variables explain 29.4% of the decrease. In both subperiods, the initial price and the percentage of Airbnb are the factors with the most incidence. Family income is the third explanatory variable. Finally, the percentage of dwellings owned by large owners (ten or more) has little effect on the dependent variable.

Keywords: Housing crisis, covid-19, neighbourhoods, rental price, Airbnb.



1. INTRODUCCIÓN

Durante las últimas décadas se está asistiendo a una crisis de accesibilidad a la vivienda en las ciudades del Norte global relacionada con la creciente separación entre los precios de las viviendas y los ingresos medios de los hogares (Galster & Lee, 2021; Wetzstein, 2017). Entre las causas que explican esta crisis se encuentran aspectos relacionados con la globalización económica, tales como la financiarización de la vivienda (Aalbers, 2016), la turistificación de las ciudades y el incremento de las desigualdades (Piketty, 2013). Estos fenómenos de carácter global interactúan con los diferentes contextos locales que, en nuestra temática de estudio son, principalmente, los sistemas residenciales y las configuraciones socioterritoriales existentes (Maloutas, 2012). En consecuencia, los efectos de la crisis de accesibilidad a la vivienda se trasladan de manera no homogénea en el espacio, otorgando a la vivienda un papel determinante en la producción de espacios desiguales (Vives-Miró & Rullan, 2020), de los cuales la segregación residencial es uno de sus principales reflejos (Blanco & Nel-lo, 2018).

En el campo de los estudios urbanos, uno de los principales debates gira entorno a las diferencias en las variaciones de precios entre los barrios y en cuáles son sus factores explicativos. Centrándose en el caso español, cabe destacar los factores relacionados con los apartamentos turísticos, el incremento de los inversores institucionales y la renta de los hogares.

En efecto, en primer lugar, numerosos trabajos han constado la incidencia de los apartamentos turísticos, localizados principalmente en las áreas centrales (Garha, 2021), en la formación del precio de la vivienda en ciudades como Madrid (Méndez, 2021), Barcelona (Duatis, Buhigas, & Cruz, 2016) o Valencia (Gil, 2021), por citar las más grandes.

Otra serie de trabajos se han focalizado en los procesos de acumulación por desposesión de la vivienda, que se han concentrado principalmente en los barrios vulnerables (Gutiérrez & Domènech, 2017), aunque también en áreas turísticas centrales (Castellano, Domínguez-Mujica, & Moreno-Medina, 2020). Asimismo, en un contexto de creciente financiarización, los inversores institucionales han encontrado también en los barrios más céntricos y bien comunicados, el entorno donde realizar adquisiciones, acompañadas de incrementos del precio de alquiler y de sustitución de población.

Finalmente, la renta de los hogares también se ha considerado como un factor explicativo, por ejemplo, al estudiar las diferencias de precio entre los barrios de Madrid (Méndez, 2021). Para el caso concreto de Barcelona, en algunos trabajos previos de los autores se ha mostrado la correlación entre la renta de los hogares y la evolución del precio medio de las viviendas durante el periodo de crisis 2007-2013 (Donat, 2017). No obstante, esta correlación se ha reducido sustancialmente durante los primeros años (2013-2017) del periodo de recuperación económica (Donat, 2021).

El presente artículo tiene por objetivo analizar la incidencia de los factores que se acaban de enumerar en la evolución del precio medio de alquiler de los barrios de Barcelona. El periodo temporal de referencia es el comprendido entre los años 2013 y 2021, en el cual se reproducen dos fases del ciclo económico-inmobiliario de diferente signo, y que se analizan por separado. Por una parte, el subperiodo 2013-2019, de recuperación económica, y durante el cual el precio medio de la vivienda de alquiler en Barcelona aumentó un 43,6 % (una tasa de crecimiento anual acumulativa del 6,2 %). Por otra parte, el subperiodo 2019-2021, marcado por el impacto de la pandemia de la Covid-19 y, en el contexto catalán, por la entrada en vigor en septiembre de 2020 de la Ley de contención de rentas de los alquileres³⁰, que habría incidido también en el descenso de los precios

³⁰ Ley 11/2020, de 18 de septiembre, de medidas urgentes en materia de contención de rentas en los contratos de arrendamiento de viviendas y de modificación de la Ley 18/2007, de la Ley 24/2015 y de la Ley 4/2016, relativas a la protección del derecho a la vivienda.



(Jofre-Monseny, Martínez-Mazza, & Segú, 2022). Durante este subperiodo, el precio medio de alquiler en Barcelona disminuyó un 6,1 % (una tasa de crecimiento anual acumulativa del -3,1 %).

2. METODOLOGÍA

Para dar respuesta a los objetivos que se acaban de exponer, se utiliza una metodología cuantitativa basada en el análisis estadístico a partir de dos modelos. En un primer momento se aplica un modelo de regresión lineal simple, para explorar la relación entre la variable dependiente (variación del precio medio durante los subperiodos) y cada una de las cuatro variables explicativas, individualmente. En un segundo momento se ha utilizado un modelo de regresión lineal múltiple, que permite obtener resultados más precisos y robustos. El objetivo principal de las regresiones simples es ver los coeficientes de Pearson (R^2) para cada factor explicativo, mientras que, con el modelo de regresión múltiple es posible obtener unos parámetros más exactos y fiables. Por esta razón, los coeficientes β de este último modelo son los que nos permiten interpretar de manera más realista los resultados.

Por lo que respecta a las fuentes, la *variación en porcentaje del precio medio de la vivienda de alquiler* (variable dependiente) se obtiene de la información recogida en los contratos de alquiler, que obligatoriamente se deben depositar en la administración pública, en el caso de Cataluña en el Instituto Catalán del Suelo. Cabe señalar que, a diferencia de otros datos de precios basados en las ofertas de los portales inmobiliarios, se trata de una fuente que refleja el precio final. Las variables explicativas o independientes son cuatro: la *renta familiar disponible* se obtiene a partir de las estimaciones realizadas por el Ayuntamiento de Barcelona. El *precio medio de la vivienda* se obtiene de los contratos de alquiler que se acaban de ver. El *porcentaje de apartamentos Airbnb sobre el total del stock de vivienda de alquiler* se obtiene a partir de los apartamentos enteros en oferta del portal inside Airbnb y de las viviendas principales de alquiler recogidas en el censo de población y vivienda del año 2001. Finalmente, el *porcentaje de viviendas que son de grandes propietarios sobre el stock total de vivienda* proviene de los datos publicados por el Observatorio Metropolitano de la Vivienda de Barcelona (OHB).

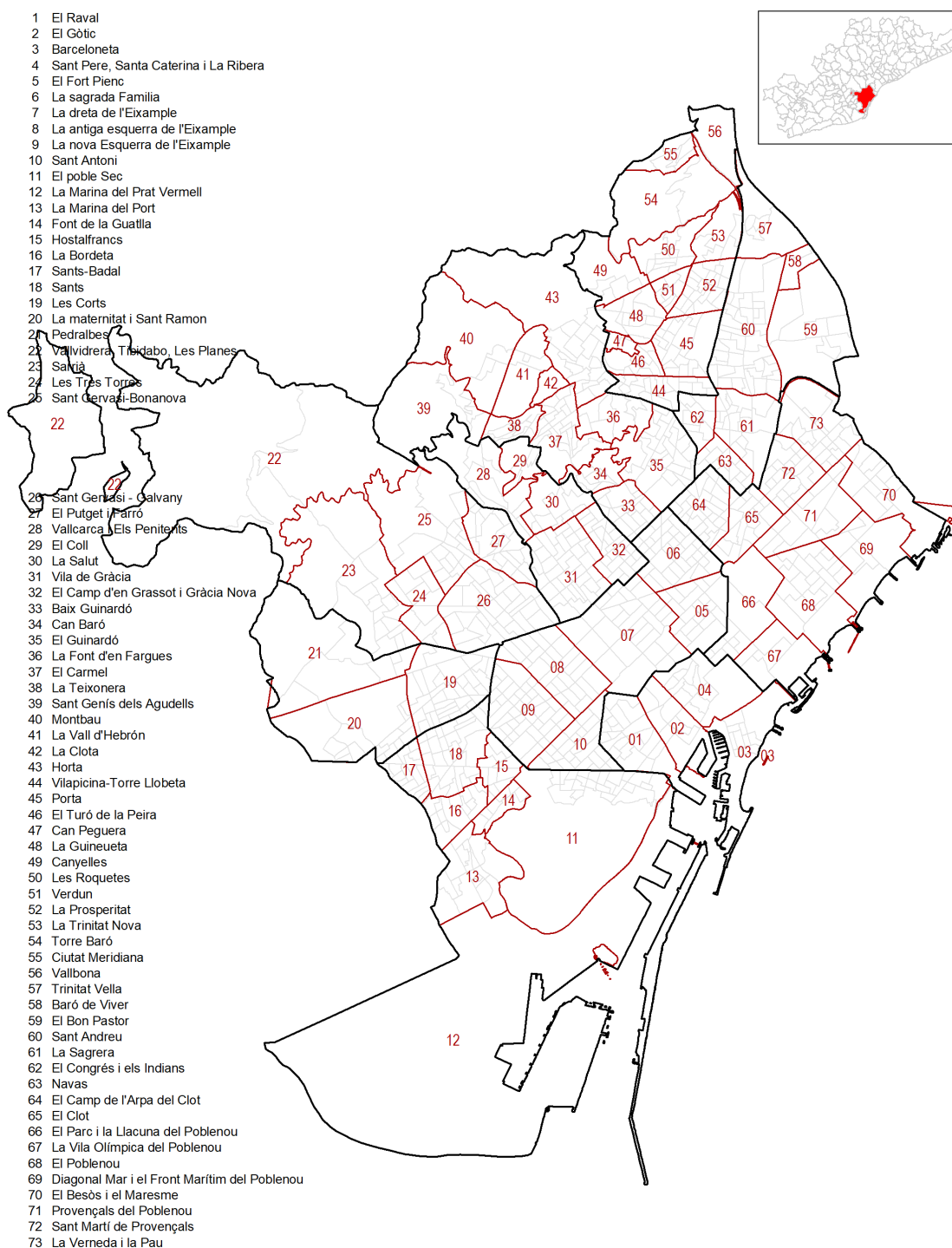
Como se habrá deducido, la elección de las variables independientes responde a una estrategia de análisis que pretende dar respuesta a los principales factores que inciden en la evolución de los precios entre barrios, que se han expuesto en la introducción. No obstante, cabe ser cautos y tener en consideración algunas limitaciones de los datos. En primer lugar, no siempre ha sido posible disponer de una serie estadística que abarque todo el periodo considerado. En estos casos, se toma como año de referencia el único dato disponible o el más próximo al inicio del periodo (excepto en el caso del porcentaje de apartamentos de Airbnb, que toma como referencia el dato más próximo al final del periodo). En segundo lugar, es importante mencionar que las variables independientes son variables de mercado, cuya elección se ha basado en un repaso de la literatura existente. No se ha realizado, pues, un análisis multifactorial previo tomando en consideración otras variables, por ejemplo, sociodemográficas. Finalmente, por lo que respecta al porcentaje de viviendas que son de grandes propietarios, pese a que los datos facilitados por el OHB suponen un gran avance, no sería exacto relacionarlos directamente con los inversores institucionales, ya que se contabilizan todas las viviendas que son de propietarios que tienen diez o más viviendas, agrupando tanto administraciones públicas como privados, y personas físicas y jurídicas.

2.1 Área de estudio

Barcelona tiene 1 660 314 habitantes en el año 2021, en una extensión, relativamente reducida, de 101,7 km². Es la ciudad principal de una región metropolitana de carácter policéntrico de 164 municipios con 5 191 551 habitantes y 3236,2 km². El municipio está dividido administrativamente en diez distritos y en 73 barrios, que son las unidades territoriales de referencia en el presente trabajo (figura 1).



Figura 1. Los 73 barrios de la ciudad de Barcelona



Fuente: Ayuntamiento de Barcelona



3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Periodo 2013-2019

Después de haber descartado la existencia de multicolinealidad entre las variables, en la tabla 1 se recogen los resultados de las regresiones lineales simples y de la regresión lineal múltiple.

Tabla 1. Resultados de los modelos de regresión entre las variables explicativas y la variación del alquiler en el periodo 2013-2019. Barrios de Barcelona.

	Regresiones lineales simples				Regresión múltiple	
	(1) Variación 2013- 2019	(2) Variación 2013-2019	(3) Variación 2013-2019	(4) Variación 2013-2019	(5) Variación 2013-2019	(6) Estandari- zación
Precio inicial 2013	-0,00854 (0,00507)				-0,0259* (0,0116)	-4,603* (-2,051)
RFD 2013		-0,0262 (0,0212)			0,0556 (0,0469)	2,382 (-2,011)
% Airbnb 2018			0,688** (0,257)		0,897** (0,300)	3,046** (-1,019)
% Grandes Propietarios 2019				0,204 (0,113)	0,0487 (0,123)	0,388 (-0,978)
_constante	49,35*** -3406	46,26*** -2179	41,82*** -1144	40,78*** -1897	52,09*** -4313	43,82*** (-0,826)
N	66	66	66	66	66	66
R ²	0,042	0,023	0,101	0,049	0,222	0,222

Error estándar entre paréntesis

* p < 0,05, ** p < 0,01, *** p < 0,001

Fuente: elaboración propia a partir de a) Precios: fianzas de alquiler depositadas en el Incasòl; b) renta familiar disponible: Ayuntamiento de Barcelona; c) porcentaje de Airbnb: inside Airbnb ; d) porcentaje de grandes propietarios: Observatorio Metropolitano de la Vivienda de Barcelona.

A partir de los coeficientes de Pearson (R²) puede deducirse que, en general, la asociación de las cuatro variables independientes consideradas de manera individual explica un porcentaje relativamente bajo de las diferencias que se dan en la variación del alquiler entre barrios durante el periodo 2013-2019: el precio inicial un 4,2 % (0,042), la renta familiar disponible (RFD) un 2,3 % (0,023), el porcentaje de Airbnb un 10,1 % (0,101) y el porcentaje de grandes propietarios un 4,9 % (0,049). La variable porcentaje de Airbnb es la que logra explicar en mayor parte de la evolución del precio medio y las diferencias entre los barrios, seguido por el porcentaje de grandes propietarios, el precio inicial y, finalmente, la RFD.

No obstante, el efecto real de estas variables explicativas en conjunto se muestra en el último modelo, el de regresión lineal múltiple, en el cual se considera la incidencia de cada uno de los factores mientras se mantienen controlados los otros. Se puede observar que el coeficiente de regresión β referente a la renta familiar



disponible ha pasado de ser negativo a positivo, mientras que para las otras covariantes el signo se ha mantenido igual: esto se debe a la mayor precisión estadística del modelo de regresión múltiple en el momento en que incluimos todos los factores. El modelo múltiple logra explicar en un 22,2 % la variación del precio y las diferencias entre los barrios en el periodo 2013-2019.

Para entender mejor el efecto de cada variable explicativa se muestran dos ejemplos realísticos utilizando la fórmula de la regresión lineal múltiple:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \dots + \beta_n X_n$$

Si reemplazamos al α el valor de la constante, a las β el valor de los coeficientes y las X valores realístico por cada una de las variables, obtenemos la estimación de la variación del alquiler. En un barrio de nivel económico relativamente bajo, con precio inicial de 500 €, con renta de 70 (Barcelona=100), con un porcentaje de Airbnb de 0,3 % y de grandes propietarios del 12 %, la estimación sería:

$$Y = 52,09 + -0,0259 * 500 + 0,0556 * 70 + 0,897 * 0,3 + 0,0487 * 12$$

$$Y = 52,09 + -12,95 \text{ (precio inicial)} + 3,892 \text{ (RFD)} + 0,2691 \text{ (\% Airbnb)} + 0,5844 \text{ (\% grandes prop.)}$$

$$Y = 43,9 \text{ \% (variación 2013-2019)}$$

En un segundo barrio, de nivel económico alto, con precio inicial de 1000 €, con renta de 195 (Barcelona=100), con un porcentaje de Airbnb del 3 % y de grandes propietarios del 22 %, la estimación sería:

$$Y = 52,09 + -0,0259 * 1000 + 0,0556 * 195 + 0,897 * 3 + 0,0487 * 22$$

$$Y = 52,09 + -25,9 \text{ (precio inicial)} + 10,842 \text{ (RFD)} + 2,691 \text{ (\% Airbnb)} + 1,0714 \text{ (\% grandes prop.)}$$

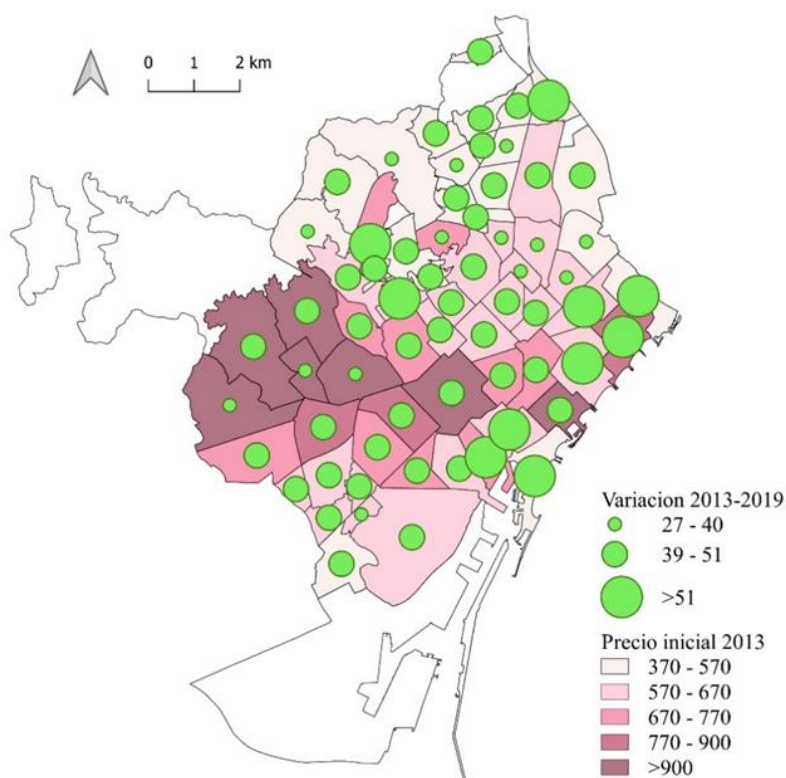
$$Y = 40,8 \text{ \% (variación 2013-2019)}$$

A partir de estos ejemplos y de la observación de los coeficientes β es posible concluir que el precio inicial, el porcentaje de apartamentos Airbnb y la renta familiar disponible son, por este orden, las variables que tienen una mayor incidencia en la evolución del precio durante el periodo 2013-2019.

En la figura 2 puede verse gráficamente la relación entre la principal variable explicativa, el precio inicial en 2013, y la variación del precio del alquiler en los barrios de Barcelona. En este caso el efecto es negativo, es decir que, fijando las demás variables, en un barrio con un precio medio inicial elevado la variación es menor que en un barrio con el precio inicial más bajo.



Figura 2. Precio inicial (2013) y variación del precio medio del alquiler (2013-2019). Barrios de Barcelona.



Fuente: fianzas de alquiler depositadas en el Incasòl

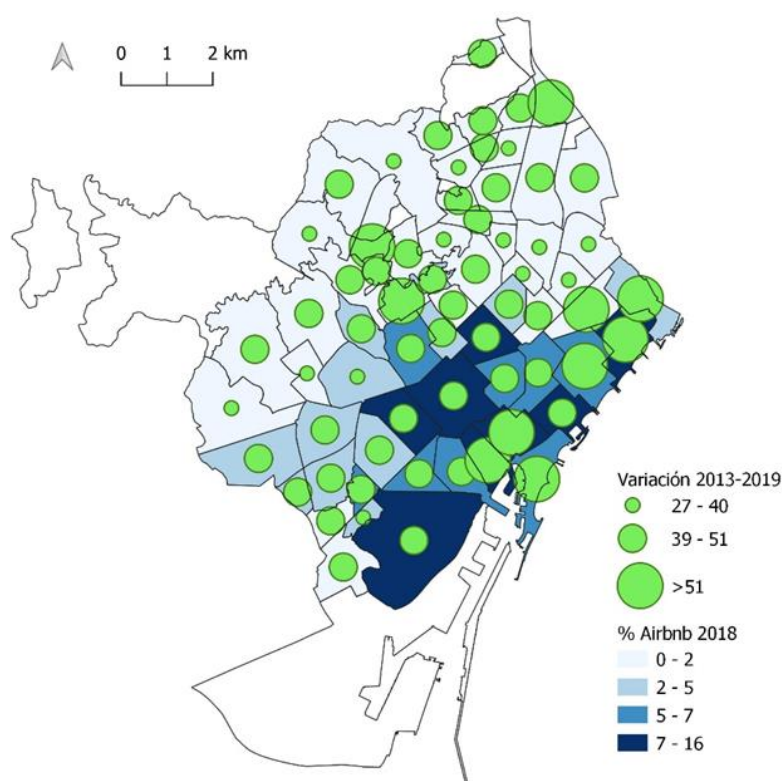
En los barrios donde el precio inicial es más alto, el aumento del precio del alquiler se sitúa, con la única excepción de *Diagonal mar i el Front Marítim*, en los intervalos bajo o intermedio. Por su parte, aunque en los barrios con un precio inicial inferior se pueden encontrar aumentos que se sitúan en los tres intervalos, cabe destacar que hay una preponderancia de los intervalos intermedio y alto.

Se quiere resaltar que los barrios donde el precio medio del alquiler ha subido más, se encuentran alrededor de los barrios donde estos son más altos, pudiendo suponer la existencia de un efecto contagio. Por ejemplo, por un lado, *la Salut y la Teixonera*, cerca del Distrito de *Sarriá-Sant Gervasi* y, por otro lado, *la Barceloneta, el Barri Gotic y Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera*, que se encuentran entre *la Dreta de l'Eixample y la Vila Olímpica del Poblenou*.

Asimismo, en estos últimos barrios entra la segunda variable con más peso explicativo, el porcentaje de apartamentos de Airbnb. En efecto, como puede verse en la figura 3, la presión turística es mucho más intensa en estos territorios. Además, se tendrían que añadir los barrios de *Diagonal Mar i el Front Marítim y el Poblenou*, donde el notable porcentaje de apartamentos de Airbnb se corresponde con el aumento más intenso del precio medio.



Figura 3. Porcentaje de apartamentos en Airbnb (2018) y variación del precio medio del alquiler (2013-2019). Barrios de Barcelona



Fuente: fianzas de alquiler depositadas en el Incasòl y inside Airbnb.

En definitiva, durante el periodo 2013-2019, los cuatro factores que se han tomado en consideración explican el 22 % de las diferencias en la variación del precio medio de la vivienda de alquiler en los barrios de Barcelona. Entre ellos, las dos variables más explicativas son el precio inicial en 2013 y el porcentaje de apartamentos turísticos. Por su parte, la renta familiar disponible también tiene un papel remarcable, pero este se ve reducido en comparación al periodo de la recesión económica (2008-2013), que había sido estudiado en otro trabajo de los autores (Donat, 2017). Por último, el porcentaje de viviendas de grandes propietarios presenta una asociación positiva con la variación del precio medio, pero esta no resulta ser muy significativa.

3.2 Periodo 2019-2021

Para analizar este periodo y compararlo con el anterior se emplean las mismas variables, pero referidas a unos años diferentes: el precio medio del alquiler en 2019, la renta familiar disponible para el año 2017 (últimos datos disponibles), el porcentaje de pisos en Airbnb en 2021 y el porcentaje de grandes propietarios para el año 2019 (único año disponible). La variable dependiente es la variación del alquiler, en este caso para el periodo 2019-2021.

En la última fila de la tabla 2 se pueden observar los valores de los R^2 de las regresiones lineales simples. Así, el precio inicial en 2019, la renta familiar disponible y el porcentaje de Airbnb son las tres variables que logran explicar en mayor parte la variación del alquiler durante el periodo 2019-2021, con coeficientes de correlación de Pearson respectivamente de 0,205 (20,5 %), 0,141 (14,1 %), 0,189 (18,9 %). No obstante, el precio inicial y el porcentaje de Airbnb son las variables con la asociación más significativa. El porcentaje de grandes propietarios por barrios presenta el R^2 más bajo. Todas las variables tienen un coeficiente β negativo, por lo tanto, el porcentaje de Airbnb y de grandes propietarios ahora se relacionan con una respuesta del precio medio opuesta a lo que ocurría en el periodo anterior.



Tabla 2. Resultados de los modelos de regresión entre las variables explicativas y la variación del alquiler en el periodo 2019-2021. Barrios de Barcelona.

	Regresiones lineales simples				Regresión múltiple	
	(1) Variación 2013-2019	(2) Variación 2013-2019	(3) Variación 2013-2019	(4) Variación 2013-2019	(5) Variación 2013-2019	(6) Estandarización
Precio inicial 2019	-0,00611*** (0,0015)				-0,00457** (0,00155)	-1,116** (0,379)
RFD 2017		-0,0290** (0,00897)			-	-
% Airbnb 2021			-0,457*** (0,118)		-0,273 (0,139)	-0,859 (0,437)
% Grandes Propietarios 2019				-0,122* (0,0494)	-0,0387 (0,0519)	-0,309 (0,414)
_cons	-0,391 (1,443)	-3,272*** (0,943)	-4,837*** (0,486)	-4,249*** (0,832)	-0,515 (1,517)	-6,066*** (0,349)
N	66	66	66	66	66	66
R ²	0,205	0,141	0,189	0,087	0,294	0,294

Error estándar entre paréntesis

* p < 0.05, ** p < 0.01, *** p < 0.001

Fuente: elaboración propia a partir de a) Precios: fianzas de alquiler depositadas en el Incasòl; b) Renta familiar disponible: Ayuntamiento de Barcelona; c) porcentaje de Airbnb: inside Airbnb ; d) porcentaje de grandes propietarios: Observatorio Metropolitano de la Vivienda de Barcelona.

De nuevo, para poder ver la relación de todas las variables en conjunto, es necesario observar los resultados que arroja el modelo de regresión lineal múltiple. Después de comprobar la existencia de multicolinealidad entre las variables, se ha decidido eliminar la variable renta familiar disponible, en cuanto estaba extremadamente relacionada con el precio inicial, y podía distorsionar la estimación de los parámetros del modelo.

Es interesante observar que el R² correspondiente es más alto que en el periodo anterior (0,294), lo que indica una mayor dependencia de la variación del precio medio a los mismos factores. Además, tanto en las regresiones simples como en la múltiple todos los coeficientes β se mantienen negativos.

En un ejemplo concreto, usando los parámetros arrojados desde el modelo y valores ficticios asignados a cada variable (precio inicial, % Airbnb, % grandes propietarios), se obtiene lo siguiente:

$$Y = 0,515 + -0,00457*560 + -0,273*0,125 + -0,0387*10$$

$$Y = 0,515 - 2,56 (\text{precio inicial}) - 0,034 (\% \text{ Airbnb}) - 0,387 (\% \text{ grandes prop.})$$

$$Y = -1,3 \% (\text{Variación 2019-2021})$$



En un segundo barrio de nivel económico más alto y más turismo el resultado de la estimación de la variación del alquiler sería el siguiente:

$$Y = 0,515 + -0,00457*1000 (\text{precio inicial}) + -0,273*5 (\% \text{ Airbnb}) + -0,0387*15(\% \text{ grandes prop.})$$

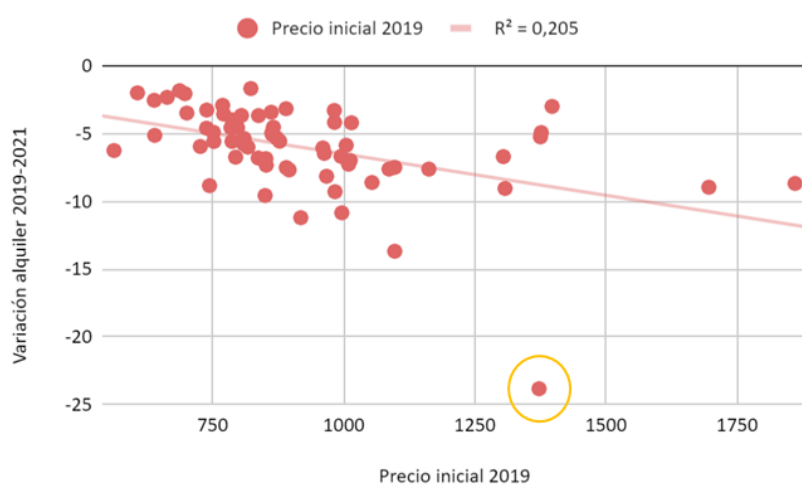
$$Y = 0,515 - 4,57 (\text{precio inicial}) - 1,365 (\% \text{ Airbnb}) - 0,5805 (\% \text{ grandes prop.})$$

$$Y = -6 \% (\text{Variación 2019-2021})$$

Como sucedía en el período anterior, es posible observar que el precio inicial es la variable que tiene mayor influencia en las diferencias que se dan en la evolución del precio entre barrios, y siendo esta relación negativa, el resultado es que el precio ha bajado más en los barrios que tienen precios medios más altos.

Ahora bien, es importante ver el comportamiento de los barrios con más detalle. En la figura 4 se muestra el gráfico de dispersión de la regresión lineal simple entre el precio en 2019 y la variación del alquiler. El barrio de *Diagonal Mar i el Front Marítim del Poblenou*, resaltado en amarillo, es el que más se aleja de la línea tendencia, ya que pese a que tiene uno de los precios medios más elevados (1372,4 €), presenta una disminución notablemente más intensa (23,84 %) en el periodo 2019-2021 que el resto de los barrios.

Figura 4. Gráfico de dispersión de la regresión simple entre la variación del alquiler 2019-2021 y el precio medio en 2019. Barrios de Barcelona.



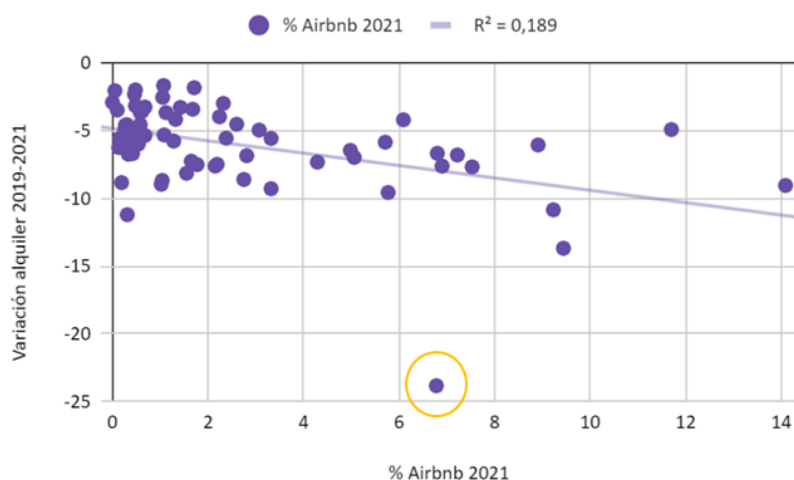
Fuente: fianzas de alquiler depositadas en el Incasòl.

Siguiendo con el análisis, la variable porcentaje de apartamentos de Airbnb se comporta de manera contraria al periodo anterior, ya que está inversamente relacionada con la variación del alquiler. Así, cuanto mayor es el porcentaje de Airbnb, más pronunciado es el descenso del precio del alquiler. En términos de fuerza de la relación entre las variables, el turismo es la segunda más fuerte después del precio inicial, con un coeficiente β de -0,273.

En la figura 5 se puede observar con detalle el comportamiento en los territorios y, en general, los barrios se ajustan a la línea de tendencia, con la excepción, de nuevo, del barrio *Diagonal Mar i el Front Marítim del Poblenou*, resaltado en amarillo. Este parece tener dinámicas atípicas respecto a los otros barrios, pues, aunque tenga un porcentaje de Airbnb considerable (6.8 %), el alquiler ha bajado mucho más que en barrios con porcentajes de Airbnb superiores al 8 %, como por ejemplo *el Barri Gòtic* (9,4 %), *Sant Pere*, *Santa Caterina i la Ribera* (9,2 %) o *la Dreta de l'Eixample* (14,1 %).



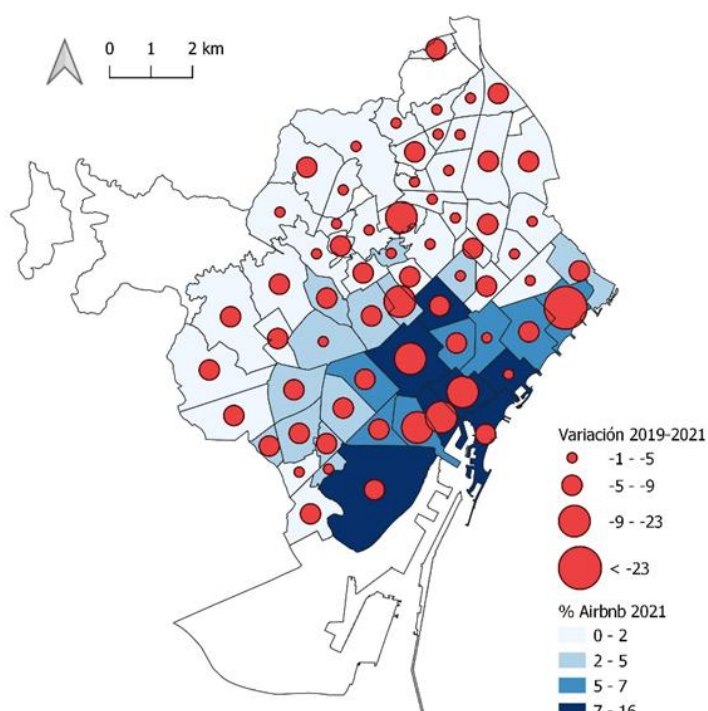
Figura5. Gráfico de dispersión de la regresión simple entre la variación del alquiler 2019-2021 y el porcentaje de apartamentos en Airbnb en 2021. Barrios de Barcelona.



Fuente: fianzas de alquiler depositadas en el Incasòl y inside Airbnb

A través de la figura 6 también se puede apreciar la relación entre el turismo y el descenso de los precios medios. Así, en la mayoría de los barrios con porcentajes de apartamentos en Airbnb muy altos es donde el precio medio ha tenido variaciones negativas más significativas. Se trata, en general, de los barrios del centro histórico, donde la presión turística es más intensa.

Figura 6. Porcentaje de apartamentos en Airbnb (2021) y variación del precio del alquiler (2019-2021). Barrios de Barcelona.



Fuente: Fuente: fianzas de alquiler depositadas en el Incasòl y inside Airbnb



En definitiva, en el periodo 2019-2021, las variables explicativas tomadas en consideración explican el 29,4 % de la variación negativa del precio del alquiler y de las diferencias entre los barrios. Se trata de un porcentaje más elevado que en el periodo anterior. El precio al inicio del periodo y el porcentaje de apartamentos Airbnb son los factores explicativos principales, ambas variables con una relación negativa.

4. CONCLUSIONES

En este trabajo se ha analizado la evolución del precio medio de alquiler de la vivienda y sus diferencias en los barrios de Barcelona durante el periodo 2013-2021. Para ello se han distinguido dos subperiodos. Un primero, de crecimiento de precios generalizado (2013-2019), en el que las cuatro variables independientes explican, en conjunto, el 22% de la variación del precio medio de alquiler. Un segundo, de descenso de precios (2019-2021), en el que las variables explican el 29,4% de la disminución.

En ambos periodos el *precio inicial* se muestra como la principal variable explicativa, con una relación negativa. Es decir, durante el periodo 2013-2019 el precio medio sube más en los barrios con precios iniciales más bajos y después bajan menos. En consecuencia, como balance, durante todo el periodo 2013-2021, el precio medio de la vivienda de alquiler, aunque aún sigue presentando diferencias notables entre los barrios de los extremos, ha seguido una tendencia hacia la equiparación. Esta dinámica, se explicaría por el *efecto contagio* del mercado, que traslada el incremento de precios desde los barrios donde son más elevados a otras partes del territorio. Asimismo, esta relativa nivelación del precio medio podría ser una de las consecuencias de los procesos de *expulsión de población* desde espacios más centrales y con precios más altos a otros más periféricos y con precios no tan altos. Para reforzar la validez de estas interpretaciones hay que tener en cuenta que el municipio de Barcelona tiene una extensión relativamente reducida.

La relevancia del precio inicial como factor explicativo del descenso del precio medio en el subperiodo 2019-2021 y su relación negativa, se puede relacionar con las *restricciones de movilidad durante la Covid-19* y su afectación a demandantes internacionales de vivienda, en general con un mayor poder adquisitivo y que pueden acceder a viviendas con precios más elevados. Asimismo, las *preferencias de la población por entornos residenciales menos densos* habrían tenido un impacto significativo en el descenso de la demanda en una ciudad compacta como Barcelona, especialmente en el segmento de vivienda con precios más elevados, ya que sus potenciales usuarios tienen más posibilidades de elección.

Por otro lado, el *porcentaje de apartamentos de Airbnb* mantiene una relación positiva en el primer periodo, que se traduce en un mayor incremento del alquiler en aquellos territorios caracterizados por porcentajes más altos de pisos turísticos. En el segundo periodo, esta relación pasa a ser negativa, determinando un mayor descenso de los precios en los mismos barrios donde estos habían crecido anteriormente. Los datos van en la línea de otros trabajos que destacan que el componente turístico tiene un papel muy relevante en el caso específico de Barcelona., y en particular considerando que, con la llegada de la pandemia este sector ha sido de los más afectados por las restricciones a la movilidad y cierres de fronteras. Esta situación ha provocado la salida del mercado de una parte de la oferta turística existente en 2019 que ha pasado al mercado de vivienda principal de alquiler.

Finalmente, en ambos periodos la *renta familiar media* de los barrios deja de tener la misma relevancia como factor explicativo del que tuvo en el periodo de la recesión económica. Por su parte, la variable *porcentaje de viviendas de grandes propietarios* tiene muy poco peso explicativo en la evolución diferencial del precio medio de la vivienda de alquiler en los barrios de Barcelona.

AGRADECIMIENTOS

Esta comunicación forma parte del proyecto “Segregación urbana, densidad institucional, innovación social y actitudes políticas en las grandes ciudades españolas (SUDIAP)” incluido en el proyecto coordinado “Metrópolis fracturadas. Vivienda, segregación, densidad institucional y actitudes políticas en las grandes ciudades españolas (FRAMET)”. Está financiado por la convocatoria 2019 del Programa Estatal de investigación, desarrollo e innovación orientada a los retos de la sociedad (Referencia PID2019-108120RB-C32).



REFERENCIAS

- Aalbers, M. B. (2016). *The Financialization of Housing*. London & New York: Routledge.
- Blanco, I., & Nel·lo, O. (Eds.). (2018). *Barrios y Crisis. Crisis económica, segregación urbana e innovación social en Cataluña*. Valencia: Tirant Humanidades.
- Castellano, J. M. P., Domínguez-Mujica, J., & Moreno-Medina, C. (2020). Real estate dispossession, income and immigration in Las Palmas de Gran Canaria (Spain). *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, (87). <https://doi.org/10.21138/bage.3000>
- Donat, C. (2017). El impacto desigual de la crisis inmobiliaria en los barrios de Barcelona: un análisis a partir de los precios de las viviendas. In M. Castañer, J. Vicente, J. Feliu, & J. Martín (Eds.), *Nuevos escenarios urbanos: nuevos conflictos y nuevas políticas. XIII Coloquio de Geografía Urbana* (pp. 14–28). Girona: Asociación de Geógrafos Españoles y Universitat de Girona. Càtedra de Geografia i Pensament Territorial.
- Donat, C. (2021). El filtro principal: acceso a la vivienda y segregación residencial. In O. Nel·lo (Ed.), *Efecto Barrio. Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas*. Valencia: Tirant Humanidades.
- Duatis, J., Buhigas, M., & Cruz, H. (2016). *Impacte del lloguer vacacional en el mercat de lloguer residencial de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Galster, G., & Lee, K. (2021). Introduction to the special issue of the Global crisis in housing affordability. *International Journal of Urban Sciences*, 25(sup1), 1–6. <https://doi.org/10.1080/12265934.2020.1847433>
- Garha, N. S. (2021). The spatial penetration of Airbnb in the main tourist cities of Spain: Extent and Determinants. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 68(1), 167–194. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.681>
- Gil, J. (2021). Turistificación, rentas inmobiliarias y acumulación de capital a través de Airbnb. El caso de Valencia. *Cuadernos Geográficos de La Universidad de Granada*, 60(1), 95–117. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7754359>
- Gutiérrez, A., & Domènech, A. (2017). The Spanish mortgage crisis: Evidence of the concentration of foreclosures in the most deprived neighbourhoods. *Die Erde. Journal of the Geographical Society of Berlin*, 148(1), 39–57. <https://doi.org/10.12854/erde-148-29>
- Jofre-Monseny, J., Martínez-Mazza, R., & Segú, M. (2022). *Effectiveness and supply effects of high-coverage rent control policies* (No. 2022/02).
- Maloutas, T. (2012). Introduction: Residential Segregation in Context. In T. Maloutas & K. Fujita (Eds.), *Residential Segregation in Comparative Perspective. Making Sense of Contextual Diversity* (pp. 1–36). London: Ashgate.
- Méndez, R. (2021). Financiarización urbana y burbuja del alquiler en España: tendencias y contrastes en perspectiva multiescalar. *DAG. Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 67(3), 441–463.
- Piketty, T. (2013). *Le Capital au XXIe siècle*. Paris: Seuil.
- Vives-Miró, S., & Rullan, O. (2020). La urbanización de la pobreza: de la acumulación originaria a la crisis habitacional en Ibiza. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, (87). <https://doi.org/10.21138/bage.2991>
- Wetzstein, S. (2017). The global urban housing affordability crisis Introduction: A new global crisis in the making. *Urban Studies*, 54(14), 3159–3177. <https://doi.org/10.1177/0042098017711649>



LA VIVIENDA, UN PROBLEMA PERPETUADO EN EL TIEMPO. LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA VIVIENDA PÚBLICA EN MADRID

María José Piñeira, Ramón López Rodríguez, Francisco. R. Durán
Departamento de Geografía, Universidad de Santiago de Compostela

Resumen:

El problema de la vivienda y el derecho a ésta no es un tema nuevo en España. Sin embargo, la crisis inmobiliaria derivada del estallido de la burbuja inmobiliaria en 2008 la ha puesto en el foco de las investigaciones. En España hay once millones de personas en situación de emergencia habitacional. Una situación que se ha acentuado a raíz de la pandemia COVID, al incrementarse el desempleo, los ERTes y los desahucios por impago de alquiler. Por otra parte, la pandemia ha visibilizado las deficiencias de las viviendas y ha alterado el mercado inmobiliario (demanda de viviendas más grandes, en zonas menos densas, con terrazas). El objetivo de este trabajo es analizar el problema de la vivienda en España, y de forma particular en Madrid, conocer los retos y limitaciones a los que se enfrentan las entidades públicas para la promoción de vivienda y ver qué iniciativas se están poniendo en marcha para amortiguar la vulnerabilidad residencial. Para ello se consultarán fuentes estadísticas, al tiempo que se llevarán a cabo entrevistas semiestructuradas a responsables políticos, empresas municipales de la vivienda, y entidades sin ánimo de lucro.

Palabras clave: Vivienda, Emergencia habitacional, Iniciativas políticas, Madrid, España

Abstract:

he problem of housing and the right to housing is not a new issue in Spain. However, the housing crisis resulting from the bursting of the housing bubble in 2008 has put it in the spotlight of investigations. In Spain there are eleven million people in a situation of housing emergency. This situation has worsened because of the COVID pandemic, with an increase in unemployment, ERTes and evictions for non-payment of rent. On the other hand, the pandemic has made housing deficiencies visible and has altered the real estate market (demand for larger homes, in less dense areas, with terraces). The aim of this paper is to analyse the problem of the housing in Spain, and particularly in Madrid, to find out the challenges and limitations faced by public entities in housing development and to see what initiatives are being implemented to mitigate residential vulnerability. To this end, statistical sources will be consulted, while semi-structured interviews will be conducted with policy makers, municipal housing companies and non-profit organisations



Keywords: Housing, Housing emergency, Policy initiatives, Madrid, Spain.

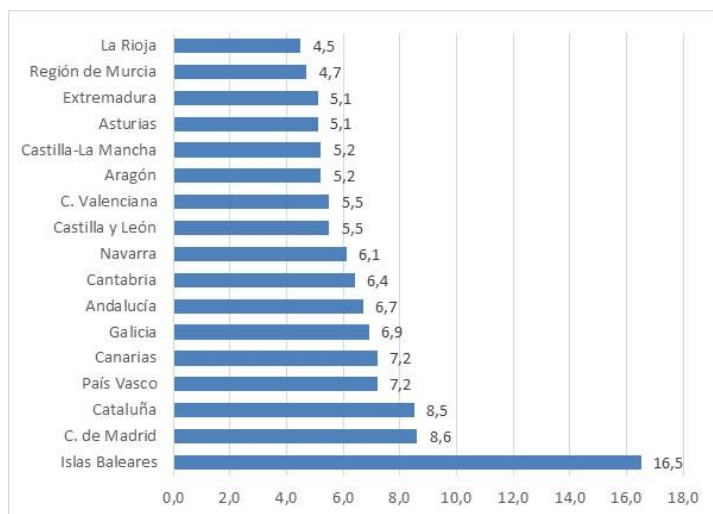
1. INTRODUCCIÓN

En España existen once millones de personas en situación de emergencia habitacional. Los impactos derivados de la crisis de 2008 (cierre de empresas, incremento desempleo, reducción rentas familiares) han provocado según el INE, 2,5 millones de personas afectadas por desahucios, bien por el impago de hipotecas, bien por el impago del alquiler -los cuales tienen un mayor protagonismo desde hace años-. Una circunstancia que se ha recrudecido con la pandemia sanitaria de COVID19. En el momento más agudo de la crisis llegó a haber 3,9 millones de personas en situación de ERTE según datos de la Seguridad Social. Actualmente, quedan 100.761 personas afectadas por ERTE Covid, muchas de las cuales llevan más de dos años sin trabajar y no tienen expectativas de incorporarse al mercado laboral en breve, lo que les sitúa en una situación de vulnerabilidad e inseguridad mayor para afrontar el pago de la vivienda. En este sentido debemos tener en cuenta que seguimos siendo un país de propietarios (con un 75,1% de la población que prefiere la propiedad frente a un 24,9% que opta por el alquiler) y que la vivienda va asociado a sentimientos de refugio, seguridad y protección (Pasca, 2014).

El problema no radica en que no haya casas suficientes, pues en España se ha construido más que nunca desde principios de 1990 (2.050.000 viviendas), sino en que la oferta no se adecúa a las necesidades de la demanda. Amplios segmentos de la población no pueden acceder a ellas -ya sea por disminución de su capacidad de compra, el endurecimiento del crédito o la disminución en la formación de nuevos hogares- o lo hacen en malas condiciones o a costa de grandes sacrificios (Pérez, 2020). No hay suficiente oferta de vivienda a precios razonables y acordes a la capacidad adquisitiva de la clase media. Tampoco es suficiente la vivienda de promoción pública para colectivos que por su situación económica se quedan fuera del mercado de la vivienda. Si en 1985 la promoción de vivienda protegida (51%) llegaba a superar la vivienda libre, a partir de 1988 empezó a decaer hasta situarse en un 7,2% en 2002 y alcanzar poco más del 1% en la actualidad (Housing Europe, 2021). Un porcentaje ínfimo si lo comparamos con el registrado en Holanda (30%) o Francia (15%). A ello hay que sumar que los precios de la vivienda no han parado de subir desde 2014. Unos incrementos que no van en consonancia con la subida de los salarios. Si en el periodo 2014-2019 el precio del m² a nivel nacional aumentó en un 12,2%, el coste salarial lo hizo en un 3,2%. Un incremento que, pasado lo peor de la pandemia, se vuelve a advertir durante 2021 en ciudades como Málaga, Sevilla y Valencia en las que han subido un 7,6%, 3,9% y 3,4% respectivamente, mientras que Madrid y Barcelona lo han hecho en un 2,9% y 1,3% (Everett, 2021). Así pues, si lo aconsejable es que el precio de la vivienda no sea más que cinco veces el salario bruto anual, tener ahorrado el 35% de su valor total – que sería de unos 50.000 y 100.000 euros para una vivienda estandar-, y que el gasto en vivienda no suponga más del 30-35% del gasto familiar, el resultado es que en España tenemos una bolsa de demanda de vivienda insolvente o semisolvente (Pérez, 2020) a la que se debería dar alguna alternativa. Según el Idealista en nuestro país se necesitan 11 años para pagar la casa, mientras que en Finlandia tardan 7 años, en Portugal 12 y en Francia 13 años (Idealista, 2021). Islas Baleares es la comunidad donde dicho periodo se incrementa hasta los 16,5 años, seguida por la Comunidad de Madrid y Cataluña, 8,6 y 8,5 años respectivamente. La Rioja y Murcia son las que registran un esfuerzo menor para la compraventa con un periodo que ronda los 4,5-4,7 años (Fig. 1). En este contexto, sólo aquellas personas que tienen suficiente capacidad financiera y cuentan con los estándares de calidad crediticia que requieren las entidades bancarias para solicitar hipotecas pueden hacerse con una vivienda.



Figura 1. Años necesarios de sueldo íntegro para pagar una vivienda en España a enero de 2021.



Fuente: (Statista, 2022).

Pero no sólo aumenta el precio de la vivienda en compraventa. Los alquileres también han tenido una tendencia al alza, lo que agrava aún más la situación, según el Consejo Económico y Social la opción de alquilar está directamente relacionada con la disponibilidad de recursos económicos y sociales. Según datos del Consejo Económico y Social son principalmente los jóvenes, los hogares encabezados por personas extranjeras y las familias monoparentales, los que recurren más a esta forma de tenencia (Consejo Económico y Social, 2021), si bien el esfuerzo económico que les supone es muy elevado. Según el informe de Fotocasa e Infojobs en 2020 el precio de la vivienda fue de 10,65m² mientras que el salario bruto fue de 25.173€ (2.098€ mensuales), de modo que el esfuerzo para pagar el alquiler fue del 41% (cuando en 2015 era del 28%) llegando a ser del 53% en Cataluña, 50% en Madrid y 49% en el País Vasco. No obstante, a diferencia de la tendencia alcista que siguieron los precios de compraventa durante la pandemia, los alquileres registraron un descenso en siete de las diecisiete comunidades autónomas reduciéndose así el esfuerzo económico para pagarlo. En la que más se redujo fue en las Islas Canarias, que pasó del 43% en 2019 a un 36% en 2020, seguida de Baleares, Madrid, Cataluña, País Vasco, Andalucía y Comunidad Valenciana (Infojobs & Fotocasa, 2020). El porqué de este descenso tan acusado estriba en la sobreoferta que se produjo durante la crisis sanitaria como consecuencia de las restricciones de movilidad que afectaron a los alquileres turísticos -según el INE en febrero de 2021, el número de viviendas turísticas en España estaba en torno a 294.000, un 8,3% menos que en agosto de 2020- (INE, 2021), el regreso de los universitarios a sus casas durante el confinamiento y el teletrabajo.

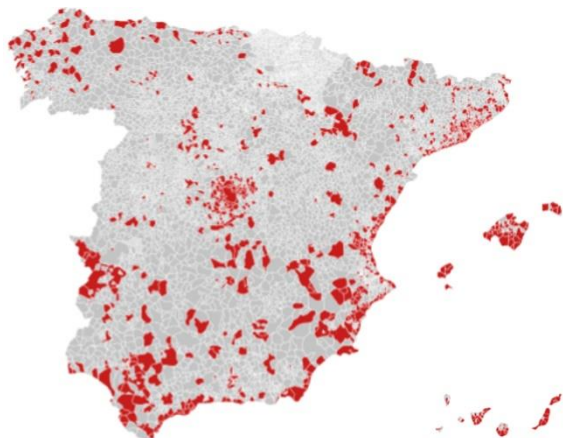
Aún así estamos ante porcentajes de esfuerzo muy elevados, que provocan no sólo una ralentización en la emancipación de lo jóvenes y que muchos tengan que regresar a la casa de sus padres; sino también el hacinamiento en las viviendas, al tener que convivir varias familias bajo el mismo techo, o tener que alquilar habitaciones o incluso balcones para dormir.

Ante este hecho, las políticas de vivienda focalizan su atención en la promoción de vivienda pública, la oferta de vivienda en alquiler a precio asequible, la rehabilitación del parque construido y la introducción en el mercado de las viviendas vacías (Pareja y Sánchez, 2012). En este sentido el Plan de vivienda 2009-2012 ya recogía la necesidad de "Facilitar que la vivienda protegida se pueda obtener tanto por nueva promoción, como por rehabilitación del parque existente, permitiendo la calificación como vivienda protegida de aquella que está desocupada y tiene un régimen jurídico de origen libre, o fomentando la rehabilitación de viviendas existentes con voluntad de destinarlas a vivienda protegida" (BOE, 2008) En él también se recoge que el esfuerzo de las familias para acceder a una vivienda no debe de superar la tercera parte de sus ingresos, y que tanto en las nuevas promociones como en la rehabilitación de VPO se destine como mínimo el 40% al alquiler. Por otra parte, el proyecto de Ley de vivienda de 2022 surge ante la urgente necesidad de regular el precio de los alquileres en zonas urbanas tensionadas, es decir, en aquellas donde los alquileres han aumentado un 5% por encima del IPC autonómico durante los últimos cinco años, y en las que se destina más del 30% de la renta a pagar la vivienda.



Entre las provincias con más municipios afectados por las subidas de las viviendas arrendadas se encuentran Barcelona, Valencia, Baleares y Madrid (Fig. 2). En esta última centraremos nuestro caso de estudio para ver el comportamiento del mercado inmobiliario, las limitaciones existentes a la hora de acceder a la vivienda y las iniciativas que se están poniendo en marcha de cara a dar una solución al problema por parte de la administración y de otras entidades no gubernamentales.

Figura 2. Mapa municipios tensionados por los alquileres.



Fuente: (Dolz & Galarza, 2021)

2. METODOLOGÍA

Se ha revisado la literatura sobre la situación de la vivienda en España, el mercado inmobiliario y la legislación vigente. Este trabajo de revisión bibliográfica ha sido acompañado por una metodología mixta de carácter cuantitativo y cualitativo. Se han consultado fuentes estadísticas oficiales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y Ayuntamiento de Madrid, así como datos de plataformas como Statista, Idealista, Fotocasa e Infojobs. Asimismo, en noviembre de 2020 se llevaron a cabo entrevistas semiestructuradas a responsables de la Empresa Municipal de Vivienda y Suelo de Madrid, y plataformas ciudadanas como la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAMV). Un trabajo de campo enmarcado en el proyecto de investigación “El problema de la vivienda en las metrópolis fragmentadas de España. Perpetuación en el tiempo, nuevos mercados de la vivienda y soluciones desde la administración pública” (PID2019-108120RB-C31) financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades. Las entrevistas se organizaron en cuatro bloques: i) qué políticas de vivienda se han venido desarrollando en los últimos años en Madrid, ii) cuáles son los principales problemas en esta materia; iii) qué iniciativas se están poniendo en marcha para solventar el problema y dónde se localizan, iv) qué factores pueden limitarlas/frenarlas. Además, a la FRAMV se le preguntó que valore las políticas desarrolladas por la administración local en los últimos años. Esta información se completó en el mismo mes con la celebración del seminario “Medida y análisis de las desigualdades metropolitanas”. *Temáticas, métodos, hipótesis y resultados* en el que participaron expertos de la Universidad Autónoma de Barcelona y la Escuela Politécnica de Madrid, abordando los problemas de la vivienda como: factor de segregación, el aumento de los precios y las tensiones en el mercado.

3. MADRID, ENTRE LAS CIUDADES MÁS CARAS DE ESPAÑA

Según datos de febrero de 2022 del Idealista, Madrid es la cuarta ciudad española que registra los precios más caros para la venta de vivienda, después de Ibiza (5.163€/m²), San Sebastián (4.958€/m²) y Barcelona (3.929€/m²) (Idealista, 2022). Actualmente, el precio de venta de una vivienda en Madrid es de 3.766€/m², un precio que supera el registrado en 2007 (3.517€/m²) y que supone un incremento del 40,6% respecto al de 2015 (2.678€/m²). Los distritos más caros son los que se sitúan en torno al Centro, es decir, los de Salamanca, Chamartín, Arganzuela, Moncloa y Retiro (Tabla 1). Llama la atención los precios máximos que se llegaron a



alcanzar en el año 2008 -cuando los efectos de la crisis todavía no eran tan patentes- en los distritos de la mitad sur de la capital como Puente Vallecas, San Blas, Villaverde o Carabanchel, que acogen a una población con rentas más bajas, y en los que se han experimentado bajadas que oscilan entre un 30-40%.

Tabla 1. Evolución precio de venta-alquiler de la vivienda en Madrid

Localización	Venta (Febrero 2022)		Alquiler (Febrero 2022)	
	Precio €/m2	Máximo histórico	Precio €/m2	Máximo histórico
Madrid	3.766	3.822 €/m2 jul 2019	15,0	16,8 €/m2 mayo 2020
Arganzuela	4.087	4.096 €/m2 jul 2019	15,0	16,4 €/m2 mayo 2020
Barajas	3.378	3.663 €/m2 mar 2009	11,7	12,2 €/m2 jun 2018
Carabanchel	2.145	3.173 €/m2 jun 2007	11,7	12,7 €/m2 jun 2020
Centro	4.987	5.096 €/m2 ene 2020	18,3	19,4 €/m2 feb 2020
Chamartín	5.219	5.219 €/m2 feb 2022	15,6	16,6 €/m2 mayo 2020
Chamberí	5.454	5.460 €/m2 ene 2022	17,1	18,5 €/m2 mayo 2020
Ciudad Lineal	3.031	3.578 €/m2 oct 2007	13,0	14,0 €/m2 mayo 2020
Fuencarral	3.685	3.726 €/m2 mayo 2008	12,4	12,9 €/m2 abr 2020
Hortaleza	3.876	3.901 €/m2 sep 2021	12,7	13,4 €/m2 oct 2018
Latina	2.260	3.019 €/m2 nov 2007	12,0	13,0 €/m2 mayo 2020
Moncloa	4.083	4.091 €/m2 ene 2022	14,3	15,2 €/m2 ago 2019
Moratalaz	2.513	2.718 €/m2 sep 2009	11,2	12,4 €/m2 abr 2020
Pte. Vallecas	1.934	2.942 €/m2 abr 2008	12,0	12,6 €/m2 jun 2020
Retiro	4.864	4.864 €/m2 feb 2022	15,3	16,9 €/m2 jun 2020
Salamanca	6.191	6.191 €/m2 feb 2022	18,2	19,4 €/m2 sep 2019
San Blas	2.528	3.603 €/m2 nov 2007	11,6	12,3 €/m2 abr 2020
Tetuán	3.690	3.857 €/m2 dic 2007	15,4	16,4 €/m2 mayo 2020
Usera	2.023	3.110 €/m2 nov 2007	11,3	12,5 €/m2 mayo 2020
Vicálvaro	2.589	2.656 €/m2 nov 2010	10,5	11,2 €/m2 ago 2019
Villa Vallecas	2.414	2.955 €/m2 mayo 2008	11,2	11,8 €/m2 ago 2020
Villaverde	1.694	2.900 €/m2 feb 2008	10,8	12,0 €/m2 jul 2019

Fuente: Idealista

Por lo que respecta a los alquileres, Madrid encabeza el ranking de rentas de alquiler en España (780€), y se encuentra entre las ciudades europeas donde más creció el alquiler en 2021 (en torno a un 14,22%), junto con Berlín, Hamburgo, Reikiavik, Viena o Milán. Si en 2020 el precio del alquiler estaba en torno a los 1.104€ en el tercer trimestre de 2021 alcanzaba los 1.261€. Entre los factores que explican dicho incremento está el aumento del stock de viviendas de alquiler vacacional tras la relajación de las restricciones impuestas por la pandemia, y las sanciones municipales impuestas a viviendas turísticas no legalizadas, lo que redujo considerablemente la oferta. A pesar de que con la pandemia los precios del alquiler se redujeron levemente, de las 2.404 secciones censales que configuran el conjunto urbano madrileño, 1.465 (61%) superan en más de un 30% el gasto en vivienda y son consideradas zonas tensionadas. El distrito con precios más altos para vivienda colectiva es Chamberí, si bien no está entre las zonas tensionadas dado que las altas rentas de sus habitantes determinan que no sea un esfuerzo afrontar los pagos. Lo mismo sucede con los distritos de Salamanca, Retiro o Moncloa-Aravaca, si bien estos ya están más próximos al 30%, con alquileres que superan los 2.000€. Este precio se incrementa con relación al alquiler de viviendas unifamiliares, por las que se llega a pagar entre 3.000-4.500€ en el distrito de Moncloa-Aravaca, pero en este caso el grado de esfuerzo se eleva a pesar de las altas rentas. En este sentido, cabe tener en cuenta que tras el confinamiento por Covid se ha notado una mayor demanda de viviendas modernas, con espacios más amplios y espacios exteriores en el último trimestre de 2020. La compra de viviendas unifamiliares llegó a ocupar el 22,5% del total de operaciones, y en el tercer trimestre de 2021 un 21%" (Registradores de España, 2021).

Llama la atención la zona sureste de la ciudad, concretamente los distritos de Vicálvaro y Villa de Vallecas donde a pesar de que los precios del alquiler de vivienda colectiva oscilan entre los 700-1.000 el esfuerzo que tienen que hacer las familias supera el 40%.



Figura 3. Cuota mensual alquiler y nivel de esfuerzo para viviendas colectivas y unifamiliares.



Fuente: Ministerio de Transporte, movilidad y agenda urbana, 2020



4. NUEVAS POLÍTICAS DE VIVIENDA: POR UN ACCESO A LA VIVIENDA ASEQUIBLE

El Alcalde de Madrid y la Presidenta de la Comunidad se han posicionado en contra de la nueva Ley Estatal de Vivienda, afirmando que no la aplicarán. Ante esta situación, hemos considerado oportuno analizar los diferentes programas y acciones que se están llevando a cabo desde el gobierno local a través de la Empresa Municipal de Vivienda para atajar el problema de acceso y de esfuerzo en el pago por parte de las familias, -en muchos casos sectores vulnerables de la población-. Además, se aportarán algunas iniciativas surgidas desde la ciudadanía como formas alternativas a la gestión pública de vivienda.

La EMVS nace en 1981 cogiendo el testigo a otras organizaciones municipales existentes con anterioridad como el Patronato Municipal de Casas Baratas, Patronato Municipal de Vivienda o la Gerencia Municipal de Vivienda, entre otros. En su libro conmemorativo de sus 40 años de historia (EMVS, 2021) recogen un fragmento de una memoria de 1981 que versa sobre la situación de la vivienda “Grave es el problema de la vivienda en Madrid; a veces dramático. Hijos de la declinante especulación, precios y alquileres son tan elevados, por lo general, que se llevan grandes porcentajes de los presupuestos familiares. Escasez de viviendas, inmuebles añejos sin restaurar, bloques nuevos que rechinan, se agrietan; mínimos pisitos en lugares de difícil acceso... Todo esto es bien sabido”. Unas palabras que sin duda nos ponen de manifiesto la cronificación del problema de la vivienda, pues las podríamos extrapolar al periodo actual.

En todo este tiempo, la EMVS ha construido más de 27.000 viviendas y actualmente cuenta con 6.300 en propiedad. Una cifra que según los entrevistados, están intentando aumentar a través de la construcción y de la compra directa de vivienda libre en el mercado para ofertarla en alquiler -a diferencia del pasado cuando se destinaba a compra en propiedad-. Fue en 2020 cuando se produjo la mayor adquisición de vivienda por parte de la administración local, con la compra de 108 viviendas a la SAREB y 19 a la Seguridad Social por un total de 18,2 millones de €. (EMVS, 2020). Para acceder a ellas se desarrolló un reglamento de adjudicación en el que prima: tener ingresos inferiores o iguales a 3,5 veces el IPREM, residir o trabajar en Madrid y no ser propietario o arrendatario de una vivienda libre o de gestión pública. Se prima los colectivos de personas en situación de vulnerabilidad residencial; personas menores de 35 años y mayores de 65; familias monoparentales o numerosas; personas con discapacidad; víctimas de violencia de género, trata y/o explotación sexual. Esta oferta se ve complementada con otros programas sociales dirigidos a las personas en situaciones de vulnerabilidad residencial extrema como: Mujeres en situación de vulnerabilidad (vivienda temporal de forma inmediata a mujeres víctimas de violencia de género); Vivienda solidaria (personas y familias inmersas en un proceso de intervención social); o Housing first (para personas sin hogar o en situación de exclusión muy grave). Según datos de la propia EMVS, entre 2015-2020 se han adjudicado un total de 3.735 viviendas de alquiler, a las cuales se ha accedido en un 65% por medio del reglamento de adjudicación. Más de la mitad de las viviendas totales se han adjudicado en los distritos de Vallecas y Villaverde (Tabla 2).

Tabla 2. Distribución de viviendas adjudicadas

Distritos	Total	% sobre total	Reglamento Adjudicación	% por reglamento	Resto Programas	% resto programas
Arganzuela	31	0.83	28	90.32	3	9.68
Barajas	346	9.26	294	84.97	52	15.03
Carabanchel	400	10.71	194	48.50	206	51.50
Centro	253	6.77	152	60.08	101	39.92
Chamberí	4	0.11	1	25.00	3	75.00
Ciudad lineal	13	0.35	1	7.69	12	92.31
Fuencarral-El Pardo	13	0.35	4	30.77	9	69.23
Hortaleza	17	0.46	5	29.41	12	70.59
Latina	108	2.89	3	2.78	105	97.22
Moncloa	2	0.05		0.00	2	100.00
Moratalaz	17	0.46	6	35.29	11	64.71
Puente de Vallecas	191	5.11	107	56.02	84	43.98



Retiro	15	0.40	6	40.00	9	60.00
Salamanca	1	0.03	1	100.00		0.00
San Blas	7	0.19	3	42.86	4	57.14
Sin distrito	1	0.03		0.00	1	100.00
Tetuán	192	5.14	124	64.58	68	35.42
Usera	309	8.27	147	47.57	162	52.43
Vallecas villa	861	23.05	677	78.63	184	21.37
Vicálvaro	122	3.27	106	86.89	16	13.11
Villaverde	832	22.28	568	68.27	264	31.73
Total	3.735	100.00	2.427	64.98	1.308	35.02

Fuente: (EMVS, 2022)

Pero también se desarrollan otras iniciativas dirigidas a sectores de población con un cierto nivel de renta, que no se encuentra en situación de vulnerabilidad, pero que no tienen capacidad de acceso a la vivienda por la carestía de ésta. En el Plan Integral de Alquiler Municipal se contempla el programa Reviva, cuyo objetivo es poner en el mercado viviendas que permanecen vacías. Los propietarios ceden en usufructo la vivienda a la empresa municipal por un período de 4 años, y ésta se ocupa de las reformas que sean necesarias (adelantando hasta 45.000€ sin intereses, que luego irán descontando de la renta) y de la gestión integral del arrendamiento (asegurando el pago de la renta al arrendatario aunque no se ocupe). Para el inquilino se garantiza que no utilizará más del 30% de sus ingresos en el pago del alquiler. Asociado al plan Reviva está el Bono Vivienda, que en función de las características socioeconómicas de los inquilinos (ingresos y tamaño hogar) variará la cuantía.

Otras iniciativas son el Servicio de Intermediación del Alquiler (SIA), que facilita al inquilino encontrar pisos que se adapten a sus ingresos sin que este suponga un esfuerzo mayor al 40%, y aporta una serie de servicios de asesoramiento y de seguros al arrendatario para que rebaje un 10% al precio de mercado. El programa conFIANZA para menores de 35 años, en el que la empresa anticipa la fianza al inquilino, dando 24 meses para su devolución; ReHabilita (centrado en la conservación de fachadas, eficiencia energética, accesibilidad, ...) o Adapta (que facilita el acondicionamiento de la vivienda de personas con movilidad reducida, discapacidad sensorial o intelectual, etc.)

Según datos de la EMVS, en noviembre de 2019 estaban inscritos como solicitantes de vivienda un total de 22.629 personas. Dos años después, dicho número se había incrementado hasta la 29.859, observándose un incremento de las unidades familiares compuestas por un solo miembro (de 41,14% en 2019 a 46,83% de 2021). En cuanto a la estructura por edad no se aprecian cambios significativos, si bien el colectivo de 25-45 años supone el 60% de los solicitantes. Por último, si nos fijamos en el nivel de ingresos, se observa un ligero incremento de los que están en los tramos de 1,5 a 2,5 del IPREM y los de ingresos de más de 2,5 del IMPREM. Por localización, destaca el distrito de Puente de Vallecas con más del 20% de las solicitudes, seguido muy de lejos de Carabanchel 9%, Usera 8,81% y Latina un 8%. Lo que supone más del 46% de las solicitudes.

Sin embargo, estos programas no fueron suficientes para amortiguar la vulnerabilidad que derivó de la pandemia Covid-19. El confinamiento puso de manifiesto la necesidad de tomar medidas en el ámbito social y económico en las diferentes escalas de gobierno para garantizar el mantenimiento de la vivienda (en propiedad y alquiler). La aprobación del Real Decreto 11/2020, de 31 de marzo puso sobre la mesa la posibilidad de reducir los alquileres al 50% durante el estado de alarma; y aplazar el pago durante el mismo tiempo, para devolverlo fraccionado posteriormente. En el mes de marzo la EMVS contaba con 5.626 contratos de alquiler y tomó las siguientes decisiones: suspender los lanzamientos hasta junio de 2020; condonar a todos los inquilinos el recibo del mes de abril, de mayo a diciembre; reducir un 50% el recibo; ayudar a personas/familias en situación de vulnerabilidad. Unas medidas que supusieron un coste de 1.377.764,81€.

Tabla 3. Contratos beneficiarios de alguna ayuda e importe no emitido

Mes	Nº Contratos	Importe no emitido
Abril	5.954	1.013.085,96
Mayo	519	208.251,05
Junio	294	72.616,14



Julio	80	20.643,13
Agosto	327	49.904,74
Septiembre	53	4.844,22
Octubre	6	3.203,56
Noviembre	3	1.808,66
Diciembre	7	3.407,35

Fuente: Elaboración Propia a partir de datos informe programa ayudas

Pero en Madrid no sólo la Empresas Municipal de Vivienda está intentando favorecer el acceso a la vivienda. Están surgiendo iniciativas innovadoras que intentan buscar alternativas a los modelos de mercado inmobiliario tradicionales. En este caso hablamos de viviendas cooperativas donde al finalizar la obra, la cooperativa no se disuelve por lo que la vivienda no pasa a ser del morador, sino que sigue siendo de la cooperativa, que decide sobre la entrada y la salida de los inquilinos. En este caso el inquilino puede estar indefinidamente, con una cuota o “alquiler blando” más una cuota de entrada retornable en caso de abandono de la cooperativa. En el caso de Madrid, tenemos el ejemplo de Entrebarrios. Una iniciativa que promueve la autosuficiencia y consumo energético casi nulo (passive house), y los procesos participativos para la gestión y diseño de los edificios. En este caso concreto, ponen el ejemplo de que para un piso de 70 m² y 20m² de espacios comunes se necesita una inversión inicial de 40.000€ y una cuota mensual de 650€. Una de las líneas rojas en el plano económico es que el m² no supere los 10€.

4. CONCLUSIONES

La vivienda sigue estando entre los principales retos que afrontan nuestras ciudades. Los precios de venta y alquiler son demasiado elevados para una gran parte de la población, y es insuficiente la oferta existente a precios asequibles. Aunque la administración local está intentando poner en marcha iniciativas que favorezcan el acceso mediante alquileres que no supongan un gasto superior al 30% de la renta, su éxito es relativo. Según la EMVS existe un nutrido volumen de población de clase media que rechaza la vivienda que se le ofrece. Quizás sea porque la disponibilidad de suelo y las nuevas promociones se localizan en los distritos del sur de Madrid, con menos renta. Sin embargo, el trabajo de campo ha permitido comprobar que se trata de viviendas con una alta calidad de construcción, energéticamente eficientes y en su mayoría localizadas en las proximidades del metro. Alguna como Butarque, se ha visibilizado como un complejo residencial aislado del resto de viviendas, mal comunicado y sin servicios básicos para la población residente. Por otra parte, en Madrid, a diferencia de otras ciudades españolas como Barcelona -reconocida por Housing Europe como pionera en política de vivienda- (Housing Europe, 2021), todavía son muy escasas otro tipo de iniciativas que favorezcan el acceso a la vivienda como las cooperativas de cesión de uso, el cohousing y coliving, las cuales podrían ser una alternativa eficaz para resolver el problema.

REFERENCIAS

- BOE. (2008). Real Decreto 2066/2008, de 12 de diciembre, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012. (309), 51909-51937. Recuperado en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2008-20751>
- Consejo Económico y Social. (2021). *Economía, trabajo y sociedad. Memoria sobre la situación socioeconómica y laboral en España 2020*. Madrid: Consejo Económico y Social.
- Dolz, C., & Galarza, G. (2021, 7 de octubre). El mapa de las zonas tensionadas a las que va a afectar la nueva Ley de Vivienda. *El Mundo*. Recuperado en www.elmundo.es/economia/2021/10/07/615e31f8e4d4d852148b457d.html
- Empresa Municipal de Vivienda y Suelo de Madrid. (2021). *40 años Creando hogares, transformando Madrid*. Madrid: EMVS.



- Empresa Municipal de Vivienda y Suelo de Madrid. (2020). *Memoria de Gestión 2020*. Madrid: Recuperado en www.emvs.es/Transparencia/Calidad/Documents/MemoriasGestion/Memoria%20de%20Gesti%C3%B3n%20EMVS%202020.pdf
- Empresa Municipal de Vivienda y Suelo de Madrid. (2022). *Información estadística*. Recuperado en <https://www.emvs.es/Transparencia/Competencias/Paginas/estadistica.aspx>
- Everett Allen, K. (2021). *Global Residential Cities Index - Q3 2021*. Knight Frank. Recuperado en www.knightfrank.com/research/report-library/global-residential-cities-index-q3-2021-8670.aspx
- Housing Europe. (2021). *Effective policies for affordable housing in the UNECE region*. Recuperado en www.housing2030.org/reports/
- Housing Europe;. (2021). *The state of housing in Europe 2021*. Bruselas: Housing Europe. Recuperado en www.stateofhousing.eu/The_State_of_Housing_in_the_EU_2021.pdf
- Idealista. (17 de 03 de 2021). *Los españoles, entre los europeos que más esfuerzo hacen para comprar casa: destinan 11 años de su salario*. Recuperado en <https://www.idealista.com/news/inmobiliario/vivienda/2021/11/12/793297-los-espanoles-entre-los-europeos-que-mas-esfuerzo-hacen-para-comprar-casa-destinan>
- Idealista. (2022). *Evolución del precio de la vivienda en venta en España*. Recuperado en www.idealista.com/sala-de-prensa/informes-precio-vivienda/
- INE. (2021). *Viviendas turísticas. Estadística Experimental*. Recuperado en www.ine.es/experimental/viv_turistica/experimental_viv_turistica.htm
- Infojobs, & Fotocasa. (2020). *Relación de salarios y vivienda en alquiler en 2020*. Recuperado en <https://nosotros.infojobs.net/prensa/notas-prensa/los-espanoles-cobran-mas-y-destinan-el-mismo-dinero-al-pago-del-alquiler-en-2020-segun-infojobs-y-fotocasa>
- Pasca García, L. (2014). *La concepción de la vivienda y sus objetivos*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Pérez Quintana, V. (2020). La vivienda: problema y propuestas. *Papeles de de relaciones ecosociales y cambio global*(148), 41-49.
- Registadores de España;. (18 de 03 de 2021). *Estadística registral inmobiliaria*. Recuperado en www.registadores.org/documents/33383/0/ERI_1T_2021.PDF
- Statista. (2022). *Número de años de sueldo íntegro necesarios para pagar una vivienda en España a enero de 2021, por comunidad autónoma*. Recuperado en <https://es.statista.com/estadisticas/544760/indice-de-esfuerzo-para-comprar-una-vivienda-en-espana-por-cc-aa/>



VIVIENDAS TURÍSTICAS Y CENTRO HISTÓRICO: NOTICIAS DESDE CÁDIZ³¹

David López Casado y Víctor Fernández Salinas
Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla

Resumen:

Durante los últimos años, se ha avanzado en el proceso de la turistificación urbana, entre otros, a partir de las nuevas fórmulas de alojamiento que vienen facilitadas por las plataformas P2P: lo que se denomina de forma genérica alojamientos turísticos. Las estrategias de las ciudades para reconducir este proceso, que ha tenido un crecimiento casi explosivo en los años previos a la pandemia, están menos sistematizadas y, sobre todo, la influencia del sesgo político local, ofrece un campo de interés sobre el que son necesarios estudios y diagnósticos. Esta comunicación propone el análisis de las políticas implementadas por los denominados *ayuntamientos del cambio* en relación con el control de las viviendas con fines turísticos y sus repercusiones sobre los tejidos urbanos sometidos a fuertes procesos de turistificación. A partir del análisis del caso del municipio de Cádiz, se trata de indagar en la capacidad que tienen los ayuntamientos para frenar el desarrollo de estas viviendas y revertir sus efectos negativos sobre el mercado del alquiler de viviendas. Las principales conclusiones apuntan a que, con ciertas limitaciones, el ayuntamiento ha dado los primeros pasos para revertir dicha situación. Sin embargo, aún es pronto para calibrar si los efectos a largo plazo conseguirán avanzar en el cambio de modelo turístico.

Palabras clave: Políticas municipales, políticas turísticas, Andalucía, turistificación, turismo urbano

403

Abstract:

In recent years, progress has been made in the process of urban tourism, among others, based on the new accommodation formulas that are provided by P2P platforms: what is generically called tourist accommodation. The strategies of the cities to redirect this process, which has had an almost explosive growth in the years prior to the pandemic, are less systematized and, above all, the influence of local political bias offers a field of interest in which they are necessary. studies and diagnoses. This communication proposes the analysis of the policies implemented by the so-called *municipalities of change* in relation to the control of housing for tourism purposes and its repercussions on urban fabrics subjected to strong processes of turustification. Based on the analysis of the case of the municipality of Cádiz, the aim is to investigate the capacity of city councils to stop the

³¹ La presente comunicación se inscribe en el Proyecto de Investigación Desarrollo urbano e impactos socio-espaciales del sector turístico en grandes ciudades andaluzas (P18-RT-2427) del PAIDI 2020 Proyectos I+D+i.



development of housing for tourism purposes and reverse its negative effects on the housing rental market. The main conclusions point to the fact that, with certain limitations, the city council has taken the first steps to reverse this situation. However, it is still early to gauge whether the long-term effects will make progress in changing the tourism model.

Keywords: **Municipal policies, tourism policies, Andalusia, touristification, urban tourism**

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Aspectos generales

La rapidez y la contundencia de las repercusiones de todo tipo que el nuevo paradigma del turismo urbano (Ashworth y Page, 2011) está teniendo sobre la mayor parte de las ciudades es un hecho ya confirmado y analizado en una amplia bibliografía. Junto con los impactos que tiene sobre ámbitos urbanos con reconocidos valores patrimoniales (Barrero Rescalvo y Jover Báez, 2021; Hiernaux y González, 2014; Fernández Tabales y Santos Pavón, 2018; Rêgo y Almeida, 2022), también cabe destacar el análisis de los procesos de turistificación y sus consecuencias derivadas (Díaz Parra y Sequera, 2020; Sequera y Nofre, 2018). En no pocas ocasiones, estos procesos están detrás de una creciente conflictividad social que enfrenta a la población local con los turistas, a lo que se suma el descontento de la primera por las repercusiones sobre el tejido comercial de los entornos cotidianos, así como por la expulsión de la población local y su reemplazo por otra de carácter flotante. Se trata de unas cuestiones que también han sido objeto de atención en los últimos decenios desde diversas perspectivas, tanto teóricas (Almeida, Costa y Nunes da Silva, 2017; Rêgo y Almeida, 2022), como aplicadas a determinados aspectos y contextos espaciales (Cócola Gant, Durán, y Janoschka, 2016; Vives-Miró y Rullan, 2017).

Con todo, una de las cuestiones a la que más atención se viene prestando en los últimos años tiene que ver con las consecuencias que la irrupción de los nuevos modelos de gestión del alojamiento de los turistas está teniendo para el mercado de la vivienda (Cerezo-Medina *et al.*, 2021; Romero-Padilla, Cerezo-Medina, Navarro-Jurado, Romero-Martínez, y Guevara-Plaza, 2019). Así, el desarrollo de las plataformas P2P vinculadas a la reserva y gestión de alojamientos turísticos (Fernández Pérez, 2016; Pisá Bó, Novejarque Civera y Llopis Amorós, 2016) ha dado lugar a la aparición de nuevos procesos urbanos materializados en el fenómeno de las conocidas como viviendas con fines turísticos (VFT). Este fenómeno viene siendo estudiado desde hace varios años debido al fuerte impacto que tiene sobre el mercado de la vivienda, sobre todo la de alquiler (García López, Marchena Gómez y Morilla Maestre, 2018; Gil y Sequera, 2018; Sorando y Ardura, 2018; Novy y Colomb, 2019), en determinados ámbitos urbanos sometidos a procesos de turistificación. Con la llegada de la pandemia de la COVID-19 en 2020 y su relativo control en fechas recientes, se han puesto de relieve, aún más si cabe, cómo afecta este modelo de reservas de alojamiento turístico sobre los ámbitos urbanos donde han alcanzado una mayor cota de implantación (Cócola-Gant y Gago, 2021; Parralejo, Díaz-Parra y Pedregal, 2022); una cuestión que también ha interesado a determinadas administraciones regionales como a la de la Junta de Andalucía (Junta de Andalucía, 2020).

Las respuestas a los efectos negativos que este tipo de procesos urbanos y sociodemográficos está teniendo para amplios sectores de las ciudades donde la presión del turismo es más intensa vienen, sobre todo, en modo de protestas por parte de la población residente en los barrios más afectados. No obstante, también son de destacar los colectivos que, frente a las posturas contrarias antes señaladas, se manifiestan abiertamente a favor de permitir el libre desarrollo del mercado de las viviendas turísticas dadas los, según estos, efectos positivos sobre las economías locales. En este contexto, cabe preguntarse cuál está siendo el papel de las distintas administraciones públicas para tratar de conjugar ambos intereses que, en determinados ámbitos espaciales como los centros históricos, están abiertamente en disputa. En España, las competencias en materia de vivienda y urbanismo están repartidas entre el Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos.



Dados los objetivos de la presente comunicación, interesa abordar, sobre todo, el de estos últimos, aunque no se debe dejar pasar por alto el debate actual sobre la necesidad de contar con una ley estatal que regule el precio máximo de alquiler de las viviendas en determinados ámbitos especialmente tensionados por procesos de turistificación; o bien, la aprobación de legislaciones autonómicas, como el caso de Andalucía, tras la aprobación del *Decreto 28/2016 de las viviendas con fines turísticos*, donde se avanza en su definición, y se entiende por estas a las «ubicadas en inmuebles situados en suelo de uso residencial, donde se vaya a ofrecer mediante precio el servicio de alojamiento en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de forma habitual y con fines turísticos» (art. 3 del citado decreto). Se establecen dos tipologías, aquellas en que la totalidad de la vivienda es usada con fin turístico y aquellas en las que se ceden a tal uso una o varias habitaciones, residiendo en el resto de la vivienda quien posee su propiedad. Con todo, el otorgamiento del carácter de vivienda turística, la regulación de su número y otros aspectos similares viene determinado por las diferentes normativas municipales.

1.2 Cádiz: turismo urbano y gestión municipal

Cádiz es una ciudad turística de segundo nivel de Andalucía. No alcanza el rango de renombre universal, acrecentado por sus reconocimientos de la Unesco en la Lista del Patrimonio Mundial, de Córdoba, Granada o Sevilla, pero posee un importante acervo patrimonial que, unido a su larga historia urbana, la acreditan como un destino importante para el turismo cultural. La singularidad de su emplazamiento, constituido por el extremo de una isla, ha provocado que el suelo urbanizable se haya frenado y que la ciudad dependa de procesos de recrecimiento interior para su expansión implosiva. De hecho, la ciudad ha ido expulsando población y funciones (aunque manteniendo buena parte de las centrales) hacia otras poblaciones cercanas (San Fernando, Chiclana, Puerto Real y El Puerto de Santa María) que constituyen en la actualidad un área (al que puede añadirse Rota), que supera los 400 000 habitantes; en tanto que la ciudad tiene un proceso regresivo desde 1981 (año en que alcanzó un máximo de 157 766 habitantes) hasta la actualidad (115 439 en 2020), lo que supone una pérdida de más del 25 % de la población en menos de cuarenta años; algo bastante singular comparado con otras capitales provinciales o destinos turísticos españoles.

La vinculación de Cádiz al turismo puede remontarse a su oferta de sol y playa más tradicional, ya que fue lugar de veraneo regional desde los inicios del siglo XX. Este papel se mantiene hasta el último cuarto de ese siglo, en el que el la oferta cultural para los visitantes empieza a tomar cuerpo y, ya en el XXI, podría hablarse de distintos modelos que conviven en la ciudad: turismo de sol y playa de rango regional y nacional durante los meses estivales (en dependencias hoteleras y alquiler vacacional), enclave de cruceros, con fuerte implementación desde mediados del segundo decenio del siglo XXI y, al mismo tiempo, desarrollo de alojamientos turísticos bajo el nuevo patrón que se apoya en las nuevas tecnologías.

Desde el punto de vista político, la ciudad ha pasado, a partir el restablecimiento democrático, por tres períodos diferenciados: una primera etapa entre 1979 y 1995 dirigida por el alcalde socialista Carlos Díaz Medina, en la que la ciudad trató de replantear su modelo urbano y, sobre todo, readecuar urbanísticamente una población muy desarticulada y desequilibrada en relación con sus servicios urbanos; una segunda etapa entre 1995 y 2015 presidida por la alcaldesa popular Teófila Martínez, en la que la ciudad afrontó un importante proceso de rehabilitación en su centro histórico, tanto de los espacios residenciales como de los espacios públicos y se acomodó a la realidad tras la crisis 2008-2014; y una tercera etapa entre 2015 y la actualidad conducida por José María González Santos (*Kichi*), al frente de *Por Cádiz Sí se Puede* (2015-2019) y de *Adelante Cádiz* (2019 a la actualidad) en la que dos procesos profundos afectan a la sociedad gaditana: el nuevo paradigma basado en las viviendas turísticas y la pandemia iniciada en marzo de 2020.

1.3 Preguntas de partida y objetivos

En el contexto de este trabajo se parte de las siguientes preguntas:

- ¿Puede el modelo turístico de Cádiz considerarse singular y precisar soluciones propias y sin parangón en otros destinos turísticos? o ¿responde a un patrón ya consolidado en otras ciudades y de las que puede obtener interpretaciones para su diagnóstico y políticas para prever y solucionar las disfuncionalidades que provoca el turismo?



- ¿Ha tenido influencia y consecuencias la tendencia política municipal en la deriva del sector turístico de Cádiz, especialmente en relación con su ciudad histórica?
- ¿Hasta qué punto están preparados y dotados de instrumentos los gobiernos locales como Cádiz para evitar los efectos más potentes de la turistificación (elevación de alquileres, remoción de vecinos tradicionales, *baretización*, etc.)?

Las preguntas anteriores conducen a los siguientes objetivos:

- Determinar el proceso de consolidación de los nuevos patrones turísticos en Cádiz, especialmente en su ciudad histórica.
- Relacionar políticas patrimoniales y turísticas en la evolución reciente del sector turístico gaditano.
- Conocer cómo el papel de Cádiz, entre los que se han dado en llamar *ayuntamientos del cambio* (Mérida y Tellería, 2021; Mathieu, 2019; Fernández Cagiao y Conde, Touton y Fernández-Savater, 2019; García y Ochoa, 2016; Riquelme, 2016) ha implementado políticas que coadyuven a mitigar los efectos negativos que el rápido desarrollo e implantación de las viviendas con fines turísticos.
- Valorar luces y sombras en la actuación del gobierno municipal, extrayendo conclusiones positivas que conduzcan hacia mejores prácticas en esta ciudad que, además, sean extrapolables a otras poblaciones.

1.4. Método y fuentes

La metodología que se ha seguido en la investigación ha tenido un doble carácter: cuantitativa en lo referente al dimensionado del número de alojamientos turísticos según las distintas tipologías y, en segundo término, de tipo cualitativo a partir del análisis de redes sociales, noticias de prensa y páginas web de colectivos implicados en los problemas analizados.

En cuanto a las fuentes, junto al análisis de la bibliografía que ha permitido situar conceptualmente las cuestiones analizadas, se ha acudido a las citadas páginas web y redes sociales de personas y colectivos concernidos. Se completan estas con la normativa autonómica que regula las viviendas con fines turísticos así como el contenido del plan general de ordenación urbanística de Cádiz de 2012.

2. RESULTADOS

2.1. Las primeras reacciones ante la consolidación de las viviendas turísticas en Cádiz

El asentamiento del nuevo patrón de actividades turísticas en Cádiz se efectúa, como en otras ciudades españolas, durante la segunda mitad del decenio de los años diez del presente siglo, especialmente en su segunda mitad. No obstante, ya en 2016 se planteaban los problemas de convivencia entre los apartamentos turísticos y la forma de vida tradicional del centro histórico. En ese momento, los principales problemas se relacionaban, como en el resto de las ciudades atañidas por el proceso de turistificación, con dos escalas: a) en el propio edificio; en el que las comunidades vecinales donde se insertan los pisos turísticos efectúan quejas relacionadas con molestias cada vez más habituales (ruidos, alteración de la vida normal de los inmuebles, etc.); y b) la del barrio, dado que algunas asociaciones vecinales protestan por los efectos que suponen el alza de los alquileres, la aparición de servicios nuevos orientados a los turistas mientras se mantienen déficits de satisfacción a los vecinos tradicionales, entre otros. Todo esto, sin embargo, en un proceso que no es aún comparable al que se desarrolla en otros destinos nacionales y regionales (Barcelona, Madrid, Málaga o Sevilla; ver Tabla 1 para compararla en el contexto regional y con otras tipologías de alojamientos turísticos).

Tabla 1. Número de alojamientos y plazas turísticas en 2021

	Apartamentos (plazas)	Hoteles (plazas)	VFT (plazas)
Cádiz	31 (1080)	41 (2930)	2148 (13 617)
Málaga	202 (5913)	174 (14 205)	6868 (35 227)
Sevilla	214 (6789)	278 (25 010)	7844 (65 586)

Fuente: Medición del número de viviendas turísticas en España y su capacidad. Instituto Nacional de Estadística.



Entre las causas argüidas en relación con el incremento de las actividades turísticas están, entre otras, el propio alza en el número de turistas (como proceso internacional que afecta al nuevo paradigma turístico) y el carácter estratégico de estas actividades, una de las que primero reaccionaron e impulsaron la salida de la crisis económica 2008-2012.

La comunidad de propietarios de viviendas turísticas de Cádiz, si bien sin una organización consolidada, plantea, a partir de los medios de comunicación y de páginas web, su perspectiva del proceso e información de interés general, aunque bajo sus propios criterios e intereses. Los argumentos que traslada son más cualitativos que cuantitativos y tienen que ver, de un lado, con las posibles limitaciones a la implantación de apartamentos o viviendas turísticas en un edificio residencial (aspectos que no afectan, obviamente, a los inmuebles construidos o rehabilitados *ex profeso* para viviendas de este tipo). Las limitaciones de uso turístico en un edificio que proceden de la normativa urbanística y sectorial reguladas en el título constitutivo y los estatutos de la comunidad de propietarios pueden dar lugar a distintas situaciones (Gumersindo Fernández Arquitectos, 2018):

- Que la normativa urbanística y sectorial admita un uso concreto en determinadas zonas del edificio o en su totalidad y los Estatutos de la Comunidad no, con lo cual no se podría instalar.
- Que la normativa urbanística y sectorial prohíba un uso determinado en el inmueble, y los Estatutos lo permitan, por lo que tampoco sería posible instalar tal uso en el edificio.
- Que tanto la normativa urbanística y sectorial, como los Estatutos de la Comunidad prohíban el uso, por lo que no se podrá implantar.
- Que tanto la normativa urbanística y sectorial, como los Estatutos de la Comunidad permitan (o no prohíban) la implantación del uso, siendo esta combinación la única de las vistas que permiten la implantación de un uso determinado en el edificio (*ibidem*).

La misma fuente identifica y tipifica (con el objetivo de determinarlos, pero también de relativizarlos) los problemas que impone la turistificación en Cádiz:

- Problemas de convivencia en el seno de la comunidad de propietarios.
- Problemas de convivencia: alteración del orden público en calles y plazas.
- Aglomeraciones pacíficas.
- Disminución de la oferta de viviendas para residencia habitual.
- Cambio del tipo de comercio y de establecimientos de hostelería.
- Pérdida de autenticidad del destino «turistificado» (*ibidem*).

En otoño de 2019 se presenta el *Estudio de la vivienda con fines turísticos en la ciudad de Cádiz. Datos actualizados a septiembre de 2019* (Ayuntamiento de Cádiz, 2021). En aquel momento se contabilizaban 1224 licencias, de las cuales el 73,3 % se ubicaban en el centro histórico. Con este estudio, se confirmaba también que la tipología de la vivienda turística predominante era la de vivienda completa: 93,4 % en el conjunto de la ciudad y ligeramente superior en el centro histórico. Sin embargo, donde sí se aprecia una mayor diferencia entre el Cádiz histórico y el extramuros es en la proporción de viviendas turísticas sobre el total de las viviendas: las primeras alcanzan el 6,55 % intramuros, mientras que solo suponen el 0,92 en el Cádiz más moderno. Además, se calcula que existe una horquilla entre 280 y 873 de viviendas turísticas irregulares registrada a partir de páginas web especializadas en este sector. De nuevo, la oferta irregular se situaría prioritariamente en el centro histórico de la ciudad.

El estudio también señala que las zonas en las que se producirá un mayor incremento de licencias estarán todas en el centro histórico. Además, el estudio también analiza el impacto del turismo de cruceros, que si bien tiene un carácter muy distinto al de las vivienda turísticas, sí que ejerce una importante presión en el Cádiz histórico. Entre los resultados del impacto turístico menciona, de forma genérica, que es fuente de destrucción creativa de las ciudades a las que afecta y, más específicamente, la causa de expulsión de personas cuyos ingresos no pueden afrontar los alquileres y costes que asumen los barrios turistificados. Aquí, los resultados respecto a Cádiz se refieren a varias causas para la regresión del número de sus habitantes (la progresión demográfica decreciente y la emigración, aunque esta esté frenándose y se localice en más del 50 % en algún municipio de su provincia).



El septiembre de 2021, la Asociación de Viviendas Turísticas de Andalucía, ante lo que considera una importante carencia de publicaciones periódicas que sirvan para conocer los procesos que afectan al objeto de su asociación, publica un *Estudio sobre la validez de los datos del Registro de Viviendas Turísticas de la Junta de Andalucía para medir la situación del sector en la ciudad de Cádiz*, en el que concluyen que el citado registro no es válido porque no refleja de forma adecuada la situación del sector en la ciudad (López Laínez y Martín López; 2021).

2.2. La propuesta de modificación del plan general de ordenación urbanística

A partir, sobre todo, del primer estudio antes citado y de la propia evolución de las viviendas turísticas, que experimentaron un fuerte incremento en el verano de 2021, el Ayuntamiento de Cádiz comienza a preparar una modificación del plan general como estrategia de choque contra el avance de la turistificación. En el período de alegaciones a la modificación, durante ese mismo verano de 2021, se presentan 187 alegaciones, trascendiendo a la opinión pública alguna como la de Gumersindo Fernández, que lidera el estudio de arquitectos antes citado y que había sido miembro de la Comisión Provincial de Patrimonio; también «uno de los principales promotores inmobiliarios de la ciudad» (Hidalgo, 2022, s.p.). En ella, propone una modificación que, más que restringir, amplíe la posibilidad de que, en una visión aún más permisiva de la que existía, se puedan utilizar como tales viviendas locales que abran directamente a la calle (sin tener que hacerlo a través de las zonas comunes de las distintas fincas) y cita, específicamente, la posible reconversión a tal efecto de locales vacíos que habían dejado algunas franquicias concretas. Todo ello acompañado de la argumentación que ya venía proyectando en la prensa e internet, puesto que las trabas a las viviendas turísticas «cercena la libertad individual y la libertad de empresa, lo que denota un desprecio hacia la capacidad de los ciudadanos de decidir y gestionar su propia vida» (palabras de Gumersindo Fernández en Marín, 2021).

El objetivo de la Modificación propuesta por el Ayuntamiento **es nítido**:

- **Prohibir** la implantación de nuevos establecimientos hoteleros y de apartamentos turísticos en parcelas calificadas con uso residencial en todo el municipio, salvo en las fincas protegidas Grado 0 y Grado 1 del Catálogo de Arquitectura Residencial Histórica y del Catálogo de Arquitectura Residencial Moderna. La posibilidad de implantar edificios destinados al hospedaje se ve limitada a determinados inmuebles calificados con el uso de Actividades Económicas.
- **Prohibir** la implantación de nuevas viviendas con fines turísticos en todo el Casco Histórico (Ordenanza de Zona del Casco Histórico y edificios residenciales catalogados Grado 2 y 3).
- **Limitar** la implantación de viviendas con fines turísticos a las plantas bajas, primera y segunda de las zonas residenciales del resto del municipio (Zona de Ordenanzas del Ensanche Moderno y Ciudad Jardín), a lo que hay que sumar la limitación ya existente de que el acceso a estas viviendas se haga desde las zonas comunes, no permitiéndose acceso directo desde la vía pública (Art. 3.3.8.1 NNUU).
- **Prohibir** la implantación de viviendas con fines turísticos u otro tipo de uso de hospedaje ocupando sólo parte de un edificio, en el ámbito de la Ordenanza de Ejes Comerciales (Gumersindo Fernández Arquitectos, 2021).

Tras el período de alegaciones, el 26 de noviembre de 2021, el Ayuntamiento de Cádiz aprueba iniciar la tramitación de la modificación puntual del plan general de ordenación urbanística que tiene por objeto limitar la expansión incontrolada de las viviendas turísticas en el municipio. Se trataba de una acción que ya venía recogida en el programa electoral del grupo del alcalde (Adelante Cádiz) y fue apoyada, además de por este grupo, por el PSOE, que no la había secundado desde el principio, y contó con la posición en contra del Partido Popular y de un concejal independiente; Ciudadanos se abstuvo. La discusión de la modificación había arrancado un año y medio atrás y supone, durante una anualidad, la suspensión de licencias urbanísticas que modifiquen el uso residencial a favor del de alojamiento turístico. El objetivo es evitar el desplazamiento residencial (o la imposibilidad de asentarse en su propia ciudad) de los vecinos de Cádiz. El método lo resumen bien las siguientes líneas: «La idea es incluir las viviendas con fines turísticos, conocidas como VFT y cuyas licencias concede la Junta de Andalucía, en el PGOU como uso de hospedaje —ya que es actividad económica lo que generan— para poder



actuar ante esta realidad que está condicionando de forma determinante el acceso a una vivienda para residir en Cádiz» (Hidalgo, 2021: s.p.).

El valedor de la propuesta fue el concejal delegado de urbanismo, Martín Vila Pérez. Entre sus argumentaciones se señala que en el verano de 2021 las viviendas turísticas habían crecido con una media de 9 alojamientos al día; «Día tras día gente de nuestra ciudad se ha enfrentado a la injusticia de que le rompan el alquiler de su casa porque el propietario quiere explotarla como piso turístico. Con esta norma rompemos esa especulación sin límites que tanto ha afectado a los precios [de] la vivienda» (Vila Pérez, 2021). Además, justifica la medida en que la turistificación no es: a) un impulso económico para la ciudad, b) no significa más empleo, por lo menos que no sea precario y c) es una renuncia al sector industrial. La forma con la que el delegado apoya su medida está acompañada de la difusión en redes de la explicación de lo que la turistificación significa para Cádiz (Fig. 1).

Figura 1. Proyección de la postura oficial en las redes sociales



Fuente: Vila Pérez (2021)

La paralización efectiva de nuevas licencias se frenó a finales de diciembre de 2021, ya que su vigencia se inició el día 23, aunque la medida no afecta al número de viviendas y plazas ya existentes. La primera suspensión a una vivienda turística se produjo en marzo de 2022 (la propuesta, que preveía la creación de seis apartamentos en la planta tercera de una casa de la Calle Nueva, había sido elevada al ayuntamiento el 30 de diciembre; Durio, 2022). Se mantiene así en el momento en el que, con el relajo que permite la pandemia tras la última crisis de su variante *ómicron* y el incremento de la llegada de turistas con la inminente primavera a las puertas, habría coincidido según los políticos municipales con otra alza notable de las viviendas turísticas.

3. CONCLUSIONES

El proceso de turistificación en Cádiz es sensiblemente menor que en otras poblaciones andaluzas, pero sus consecuencias son más temidas porque la capacidad potencial de desplazamiento de la población no solo es una cuestión intramunicipal (más clara en municipios como en Málaga, Córdoba y, en menor medida, en Sevilla).



En Cádiz ese desplazamiento se efectúa en buena medida hacia otras localidades de la bahía, con lo que el problema de fuerte pérdida de población que se viene registrando desde hace decenios puede verse acelerado. En Cádiz, además de una cuestión relacionada con el derecho al patrimonio y a la ciudad en general, también se liga con la del derecho al municipio y coincide con el sesgo de izquierdas de sus responsables municipales durante los últimos años, que posee esta sensibilidad y quiere diferenciarse de otras ciudades en relación con la respuesta a la potente turistificación.

En vista de la trayectoria del proceso en la ciudad, el modelo aquí seguido puede considerarse singular, aunque no absolutamente excepcional. Además, establecer un freno a las viviendas turísticas como política casi única para frenar la turistificación puede resultar insuficiente, ya que debería hacerse coordinado con otras políticas, especialmente sociales y de vivienda, para obtener resultados de mayor alcance.

Lo que sí parece obvio es que la tendencia política municipal de la ciudad ha sido primordial en la deriva del proceso, toda vez que una suspensión de nuevas licencias, como la que se ha operado en la ciudad, tiene costes políticos y provoca debates encendidos. Hay que añadir, además, que los municipios no siempre tienen fácil la gestión de este sector turístico, toda vez que la competencia del reconocimiento de estas viviendas es de carácter autonómico. Si a esto se suma lo acelerado del proceso (que ha tenido un desarrollo desorbitado desde 2015), la coincidencia con el carácter de destino de cruceros de gran volumen de turistas (que inundan la ciudad periódicamente) y otros efectos de la turistificación (como el desarrollo excesivo de la hostelería y otros servicios para turistas), se puede colegir que el difícil equilibrio que ha mantenido un importante número de vecinos tradicionales en el centro histórico de Cádiz está muy comprometido.

Cádiz se encuentra, en medio del año de suspensión de licencias (que alcanzará hasta finales de 2022), en un momento clave para redefinir su modelo turístico y, especialmente, en lo que este incida en su centro histórico. La limitación del número de viviendas que se puedan destinar para usos turísticos junto con las ya apuntadas en relación con el turismo de cruceros podría servir para, de un lado, reorientar el modelo turístico de la ciudad y, de otro, frenar la sangría de población local que amenaza con convertir el centro histórico de la ciudad en un parque temático para uso exclusivo del turismo más predador.

REFERENCIAS

- Almeida, J., Costa, C., & Nunes da Silva, F. (2017). A framework for conflict analysis in spatial planning for tourism. *Tourism Management Perspectives*, 24, 94-106. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.07.021>
- Antonio, G., & Carmen, O. (2016). Ayuntamientos del cambio: Experiencias y enseñanzas. *Viento sur*, (148), 39-40.
- Ashworth, G., & Page, S. J. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, 32(1), 1-15. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2010.02.002>
- Barrero Rescalvo, M., & Jover Báez, J. (2021). Paisajes de la turistificación: una aproximación metodológica a través del caso de Sevilla. *Cuadernos Geograficos*, 60(1), 13-34. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v60i1.13599>
- Cagiao y Conde, J., Touton, I., & Fernández-Savater, A. (2019). *España después del 15M*. Madrid: La Catarata.
- Cerezo-Medina, A., Romero-Padilla, Y., García-López, A., Navarro-Jurado, E., Sortino-Barrionuevo, J. F., & Guevara-Plaza, A. (2021). Comparative analysis of short-term rental homes and traditional accommodation in Andalusian tourist cities: intensity, density, and potential expansion areas. *Current Issues in Tourism*, 1-16. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1983522>
- Cócola-Gant, A., Durán, G., & Janoschka, M. (2016). La ciudad del siglo XXI: políticas públicas urbanas, desplazamientos y contestaciones. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, (56), 11-18. <https://doi.org/10.17141/iconos.56.2016.2351>
- Cócola-Gant, A., & Gago, A. (2021). Airbnb, buy-to-let investment and tourism-driven displacement: A case study



- in Lisbon. *Environment and Planning A*, 53(7), 1671-1688. <https://doi.org/10.1177/0308518X19869012>
- Díaz Parra, I., & Sequera, J. (2020). Introducción al número especial “Turistificación y transformación urbana. Debates sobre la especialización turística y sus consecuencias socioespaciales”. *Cuadernos Geográficos*, 60(1), 6-12. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v60i1.14067>
- Fernández Pérez, N. (2016). Turismo P2P o colaborativo: un reto para el ordenamiento jurídico. *International journal of scientific management and tourism*, 2(2), 111-127. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5665887.pdf>
- Fernández Riquelme, P. (2016). *Los ayuntamientos del cambio en España: eslóganes, denominaciones y discurso en las elecciones municipales de 2015*.
- Fernández Tabales, A., & Santos Pavón, E. L. (2018). La difícil convivencia entre paisaje urbano y turismo: clasificación de conflictos y propuestas de regulación a partir del análisis comparativo de normativas locales. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (78), 180-211. <https://doi.org/10.21138/bage.2715>
- García López, A. M., Marchena Gómez, M. J., & Morilla Maestre, Á. (2018). Sobre la oportunidad de las tasas turísticas: el caso de Sevilla. *Cuadernos de Turismo*, (42), 161-183. <https://doi.org/10.6018/turismo.42.07>
- Gil, J., & Sequera, J. (2018). Expansión de la ciudad turística y nuevas resistencias. El caso de Airbnb en Madrid. *Empiria. Revista de metodología de ciencias sociales*, (41), 15-32. <https://doi.org/10.5944/EMPIRIA.41.2018.22602>
- Hidalgo, J. A. (2021). Rechazo al plan contra la turistificación: «Pretenden cercenar la libertad individual y de empresa de Cádiz». *El Diario de Cádiz*, 27 de enero de 2022. Recuperado de https://www.diariodecadiz.es/cadiz/Pretenden-cercenar-libertad-individual-Cadiz-plan-turistificacion_0_1651036459.html
- Hiernaux, D., & González, C. I. (2014). Turismo y gentrificación: Pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de Geografía Norte Grande*, 58(5-6), 55-70. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022014000200004>
- Juan, M., & Tellería Herrera, I. (2021). ¿Una nueva forma de hacer política? Modos de gobernanza participativa y «Ayuntamientos del Cambio» en España (2015-2019). *Gestión y análisis de políticas públicas*, (26), 92-110. Recuperado de <https://revistasonline.inap.es/index.php/GAPP/article/view/10841/11988>
- Junta de Andalucía. (2020). Análisis de las Viviendas con Fines Turísticos en Andalucía. Málaga: Junta de Andalucía y Universidad de Málaga. Recuperado de https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/VFT_JuntaAndalucia_marzo_2020.pdf
- Mathieu, P. (2019). Las políticas públicas de los ayuntamientos del cambio: logros y dificultades de las izquierdas alternativas. En *España después del 15M* (1.ª ed., pp. 94-108). Los Libros de la Catarata.
- Novy, J., & Colomb, C. (2019). Urban Tourism as a Source of Contention and Social Mobilisations: A Critical Review. *Tourism Planning and Development*, 16(4), 358-375. <https://doi.org/10.1080/21568316.2019.1577293>
- Parralejo, J.-J., Díaz-Parra, I., & Pedregal, B. (2022). Procesos sociodemográficos y alquileres turísticos en centros históricos. Los casos de Sevilla y Cádiz. *EURE*, 48(145). <https://doi.org/10.7764/eure.48.145.08>
- Parralejo Sánchez, J. J., Díaz Parra, I., & Pedregal Mateos, B. (2022). Procesos sociodemográficos y alquileres turísticos en centros históricos. Los casos de Sevilla y Cádiz. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 48(145). <https://doi.org/10.7764/3952>
- Pisá Bó, M. I., Novejarque Civera, J., & Llopis Amorós, M. P. (2016). El turismo colaborativo P2P: el caso couchsurfing.com. En *Turitec 2016* (1.ª ed., pp. 389-402). Universidad de Málaga (UMA).



- Rêgo, C. S., & Almeida, J. (2022). A framework to analyse conflicts between residents and tourists: The case of a historic neighbourhood in Lisbon, Portugal. *Land Use Policy*, 114, 105938. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105938>
- Romero-Padilla, Y., Cerezo-Medina, A., Navarro-Jurado, E., Romero-Martínez, J. M., & Guevara-Plaza, A. (2019). Conflicts in the tourist city from the perspective of local social movements. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 0(83). <https://doi.org/10.21138/bage.2837>
- Sequera, J., & Nofre, J. (2018). Shaken, not stirred. New debates on touristification and the limits of gentrification. *City*, 22(5-6), 843-855. <https://doi.org/10.1080/13604813.2018.1548819>
- Sorando, D., & Ardura, Á. (2018). Barrios en peligro de extinción: los desmanes de la turistización. *Ciudad Sostenible*, (35), 74-75. Recuperado de www.ciudadesostenible.eu
- Vives-Miró, S., & Rullan, O. (2017). Desposesión de vivienda por turistización? Revalorización y desplazamientos en el centro histórico de palma (Mallorca). *Revista de Geografía Norte Grande*, (67), 53-71. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022017000200004>



BARRIOS EN TRANSICIÓN: VIEJAS Y NUEVAS DINÁMICAS SOCIO-ESPACIALES EN EL BARRIO DE SAN PEDRO (SANTIAGO DE COMPOSTELA)

Miguel Pazos Otón

Lucrezia Lopez

María de los Ángeles Piñeiro Antelo

Departamento de Geografía. Universidad de Santiago de Compostela

Resumen:

Santiago de Compostela ha experimentado en las últimas décadas importantes transformaciones, sobre todo debidas al incremento de la actividad turística. De hecho, la reactivación de las modernas peregrinaciones compostelanas ha tenido impactos en la economía local y en el espacio urbano. Desde hace unos años, estos cambios se van extendiendo desde el antiguo recinto amurallado, hasta los diferentes barrios de la ciudad. Entre ellos destaca al Barrio de San Pedro, por el que acceden los Caminos Francés, del Norte y Primitivo. Antaño lugar de residencia de las clases populares compostelanas, el barrio conserva una identidad tradicional que ha favorecido la aparición de incipientes procesos de gentrificación, y se ve afectado por la creciente turistificación de la ciudad, que está derivando en la proliferación de pisos turísticos y nuevas actividades comerciales. Por todo ello, el principal objetivo del presente trabajo es reconocer y analizar las recientes transformaciones funcionales y paisajísticas del barrio. Los resultados apuntan a una transformación que implica una renovación de los negocios para adaptarse a los nuevos públicos, y en paralelo el cierre de un importante número de locales debido a falta de reemplazo generacional o a los efectos de las crisis de 2008 y en adelante y de la pandemia de la covid-19.

Palabras clave: barrios en transición, gentrificación, turistificación, Barrio San Pedro, ciudades históricas.

Abstract: Santiago de Compostela has undergone important transformations in recent decades, above all due to the increase in tourist activity. In fact, the revival of modern Compostela pilgrimages has had an impact on the local economy and on the urban space. For a few years, these changes have been spreading from the old walled enclosure to the different neighborhoods of the city. Among them, the Barrio de San Pedro stands out, through which the French, Northern and Primitive Ways access. Formerly the place of residence of the popular classes of Compostela, the neighborhood retains a traditional identity that has favored the appearance of incipient gentrification processes, and is affected by the growing touristization of the city, which is leading to the proliferation of tourist flats and new commercial activities. For all these reasons, the main objective of this



work is to recognize and analyze the recent functional and landscape transformations of the neighborhood. The results point to a transformation that implies a renovation of businesses to adapt to new audiences, and in parallel the closure of a significant number of stores due to lack of generational replacement or the effects of the crises of 2008 and later and of the covid-19 pandemic.

Keywords: neighborhoods in transition, gentrification, touristification, Barrio San Pedro

1. INTRODUCCIÓN

Hasta antes de la pandemia y después de la misma, varias ciudades europeas declaradas Patrimonio de la Humanidad han experimentado un gran aumento de los flujos turísticos, que amenazaban (y están progresivamente volviendo a hacerlo) su desarrollo sostenible, alterando las condiciones de vida de sus habitantes (Troitiño y Troitiño, 2009; Gaztelumendi, 2009; Lopez et al., 2019). Estos flujos tienen su epicentro en los casos históricos, a partir de donde se desplazan a calles cercanas. Los espacios más afectados han sido algunos barrios, que han experimentado cambios en las pautas residenciales, comerciales y turísticas, y que, sobre todo, han visto amenazados su identidad diferencial en el conjunto urbano.

Desde los años 1980, los cambios en las ciudades occidentales se han atribuido, habitualmente, al giro empresarial en la gobernanza (Hall y Hubbard, 1998; Harvey, 1989). Como resultado, los gobiernos han centrado sus intereses en la captación de inversiones al fin de conseguir ciudades más atractivas para empresas y consumidores, adoptando, de este modo, diferentes estrategias de marketing urbano y creando marcas urbanas destinadas a mejorar la competitividad de sus espacios urbanos (Jessop, 1997; Brenner, 2004).

En este escenario, Lloyd y Clark (2000) definieron una ciudad como una máquina de entretenimiento, donde la cultura, el arte y el entretenimiento cultural, la industria creativa son cada vez más cruciales para el crecimiento económico urbano. Su progresiva especialización produce realidades “neo-bohemia” (Lloyd, 2002), que en no pocos casos recuerdan el tan famoso barrio londinense de SoHo. El consumo y la producción cultural son especialmente vitales en la economía posfordista, de hecho, la cultura y el arte han impulsado una industria creativa que transforma las ciudades. En este sentido, la gentrificación se convierte en una estrategia urbana adoptada para impulsar el consumo y extraer ingresos.

A partir de esas premisas, la presente propuesta aborda el caso del compostelano barrio de San Pedro, uno de los más emblemáticos de la ciudad, que como el mismo casco histórico, cuenta con una larga tradición. Ubicado extramuros, es decir, fuera del histórico recinto amurallado conocido como “almendra”, desde la Edad Media fue el lugar de residencia de artesanos, comerciantes y clases medias urbanas de la ciudad (Alsina, 1988). La principal arteria y vía de comunicación, que da nombre al barrio y lo vertebra es la Rúa de San Pedro (que coincide en su totalidad con los últimos metros del Camino Francés, antes de llegar a la Catedral). A partir de los años 2000, el barrio comienza a conocerse como el “SoHo compostelano” (Montero, 2014), ya que atrae progresivamente la atención de artistas, clases creativas urbanas y desarrolla un movimiento cívico asociativo ciudadano muy activo. La atracción que ejerce el barrio sobre sectores sociales bohemios-burgueses provoca que se desarrolle un incipiente proceso de gentrificación, que afecta a la gran mayoría de calles del barrio, y que incrementa considerablemente el precio de la vivienda y de venta y alquileres comerciales (Lopez, Pazos y Piñeiro, 2019).

El objetivo de la presente investigación es reconstruir y analizar las principales razones que han motivado las transformaciones en los últimos años. Desde el punto de vista metodológico, se combinarán datos cuantitativos y cualitativos. En este último caso, se recurrirá a la realización de entrevistas en profundidad con actores y personas relevantes tanto del barrio como del resto de la ciudad. A través de este trabajo de campo será posible reconstruir las dinámicas urbanas y sociales que han caracterizado a este singular barrio compostelano, foco de atención también por parte de las políticas municipales. La propuesta será un espacio de comparación de voces



vecinales y políticas que, a pesar de actuar en un espacio central para la ciudad, no se mueven en la misma dirección.

Teniendo esto en cuenta, en el presente texto analizaremos los cambios recientes en el Barrio de San Pedro y sus consecuencias territoriales, económicas y sociales. Como ya hemos apuntado, los ejes en los que apoyaremos nuestro análisis serán las transformaciones urbanas debidas al turismo y a la propia identidad del barrio, que actúan como motores de las transformaciones. La oportunidad del análisis viene dada por el momento actual, en el final de la pandemia de la Covid-19 y con el remate de unas obras de renovación urbana muy polémicas que han durado más de dos años, y que se pueden discutir en clave de participación ciudadana, tal como analizaremos.

Entre los resultados, se apuntará a la aparición de un nuevo "fantasma", ya que, además de gentrificación, se habla ahora de "turistificación". De hecho, el éxito fulgurante del Camino de Santiago y de las peregrinaciones en los últimos años ha disparado el atractivo del barrio, atravesado por los tramos finales de los Caminos Francés, del Norte y Primitivo. La proliferación de pisos turísticos, el incremento de negocios orientados al turismo, y a los peregrinos en particular, es cada vez mayor (Ramil et al., 2018). Esta situación ha generado un malestar entre parte de los vecinos y comerciantes del barrio alimentado por la reciente ejecución de unas obras de acondicionamiento en la Rúa dos Concheiros, otra de las arterias urbanas principales, como parte de las obras de mejora e integración paisajística del Camino Francés a su entrada en Compostela.

2. METODOLOGÍA

2.1 Marco teórico

La noción de gentrificación se acuñó en la década de 1960 (Glass, 1964) para describir los innumerables procesos de cambio de un barrio (Atkinson, 2008). Este proceso social se centró tradicionalmente en las áreas internas de la ciudad, donde la llegada de la clase media a los barrios de clase trabajadora hizo subir los precios de la vivienda y precipitó el desplazamiento de los residentes de bajos ingresos (Smith, 2002; Newman y Wyly, 2006; Watt, 2008).

Según Davidson y Lees (2005), la gentrificación presenta cuatro características definitorias: la reinversión de capital, la mejora social del barrio, los cambios en el paisaje y la perspectiva; y el desplazamiento directo o indirecto de grupos de bajos ingresos. Los primeros estudios sobre la gentrificación han observado cómo la llegada de residentes de clase media en los barrios de clase trabajadora contribuyó al desplazamiento de sus ocupantes originales (Glass, 1964). Sin embargo, estudios más recientes sugieren que la gentrificación podría ocurrir sin que un desplazamiento generalizado sea una preocupación importante (Boddy, 2007; Butler, 2007).

La causa impulsora detrás de la gentrificación es una mercantilización de la autenticidad consumible. Zukin (2010) define la autenticidad como un concepto principal del marketing urbano que se ha vuelto central en los espacios urbanos del capitalismo tardío, porque se basa en la producción de valores en la economía simbólica. La autenticidad suele escenificarse y se ha identificado como un criterio para medir la calidad y agregar valor. Además, la autenticidad se asocia con realidad, historia, tradiciones, localidad y alteridad (Özdemir y Seyitoğlu, 2017).

En lo que se refiere a la gentrificación, la autenticidad tiene un poder transformador porque explica y justifica la combinación de productos, el diseño de nuevos negocios, el ambiente intangible de restaurantes, boutiques y tiendas gourmet. Los pioneros más destacados y los "buscadores de autenticidad" que contribuyen a la gentrificación son los miembros de una nueva clase media blanca culturalmente próspera (Butler 1997, 2003).

Este grupo social que incluye a artistas, periodistas, científicos y diseñadores, entre otros, ha crecido con fuerza desde la década de 1960 con una creciente academización, terciarización y precarización y se ha convertido en el factor definitorio del mundo profesional actual (Butler, 1997; Ley, 1996). Esta nueva clase media asegura su estatus social a través de su capital cultural, que se expresa en la disposición al gusto por lo auténtico y lo utiliza



como vehículo de distinción frente a otros grupos sociales. Es este grupo el que se ha apropiado cada vez más de los barrios marginales como residentes y consumidores en las últimas décadas (Butler, 1997).

Si bien conserva similitudes básicas como el cambio de paisaje, la reinversión de capital, la llegada de población y el desplazamiento basado en clases, en la actualidad, la gentrificación asume varias expresiones. Entre ellas, la presente investigación presta atención a la gentrificación comercial, entendida como la gentrificación de calles o áreas comerciales (Lees, Slater, y Wyly, 2008). La gentrificación comercial está estrechamente relacionada con la gentrificación residencial, ya que la gentrificación comercial tiene lugar para satisfacer gustos y preferencias de los recién llegados (Bridge y Dowling, 2001; Ley, 1996). A medida que el impacto de la gentrificación comercial se ha generalizado, el conflicto social que rodea al desplazamiento se intensifica, y también las transformaciones sociales y espaciales. Los barrios que atienden las necesidades locales se convierten en puntos de acceso para ir de compras, comer y hacer arte, y, muchas veces, aparecen tiendas franquiciadas armadas con grandes capitales debido a la comercialización extrema y el aumento de las rentas. Entre las variadas actividades comerciales, las actividades de restauración juegan un papel decisivo en la expansión de los procesos de gentrificación comercial, siendo estos entornos comparables a escenarios de espectáculo abiertos al consumo (Hubbard, 2017).

Llegados a este punto, debemos hacer referencia a otros dos fenómenos sociales asociados a la gentrificación, a saber, los conceptos de gentrificación turística y turistificación. Ambos hacen hincapié en la interacción entre el turismo y el cambio urbano, centrándose en la transformación y en la mejora de los barrios de clase media en enclaves turísticos marcados por una proliferación de lugares turísticos y de entretenimiento, eventos culturales, procesos de museificación y espectacularización del espacio urbano (Gotham, 2005). De todas formas, la expansión del turismo urbano en áreas urbanas centrales no siempre es una condición previa para la gentrificación, ya que también puede entenderse como la transformación de un barrio ya gentrificado en un lugar de consumo turístico, entretenimiento y ocio (Sequera y Nofre, 2018).

En estos centros urbanos, la gentrificación adquiere diferentes procesos y cambios, como por ejemplo la *foodificación*. Con el concepto de *foodification*, Loda, Bonati y Puttilli (2020) entienden el proceso a través del cual el paisaje económico urbano se desvanece para ser progresivamente absorbido por una única tipología de actividad comercial relacionada con la venta y el consumo de alimentos. En su opinión, la foodificación ha de incorporarse a la transformación del entorno urbano provocada por el crecimiento desmesurado de visitantes en determinados destinos.

En efecto, ya a principios de la década de 1990, Sharon Zukin (1991) constataba cómo los espacios dedicados a la comida y la bebida adquirirían un papel cada vez más importante a la hora de facilitar y acelerar aquellos procesos de revitalización y gentrificación activados por la penetración, en barrios desindustrializados y/o degradados, de clases sociales trayendo nuevas formas de vida en la ciudad y orientaciones de consumo.

En 1999, Joanne Finkelstein (1999) acuñó el neologismo *foodatainment* precisamente para llamar la atención sobre cómo la comida -y en particular la construcción de un imaginario estético, cultural y urbano en torno a la comida, la bebida y el salir a comer. En otras palabras, la *foodification* puede entenderse como una de las muchas consecuencias del overtourism urbano, de manera similar al neologismo “airbnbización” introducido para expresar los cambios y tensiones en los mercados inmobiliarios locales (Nofre y Sequera, 2019). Así, el mismo proceso social de turistificación puede manifestarse bajo la forma de foodificación o airbnbización, ya que ambas hacen referencia a la creciente presencia de turistas, que en ocasiones aburguesan la ciudad, aumentando la segregación entre espacios de ocio y barrios residenciales.

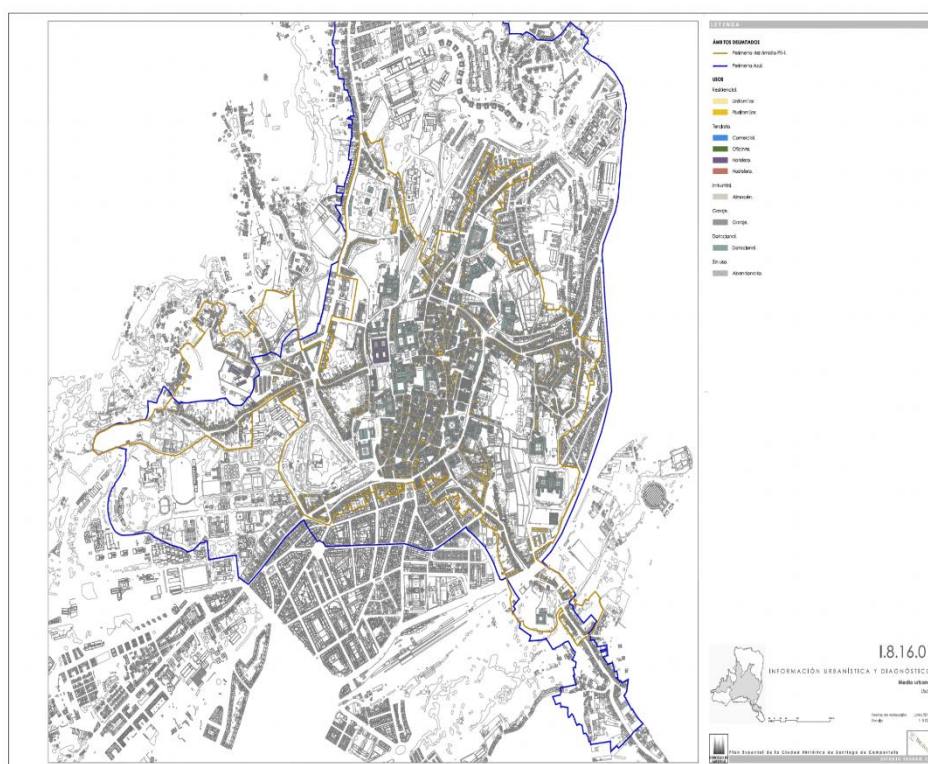


2.2 Metodología

Para llevar a cabo la presente investigación hemos empleado una metodología que combina varias fases de análisis, con la finalidad de conseguir, desde perspectivas distintas, aproximaciones a problemas complejos como el que estamos analizando, en concreto: revisión de documentos de planificación, observación participante y entrevistas semiestructuradas.

En primer lugar, hemos consultado documentos de planeamiento territorial, tales como el Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) y, sobre todo, el Plan Especial de Protección y Rehabilitación de la Ciudad Histórica de Santiago de Compostela, de 1997. Este último, aplicado al recinto denominado como PE-1 en la figura 1, se desarrolla a partir del PGOM de la ciudad de Santiago de Compostela. Tal como establece la normativa del Tomo I del Plan Especial, su vigencia es indefinida mientras que no se produzcan revisiones derivadas de las determinaciones del Plan General. En este sentido, el Plan Especial fue revisado en dos ocasiones: la primera vez en 2005, y la segunda vez en 2019, justo antes de la aparición de la pandemia de la covid-19.

Figura 1: Recinto PE-1 (en color naranja), sobre el que se aplica el Plan Especial de Protección y Rehabilitación de la Ciudad Histórica de Santiago de Compostela



Fuente: Ayuntamiento de Santiago de Compostela

Tras la revisión del 2005, el Plan Especial aporta una muy útil cartografía que presenta una completa diferenciación de los principales usos de los locales, a saber: residencial, terciario, industrial, garaje, dotacional y sin uso. Igualmente, dentro de la categoría de uso terciario se recogían las subcategorías siguientes: comercial, oficinas, hotelero y hostelero (Figura 2).



Figura 2: Cartografía de usos de la Rúa de San Pedro correspondiente con la revisión del Plan Especial de 2005



Fuente: Ayuntamiento de Santiago de Compostela

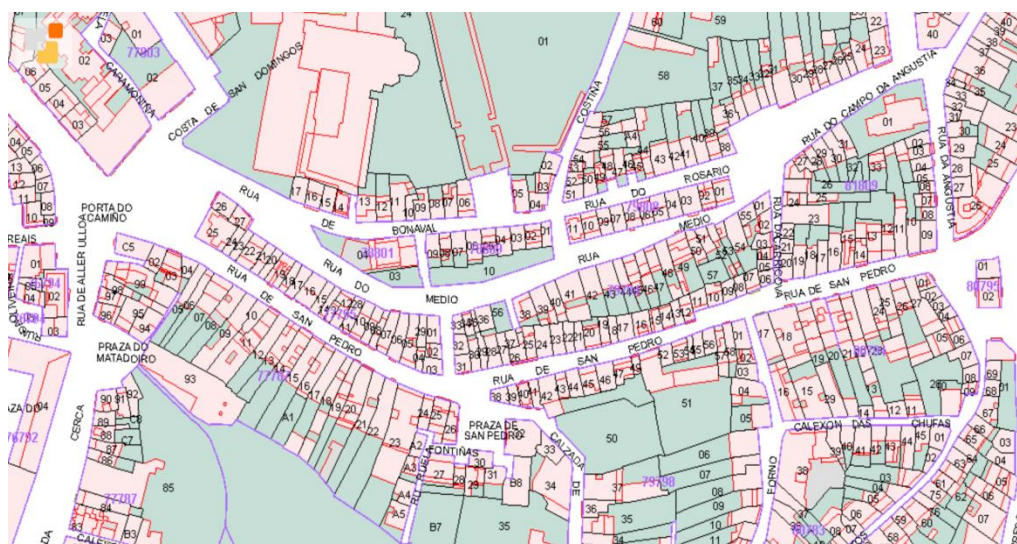
Si tenemos en cuenta que la Rúa de San Pedro, que da nombre al homónimo barrio y constituye el eje principal del mismo, está incluida dentro del PE-1, a partir de los datos contenidos en el Plan Especial procedemos a realizar una comparativa con los usos correspondientes a los años 2005, 2019 y 2022, con el fin de analizar la evolución funcional del caso de estudio. Para profundizar en los cambios sufridos por esta calle, además de los usos consideraremos la tipología de los negocios y actividades establecidas en los bajos. Para el año 2019 contamos con la información proporcionada por Google Street View, cuyas fotografías corresponden a junio del citado año. En cuanto al presente año 2022, hemos realizado trabajo de campo de visita y fotografiado de los locales situados en todos los bajos de la Rúa de San Pedro.

Como resultado, el análisis comparativo de los cambios en los usos y actividades entre los años 2005, 2019 y 2022 nos permite analizar la evolución del barrio, sobre todo centrándonos en los usos comerciales.

Finalmente, para cartografiar los resultados de los cambios ocurridos, hemos utilizado el visor de la Sede Electrónica del Catastro, que permite obtener una representación cartográfica del espacio de estudio con la numeración y las características de cada uno de los inmuebles (Figura 3).



Figura 3: La Rúa de San Pedro en el visor de la Sede Electrónica del Catastro



Fuente: <http://www.sedecatastro.gob.es>

2.3. El área de estudio: Santiago de Compostela

Santiago de Compostela es una de las ciudades españolas que presenta un perfil turístico más nítido en la actualidad (Ramil, 2018; Calle Vaquero, 2019; Santos y Lopez, 2019). Durante las últimas décadas, el auge del turismo urbano y cultural en Compostela ha venido a sumarse al fenómeno de las peregrinaciones contemporáneas, sin duda el principal rasgo distintivo de la ciudad (Moscarelli, Lopez y Lois, 2020).

Aunque ya en la segunda mitad del siglo XX se produjeron intentos de revitalizar las peregrinaciones medievales y reinterpretarlas desde el punto de vista contemporáneo, fue a partir del Año Santo Xacobeo 1993 cuando se produjo el punto de inflexión a partir del cual la llegada de peregrinos a Santiago comenzó a crecer de una manera muy significativa (Santos, 1999; Santos, 2006). Por su parte, la revalorización de Santiago de Compostela como un destino de turismo urbano y cultural propiamente dicho experimentó una tendencia muy clara con el cambio de milenio (Martínez Roget et al., 2009). A comienzos del siglo XXI, la revolución que supusieron las aerolíneas de bajo coste y la tendencia creciente a los *short-breaks* turísticos incrementó la vocación turística de la ciudad. A ello hay que sumar el trabajo de marketing y promoción desde instancias oficiales, al que se dedicó cuantiosos recursos y esfuerzos (Pérez Guilarte y Lois González, 2018; Ramil, 2018).

Este incremento de la importancia del turismo dentro de la economía de la ciudad ha provocado, como era de esperar, una serie de cambios en diversos aspectos. En primer lugar, el incremento de la presión turística implica la existencia de tensiones en el mercado de la vivienda. El tradicional alquiler de pisos a estudiantes (en una ciudad de perfil universitario) se ve sustituido en muchos casos por la puesta en valor de los inmuebles en el mercado de alquiler turístico. La progresiva extensión de las viviendas de uso turístico (en adelante, VUT) dentro de la trama urbana genera importantes tensiones (Santos y López, 2019; Lopez et al., 2019). En segundo lugar, el sector comercial de la ciudad ha ido cambiando para adaptarse a las demandas de los cada vez más numerosos peregrinos y turistas en general. A lo largo de estos años estamos asistiendo (y no solo en Santiago de Compostela) a procesos de sustitución de negocios tradicionales por otros de impronta claramente moderna y adaptados a un público foráneo (Lestegás, 2019). En tercer lugar, el incremento de los flujos turísticos está planteando serios problemas de gestión, ya que el espacio urbano de una ciudad de planta histórica como Santiago es claramente reducido, el antiguo recinto intramuros y los barrios históricos tienen una superficie de 169,9 hectáreas. En anteriores trabajos ya hemos investigado sobre la existencia del fenómeno del overtourism en Santiago, con toda una serie de consecuencias negativas, sobre todo para la población local (Lopez et al., 2019, Piñeiro et al., 2019).



Considerando todos estos antecedentes, el presente texto analiza el llamado "Barrio de San Pedro", un barrio histórico, en el que residían las clases populares que vivían extramuros, y que cuenta con una fuerte personalidad. La elección de este barrio como objeto de la presente investigación se debe a los cambios ocurridos en los últimos años, relacionados con el hecho de que por él penetran en la ciudad tres de los caminos de peregrinación a Santiago de Compostela, lo que significa que aproximadamente entran por la Rúa de San Pedro, su arteria principal, más del 60% de los peregrinos. Según datos de la Oficina del Peregrino, en el año 2019, se estima que al menos 224.671 peregrinos cruzaron este barrio en su camino a la Catedral.

Además, las peculiaridades y la idiosincrasia del barrio han hecho de él un lugar apreciado y valorado por determinados sectores de población, que se han empoderado y atrincherado (desde el punto de vista simbólico e identitario) en este sector urbano. Los signos más evidentes de este sentimiento de identidad se manifiestan en la existencia de un activo movimiento vecinal y cultural, en la importancia de los locales vinculados a colectivos artísticos, en el uso generalizado de la lengua gallega o en la identificación del barrio como gay-friendly, por poner los ejemplos más relevantes.

Denominado como "El SoHo compostelano", el Barrio de San Pedro ha ido siendo elegido por profesionales jóvenes, estudiantes, sectores creativos y del mundo de la cultura y el arte, de suerte que hoy en día posee una fuerte identidad basada no solo en el sentido de lugar, sino sobre todo en la riqueza de las relaciones vecinales y asociativas (Liñeira, 2014)

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En la investigación planteamos un análisis de una serie de locales de la Rúa de San Pedro, con el fin de estudiar los diferentes comportamientos registrados desde 2005 hasta el día de hoy. La respuesta de los diferentes establecimientos ha sido también distinta, en función de una serie de factores complejos. Propiedad del local, régimen comercial, ubicación del mismo, capacidad económica de los titulares del local para hacer frente a las crisis, tipología y orientación del negocio, público target y muchos otros factores constituyen la base para explicar la evolución de la actividad comercial en el barrio de San Pedro. En cualquier caso, los cambios en los usos comerciales, en la actividad de los negocios, en la tipología de los mismos y en los principales rasgos económicos, culturales y sociales de los mismos nos permite comprender bien cuál ha sido la transformación del barrio en estas dos décadas (ver tabla 1).

Tabla 1. Evolución de locales seleccionados en la Rúa de San Pedro.

Número del inmueble	2005	2019	2022
9	Barbería "Milenio"	Barbería "Milenio"	Barber Shop "Milenio"
16	Restaurante O Dezaseis	Restaurante O Dezaseis	Restaurante O Dezaseis
23	Bicicletas Velocípedo	Bicicletas Velocípedo	VACÍO por jubilación
26	Parrillada San Clodio	Parrillada San Clodio	Restaurante DeLito modernización de churrasquería tradicional
47	Bar "O Mosquito"	VACÍO por jubilación	VACÍO por jubilación
52	Ferretería A Rúa	Ferretería A Rúa	Librería "Os mundos de Carlota"
112	Sareliña moda	Sareliña moda	VACÍO por jubilación

Fuente: Elaboración propia a partir de fotografías (2005 y 2019) y observación directa (2022).

En primer lugar, desde 2005 hasta la actualidad la propia ciudad de Santiago de Compostela ha vivido importantes transformaciones derivadas del incremento de importancia del turismo. El Barrio de San Pedro todavía era un espacio en el que residían estudiantes en torno al año 2005. Sin embargo, el incremento de los precios de los alquileres debido a la explosión del turismo urbano-cultural y las peregrinaciones fue un factor



determinante en el desplazamiento de los estudiantes hacia otros sectores de la ciudad, e incluso hacia núcleos del área urbana de Santiago, fuera de la ciudad compacta. En el barrio de San Pedro se incrementó la oferta de alojamientos y locales de hostelería cada vez más orientados al turismo. Esta tendencia alcanzó su máximo antes de la pandemia de la covid-19.

En segundo lugar, el Barrio de San Pedro comenzó a ser cada vez más atractivo para determinados segmentos de población joven o adulto-joven con un determinado perfil. El despegue del movimiento vecinal en el barrio, junto con la popularización de San Pedro como un espacio de moda vinculado a la cultura y las artes, implicó asimismo una proliferación de establecimientos al servicio de esta nueva clase proto-gentrificada (Liñeira, 2014). Podemos emplear la palabra hipsterización o indicar que estos locales se encuadran en lo que podemos denominar *trendy*, en el sentido de “de moda” o “muy moderno”.

En tercer lugar, muchos de los establecimientos comerciales tradicionales del barrio llegaron al final de un ciclo y de un recorrido histórico al jubilarse sus propietarios tradicionales. Este proceso ya era visible antes del cambio de siglo, lo fue a lo largo de todo este proceso y lo sigue siendo en la actualidad. En muchos casos los negocios tradicionales que cierran se corresponden con familias que poseen un local en propiedad en el que han desarrollado por un período muy amplio de tiempo su actividad profesional. Sin embargo, al no encontrar un recambio generacional optan por vender o alquilar el local. También existen casos en los que se decide mantener cerrado y vacío el local, a modo de barbecho social, ya que no existe la urgencia de obtener un rendimiento económico del mismo.

En cuarto lugar, el barrio, al igual que la propia ciudad de Santiago y que la práctica totalidad del mundo, se ha visto afectado por dos grandes crisis: la económica que estalló en 2008 y la pandémica que comenzó en 2020. La ocurrencia de estas dos crisis en un período de tiempo tan corto es fundamental para comprender que muchos establecimientos no han resistido desde 2005 hasta el día de hoy. Algunos tuvieron que cerrar en la primera y otros en la segunda crisis.

Teniendo en cuenta esto, y a la luz del trabajo de campo realizado, podemos diferenciar las siguientes tipologías de negocios en relación con su evolución en las últimas décadas (ver tabla 2).

Tabla 2. Tipología de cambios en el comercio de la Rúa de San Pedro (2005-2022).

Tipología	Ejemplos de locales
Establecimientos tradicionales emblemáticos que no han cambiado	Mercería María Luisa (nº 53); Calzados Suso (nº 19); Restaurante O Dezaseis (nº 16), Bar Sande (nº 35); Bar O Cruceiro (nº 119); Churrería de San Pedro (nº 121); Espazo Aberto Escola de Teatro e Danza (nº 48)
Establecimientos tradicionales que han cerrado	Bicicletas Velocípedo (nº 23); Bar O Mosquito (nº 47); Sareliña Moda (nº 112); Academia Prisma (nº 110); Ferretería A Rúa (nº 52)
Establecimientos <i>trendy</i> que han surgido después de 2005	Cadrado Dóce Coffee Shop (nº 17); Mononoke (nº 33); Tattuo Dr Mortis (nº 62); Restaurante A Maceta (nº 120); Restaurante Vegetariano TS A Casa (nº 113); Restaurante A Moa (nº 32); WAX! Cultura DJ (nº 69)
Establecimientos que se han <i>trendificado</i>	Barber Shop Milenio (nº 9); Restaurante DeLito (nº 26); Café de Clem (nº 118); Alimentación Carmiña (nº 54)

Fuente: Elaboración propia a partir de fotografías (2005 y 2019) y observación directa (2022).

Una primera tipología de establecimientos a los que debemos referirnos está compuesta por los negocios tradicionales, y que no han cambiado a lo largo de estos años. Aquí podemos diferenciar a su vez dos subgrupos:

- En primer lugar, los establecimientos y negocios tradicionales en los que los principales clientes son los propios vecinos del barrio, fundamentalmente personas de edad, que llevan décadas residiendo en este espacio compostelano. Forman parte de un comercio santiagués previo a la aparición de los centros



comerciales periféricos y se mantienen en tanto en cuanto sus propietarios aún están en activo. Está basado en lazos sociales muy estrechos, consolidados a lo largo de muchos años, y constituye el paradigma de lo que podríamos denominar "comercio local de barrio". Entre estos establecimientos se encuentran mercerías como la Mercería María Luisa (nº 53), tiendas de calzados (Calzados Suso, en el nº 19) y establecimientos hosteleros, como el Bar Sande (nº 35). El caso de este establecimiento es emblemático, por cuanto su clientela es casi exclusivamente local y es sede de una conocida peña de "cantos de taberna", muy conocida en todo Santiago por su tradición y autenticidad. Sin apenas haber cambiado en los últimos años, el Bar Sande mantiene un aspecto muy tradicional de tasca, que contrasta vivamente con los locales de diseño, a los que haremos referencia después. El espíritu tradicional del barrio, que luego será reivindicado y reinterpretado por la proto-gentry y por los jóvenes del movimiento vecinal, vive en este tipo de locales con solera.

- En segundo lugar, cabe destacar la existencia de negocios que tienen igualmente una larga tradición, y que se han mantenido a lo largo de todo este tiempo, si bien su clientela podría ser calificada como mixta. Ello es así en cuanto que integra residentes tradicionales con nuevos habitantes del barrio, visitantes y turistas. En esta tipología podríamos incluir establecimientos de hostelería como O Cruceiro (nº 119), O Dezaseis (nº 16) o la Churrería de San Pedro (nº 121). Este último establecimiento ocupa una posición privilegiada, en la Plaza de la Cruz de San Pedro, e incrementa su popularidad entre los peregrinos que realizan el Camino de Santiago. Si bien en los meses invernales es habitual ver a población de edad del barrio, en temporada turística media y alta suele ser muy habitual la presencia de peregrinos e incluso grupos de turistas. Son los propios guías locales los que dirigen a los turistas a este local, que muestran como ejemplo de la vida auténtica del Barrio de San Pedro.

Una segunda tipología de locales está integrada por establecimientos que han echado el cierre en este período. Como ya hemos explicado, el principal motivo ha sido la jubilación del dueño del establecimiento, que casi siempre coincide con el propietario del local. La falta de reemplazo generacional explica la decisión de cerrar el negocio, toda vez que en muchos casos los propietarios suelen tener posiciones económicas desahogadas y pueden vivir de las rentas generadas. El caso más emblemático es el del Bar O Mosquito (nº 47), otro conocido local de hostelería clásico de la Rúa de San Pedro, equiparable al mencionado Bar Sande, y muy cercano a él. Tras la jubilación de sus propietarios y dueños, este emblemático establecimiento que servía tazas de vino, y embotellaba vino de O Ribeiro, permanece cerrado. Otros ejemplos clásicos de cierre por jubilación son la tradicional tienda y taller de bicicletas Velocípedo (nº 23), la ferretería A Rúa (nº 52) o la tienda de ropa y arreglos de costura Sareliña (nº 112).

Las tercera y cuarta tipologías de establecimientos muestran los grandes cambios acontecidos en el barrio en los últimos años y su evolución hacia el ya mencionado concepto de "SoHo compostelano". El tercer tipo de establecimientos que hemos diferenciado son aquellos que podemos calificar como *trendy*, y que se orientan a esta nueva clase urbana que se ha empoderado identitaria y territorialmente en el barrio. En todos estos casos, estamos ante negocios modernos, actualizados y con todos los atributos de la posmodernidad. Entre los establecimientos con más éxito se encuentra una tienda especializada en café para llevar (Cadrado Dóce, en el nº 17), así como restaurantes de diseño, con ofertas gastronómicas muy alejadas de la cocina tradicional gallega, como A Maceta, A Moa o TS A Casa. Este último caso es especialmente significativo porque su imagen de marca está vinculada tanto al vegetarianismo como a la reivindicación de los derechos del colectivo LGTB. En la decoración del local hay una declaración de apertura a la diversidad social muy característica del espíritu del barrio. Otros establecimientos emblemáticos son la tienda-bazar Mononoke (nº 33) o el taller de tatuajes Tatroo Dr Mortis (nº 62), así como una tienda de discos de vinilos recientemente inaugurada, WAX! Cultura DJ (nº 69).

La cuarta y última tipología se corresponde con aquellos establecimientos tradicionales del barrio que han adaptado su estética, su modelo de negocio, su decoración y el tipo de marketing a lo largo de estos años al nuevo tipo de habitante y cliente del barrio. Uno de los ejemplos más emblemáticos es Alimentación Carniña (nº 54), una tienda de ultramarinos y alimentación clásica que renovó su imagen y se reconvirtió en una recreación *vintage* de un colmado de los años 1950-60, con mobiliario antiguo restaurado y una estética *retro* muy atractiva. Otro caso interesante es el de una tradicional barbería, Milenio, que ha pasado a denominarse Milenio Barber Shop. Al igual que ha cambiado el nombre, también ha cambiado la estética, adoptando una contemporánea recreando los tres colores clásicos de estos establecimientos (blanco, azul y rojo), buscando



atraer a una nueva clientela. Por último, es muy significativa la transformación de un clásico y tradicional local especializado en churrasco (Restaurante San Clodio) en un moderno restaurante denominado DeLito. La estética es muy diferente, al igual que el personal y el marketing, pero el local sigue trabajando con la misma materia prima, carne de ternera y cerdo de primera calidad. La tradicional churrasería se ha convertido hoy en un restaurante de diseño manteniendo la esencia pero adaptándose a los tiempos y, sobre todo, a los nuevos clientes.

4. CONCLUSIONES

Este texto pretende abrir una línea de investigación de cara al futuro trabajando con análisis evolutivos que permitan apreciar no solo los cambios que se han sucedido en el barrio, como por ejemplo la transformación de una casa de comidas tradicional especializada en carnes a la brasa en un moderno restaurante de diseño centrado en el mismo producto. Se busca asimismo la comprensión de las lógicas que explican estas transformaciones, de acuerdo con la evolución demográfica, social y económica, así como con la percepción del barrio tanto por los propios residentes como por los visitantes y turistas.

La metodología empleada, consistente en la comparación de la situación de determinados establecimientos a lo largo de los años 2005, 2019 y 2022 ha permitido comprobar que hay algunos establecimientos que no han cambiado en absoluto a lo largo de estos años. Son la minoría, y se ofrecen productos o servicios muy apreciados y consolidados, como el célebre restaurante O Dezaseis, una emblemática *casa de xantar* (casa de comidas) compostelana. En otros casos, la razón de la supervivencia de los negocios se basa en su carácter tradicional y en el tipo de público mayoritario. Entre ellos podemos mencionar tiendas como mercerías o zapaterías, orientadas a los residentes más mayores del barrio, que siguen constituyendo la fiel clientela.

Son precisamente estos negocios los que plantean una mayor problemática llegado el momento de la jubilación de sus propietarios. En muchos de estos casos, si no existe un reemplazo generacional, los locales echan el cierre. De esta manera, llama la atención el gran número de bajos comerciales cerrados, que pasan a englobar el mercado de venta, alquiler o simplemente se encuentran en *barbecho social*. Este último caso está muy relacionado con la presencia de propietarios rentistas con importante capitalización, que no precisan poner en el mercado su patrimonio inmobiliario. Cuando estos establecimientos se alquilan o venden, los nuevos titulares de los negocios suelen adaptarlos a las exigencias del nuevo público: nuevos pobladores del barrio, población joven, o incluso turistas, contribuyendo a la transformación del barrio.

Por último, es especialmente relevante la transformación que han sufrido determinados locales, adaptándose al nuevo entorno social y cultural del barrio. En estos casos, se sigue ofreciendo el mismo producto o servicio, pero se le aporta un plus estético en cuanto a decoración y estética. Además, se tiende a evolucionar ofreciendo versiones más modernas y refinadas de los mismos productos y servicios, escuchando las demandas de los nuevos clientes.

Hoy por hoy, el Barrio de San Pedro está en transformación. El sector comercial refleja muy claramente la cantidad y la magnitud de esos cambios, que afectan en gran medida a su identidad, a la vez que están relacionados con ella. Con esta investigación se pretende abrir una nueva línea de trabajo, apoyada en nuevas fuentes y métodos en los que profundizaremos en un futuro próximo.

REFERENCIAS

Alsina, F. L. (1988). *La ciudad de Santiago de Compostela en la alta Edad Media*. Ayuntamiento de Santiago de Compostela.



- Atkinson, R. (2008). Commentary: Gentrification, Segregation and the Vocabulary of Affluent Residential Choice. *Urban Studies*, 45: 12, 2626-2636. <https://doi.org/10.1177/0042098008097110>
- Bisquert i Pérez, K. M. (2013). As hortas municipais de Belvis (Santiago de Compostela):¿ unha experiencia de educación ambiental? Estudo do caso.
- Boddy, M. (2007). Designer neighbourhoods: new-build residential development in nonmetropolitan UK cities – the case of Bristol. *Environment and Planning A*, 39, 86–105. <https://doi.org/10.1068/a39144>
- Brenner, N. (2004). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Bridge, G., & Dowling, R. (2001). Microgeographies of Retailing and Gentrification. *Australian Geographer*, 32, 93–108. <https://doi.org/10.1080/00049180020036259>
- Butler, T. (1997). *Gentrification and the middle classes*. Hants.
- Butler, (2003). Living in the Bubble: Gentrification and its 'Others' in North London. *Urban Studies*, 40: 12, <https://doi.org/10.1080/0042098032000136165>
- Butler, T. (2007). For gentrification? *Environment and Planning A*, 39: 1, 162–181. <https://doi.org/10.1068/a38472>.
- Calle Vaquero, M. de la. (2019). Turistificación de centros urbanos: clarificando el debate. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2829, 1–40. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2829>
- Davidson, M., & Lees, L., (2005). New-build 'gentrification' and London's riverside renaissance. *Environment and Planning A*, 37: 7, 1165–1190. <https://doi.org/10.1068/a3739>
- Finkelstein, J. (1999). Foodtainment. *Performance Research*, 4:1, 130-136. <https://doi.org/10.1080/13528165.1999.10871653>
- Gaztelumendi, I. (2009). Nuevas tendencias del turismo en ciudades Patrimonio de la Humanidad. El proyecto COMPOSTUR, en Turismo cultural en ciudades Patrimonio de la Humanidad, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 53-62
- Glass, R. (1964). *London: Aspects of Change*. London: MacGibbon & Kee.
- Gotham, K.F. (2005). Tourism Gentrification: The Case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies*, 42: 7, 1099:1121. <https://doi.org/10.1080/00420980500120881>
- Hall, T., & Hubbard, P. (1998). *The Entrepreneurial City: Geographies of Politics, Regime, and Representation*. New York: John Wiley & Sons.
- Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: the Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Human Geography*, 71: 1, 3–17. <https://doi.org/10.1080/04353684.1989.11879583>
- Hernández Soriano, R. N. (2016). Santiago de Compostela, historia y progreso el Xacobeo como instrumento de transformación urbana.
- Hubbard, P. (2017). *The Battle for the High Street: Retail Gentrification, Class and Disgust*. Palgrave Macmillan.
- Jessop, B. (1997). Capitalism and its future: remarks on regulation, government and governance. *Review of International Political Economy*, 4: 3, 561–581.
- Lees, L., Slater, T., & Wyly, E. K. (2008). *Gentrification*. London: Routledge.
- Ley, D. (1996). *The new middle class and the remaking of the central city*. Oxford: Oxford University Press.
- Lestegás, I. (2019). Lisbon after the crisis: from credit-fuelled suburbanization to tourist-driven gentrification. *International journal of urban and regional research*, 43(4), 705-723.



- Liñeira, M. (2014). Santiago de Compostela: Fact and Fetish. A Companion to Galician Culture. Suffolk, England, 53-71.
- Lloyd, R. (2002). Neo-Bohemia: Art and Neighborhood Redevelopment in Chicago. *Journal of Urban Affairs*, 24: 5, 517-532. <https://doi.org/10.1111/1467-9906.00141>
- Lloyd, R., & Clark, N. T. (2001). The city as an entertainment machine. En K. Fox Gotham (Coord.), *Critical Perspectives on Urban Redevelopment*, (pp. 357-378). Bingley: Esmerald Group Publishing Limited. [https://doi.org/10.1016/S1047-0042\(01\)80014-3](https://doi.org/10.1016/S1047-0042(01)80014-3)
- Loda, M., Bonati, S., & Puttilli, M. (2020). History to eat. The foodification of the historic centre of Florence. *Cities*, 103. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102746>
- Lopez, L., Pazos, M., & Piñeiro, M. A.. (2019). ¿ Existe overtourism en Santiago de Compostela? Contribuciones para un debate ya iniciado. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (83).
- Lopez, L., & Santos, X. (2019). Analysis of territorial development and management practices along the way of St James in Galicia (Spain). *Managing religious tourism*, 112-123.
- Martínez Roget, F. M., Novello, S., & Fernández, M. P. M. (2009). Análise da lealdade dos turistas que visitan a cidade de Santiago de Compostela. *Revista galega de economía: Publicación Interdisciplinar da Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais*, 18(2), 5-20.
- Montero, J. M. M. (2013). El centro histórico. La creación de una conciencia cultural. El caso de Santiago de Compostela.
- Moscarelli, R., Lopez, L, & Lois González, R.C. (2020). Who Is Interested in Developing the Way of Saint James? The Pilgrimage from Faith to Tourism. *Religions*, 11, 24. <https://doi.org/10.3390/rel11010024>
- Newman, K., & Wyly, E.K. (2006). The right to stay put, revisited: gentrification and resistance to displacement in New York City. *Urban Studies*, 43: 1, 23–57. <https://doi.org/10.1080/00420980500388710>
- Nofre, J., & Sequera, J. (2019). Dinámicas urbanas y turistificación en el barrio de Alfama (Lisboa): una aproximación a los condicionantes históricos y políticos en el proceso de Airbnbización. *Estudios Geográficos*, 80: 287, e018. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201935.015>
- Özdemir, B., & Seyitoğlu, F. (2017). A conceptual study of gastronomical quests of tourists: Authenticity or safety and comfort? *Tourism Management Perspectives*, 23, 1-17. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.03.010>
- Pérez Guilarte, Y., & Lois González, R. C. (2018). Sustainability and visitor management in tourist historic cities: the case of Santiago de Compostela, Spain. *Journal of Heritage Tourism*, 13(6), 489-505.
- Ramil, F. (2018). Consolidación de Santiago de Compostela como destino turístico global, *Estudios Turísticos*, Nº. 216, 2018 , págs. 77-105,
- Ramil, F.; Casado, C.; Fernández, J. y Neira, C. (2018). As vivendas de uso turístico na cidade histórica. Ayuntamiento de Santiago de Compostela. Disponible online en: <https://www.santiagoturismo.com/files/2018/03/Estudovivendasusoturisticofinal.pdf> [Recuperado el 8 de marzo de 2022].
- Romero, M. O. (1991). Obras en la red viaria que daba acceso a la Compostela del siglo XVIII. *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 39(104), 173-192.
- Santos, X. M. (1999). Mitos y realidades del Xacobeo. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (28), 103-118.
- Santos, X. M. (2006). El Camino de Santiago: turistas y peregrinos hacia compostela, *Cuadernos de Turismo*, (18), 135–150



- Santos, X., & Lopez, L. (2019). Gestión Turística en Ciudades Históricas. Santiago de Compostela. *Estudios Turísticos*, 217-218.
- Sequera, J., & Nofre, J. (2018). Shaken, not stirred: New debates on touristification and the limits of gentrification. *City*, 22: 5-6, 843-855. <https://doi.org/10.1080/13604813.2018.1548819>
- Smith, D.P. (2002). Extending the temporal and spatial limits of gentrification: a research agenda for population geographers. *International Journal of Population Geography*, 8: 6), 385–394. <https://doi.org/10.1002/ijpg.267>
- Soares, J. R. R., Remoaldo, P., Perinotto, A. R. C., Gabriel, L. P. M. C., Lezcano-González, M. E., & Sánchez-Fernández, M. D. (2022). Residents' Perceptions Regarding the Implementation of a Tourist Tax at a UNESCO World Heritage Site: A Cluster Analysis of Santiago de Compostela (Spain). *Land*, 11(2), 189.
- Torres Feijó, E. J., Río Araújo, M. L. D., Carral Vilariño, E., Rodríguez Prado, M. F., & Pichel Iglesias, I. (2020). A cidade, o Camiño e nós: desenvolvemento do proxecto expositivo e participación social en Santiago de Compostela.
- Villa Rey, M. (2019). Rehabilitación y humanización de rúa dos Concheiros (Santiago de Compostela).
- Watt, P. (2008). The only class in town? Gentrification and the middle-class colonization of the city and the urban imagination. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32: 1, 206–211.
- Zukin, S. (1991). *Landscape of Power: From Detroit to Disney World*. Berkeley: University of California Press.
- Zukin, S. (2008). CONSUMING AUTHENTICITY. *Cultural Studies*, 22: 5, 724-748. <https://doi.org/10.1080/09502380802245985>



DIFERENCIA, ESCALA Y PRÁCTICAS DE CLASE EN CIUDADES MEDIAS DE CHILE. APLICACIÓN DE MODELO HEDÓNICO DE PRECIOS DE VIVIENDAS EN IQUIQUE Y TEMUCO (2000 Y 2019)

Voltaire Alvarado Peterson

Departamento de Geografía, Universidad de Concepción, Chile voalvarado@udec.cl

Félix Rojo-Mendoza

Departamento de Sociología, Ciencia Política y Administración Pública, Universidad Católica de Temuco, Chile frojo@uct.cl

Resumen:

El modelo hedónico de precios del suelo urbano y vivienda constituye un interesante objetivo de investigación para identificar y analizar los márgenes de producción de espacio urbano contemporáneas. La presente comunicación tiene como objetivo analizar la distancia en el acceso y ejercicio a las áreas verdes en ciudades medias de Chile, Iquique y Temuco, bajo el supuesto que esta distancia se encuentra mediada por el origen de la propiedad de la vivienda y la consecuente conformación de unidades barriales. La metodología para abordar esta tarea propone evaluar, a partir de una aproximación a un modelo hedónico ajustado a la localización de viviendas subsidiadas y de provisión individual en las zonas urbanas de ambas comunas.

Los resultados apuntan a dos rutas de trabajo. Una primera, que permita identificar la densidad socioespacial de las prácticas de clase diferenciadas en cada unidad barrial de las ciudades involucradas; y una segunda, focalizada en la evaluación de la disponibilidad y acceso a los componentes señalados.

Palabras clave: ciudades medias, escala, ocio y amenidades, vivienda, Chile.

427

Abstract:

The hedonic model of urban land and housing prices is an interesting research objective to identify and analyze the production margins of contemporary urban space. This communication aims to analyze the distance in access and exercise to green areas in medium cities of Chile, Iquique and Temuco, under the assumption that this distance is mediated by the origin of home ownership and the consequent conformation of neighborhood units. The methodology to address this task proposes to evaluate, from an approximation to a hedonic model adjusted to the location of subsidized housing and individual provision in the urban areas of both communes.



The results point to two routes of work. A first, which allows to identify the socio-spatial density of the differentiated class practices in each neighborhood unit of the cities involved; and a second, focused on the evaluation of the availability and access to the components indicated.

Keywords: middle cities, scale, leisure and amenities, housing, Chile.

1. INTRODUCCIÓN

La realización del deseo en la ciudad ha sido parametrizada a partir de modelos hedónicos cuyo objetivo ha estado en modelar la dinámica comportamental de los precios del suelo o unidades habitacionales, según sea el caso, respecto a la presencia o ausencia de una serie de variables que construyen escalas de precio o indicadores evaluables (Mendonça et al, 2020). Investigaciones acerca de ciudades como Santiago de Chile han sido enfáticas en colocar a los denominados servicios de ocio y amenidad en el centro de estas modelaciones en el entendido que las áreas verdes, restaurantes, teatros y bibliotecas, entre otros, producen circuitos que encadenan relaciones de valor zonal que impactan en el comportamiento del mercado inmobiliario, transporte, infraestructura pública, entre otros (Aguirre & Marmolejo, 2011; Vargas, 2016; Cortes & Iturra, 2019).

Sin embargo, en las ciudades fuera de las escalas metropolitanas, el comportamiento hedónico no ha sido ponderado o estimado con la debida atención a la relación entre las operaciones subsidiarias impulsadas desde el Estado central y su vínculo topológico respecto a las áreas verdes recreacionales o destinadas al ocio urbano (Arnet & Naranjo, 2020; De Simone & Pezoa, 2021). Más allá de las evaluaciones procedentes desde las ciencias sociales, el imperativo político de producir ciudad sustentable basada en la provisión de áreas verdes destaca por su sentido de integración social y territorial, por lo general enfocada en la bidimensionalidad de clase social antes señalada.

De esta manera, el objetivo de la comunicación está en proponer una primera aproximación a un modelo hedónico descriptivo, con la finalidad de evaluar la relación de proximidad y distancia entre las viviendas subsidiadas entregadas en las ciudades de Iquique y Temuco (2010-2019), la disponibilidad de áreas verdes a 2020, y los conjuntos de viviendas sin aporte fiscal comercializadas en Iquique y Temuco disponibles a 2020. Para establecer el análisis de escala se utilizarán las unidades barriales zonificadas por los gobiernos municipales locales en los Planes de Desarrollo Comunal vigentes. Hacia la discusión y conclusiones, se propone calibrar un modelo posterior de rango amplio en variables, pero dependiente de las eventuales colisiones y sinergias que, entre la realización del deseo propietario, la demanda por vivienda y la distribución de áreas verdes debiera representar en un horizonte urbano integrado y sustentable.

2. METODOLOGÍA

El aparato procedimental de la comunicación consiste en un análisis simplificado de proximidades con geoprocesos de nivel primario (anillos de proximidad). Las bases de datos utilizadas proceden desde dos fuentes: la primera, el acervo histórico de conjuntos habitacionales subsidiados, confeccionada por el proyecto de investigación regular FONDECYT-Chile 1201255; un segundo grupo, obtenido desde el Servicio de Impuestos Internos correspondiente a las patentes comerciales vigentes hasta 2020; y un tercer cuerpo de datos espaciales confeccionado con la oferta vigente a 2020 de viviendas nuevas en cuya adquisición no participan subsidios habitacionales. Estos últimos han sido extraídos y depurados desde la web de ofertas habitacionales Portal Inmobiliario, perteneciente al grupo Mercado Libre.

El producto de estos procesos se proyectará en cartografías temáticas multivariadas, con el fin de establecer el primer paso hacia un modelo hedónico más integrado de variables pero con un destino similar, que es reconocer la materialidad del deseo depositado en la propiedad habitacional frente al acceso a la vivienda y las prácticas de ocio y amenidad urbanas.



3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Las ciudades de Iquique y Temuco representan perspectivas septentrionales y meridionales de concebir la idea de ciudad bajo los términos que la comunicación problematiza. La extensión latitudinal de Chile sitúa las condiciones de desarrollo urbano en determinados supuestos cuyas cualidades podrían discutir el sentido de conceptos como sustentabilidad e integración.

Iquique es una de las ciudades ocupadas al Perú por Chile durante la Guerra del Pacífico (1879-1884), siendo parte del ciclo salitrero hasta mediados de la década en 1950. La quiebra de esta matriz productiva promovió un recambio hacia la industria del cobre hacia finales del siglo XX, aunque el enfoque comercial y de aduana con Bolivia para la importación de productos sin arancel ha promovido, desde los 1960 en adelante, una relación comercial relevante el Norte Grande de Chile (Castro et al, 2015; Lo Chavez, 2020).

Por su parte, Temuco forma parte de las grandes conurbaciones del sur chileno donde la presión de distintas operaciones inmobiliarias que, entre urbanas y periurbanas, han dibujado nuevos límites por sobre la normativa territorial vigente. El caso de las expansiones de parcelas de agrado hacia el norte de la ciudad y la movilidad diaria con el distrito de Labranza, por ejemplo, reflejan la porosidad de los espacios regulados fuera de la zona urbana consolidada. La ley 19253, que norma la adquisición de tierras bajo el formato de merced cuando son reclamadas por comunidades mapuche establece la prohibición de enajenarlas con fines residenciales de gran escala. Sin embargo, recientes estudios señalan lo contrario (Rojo-Mendoza et al, 2019; Prada-Trigo et al, 2021). La referencia de ambas unidades urbanas aparece en la siguiente figura (N°1).

Figura N°1. Ciudades de Iquique y Temuco en el territorio continental chileno



Fuente: elaboración de autores con base a OpenStreetMap.

En ambos casos, el desarrollo de la oferta inmobiliaria sin subsidios colisiona con la demanda por vivienda para las clases más desprovistas de recursos propios o con limitaciones en el acceso al crédito hipotecario. Esta dimensión del derecho a la propiedad, erigido desde inicios del siglo XX como fuerza de transformación social y movilidad, complejiza las relaciones entre el deseo de ser propietario y las posibilidades reales de concretarse.



Dos apuntes reflejan con claridad estas condiciones. La primera que Iquique en su condición de ciudad litoral tiende a distorsionar la evaluación de la relación vivienda-áreas verdes por una suerte de trampa topológica: al estar en proximidad a playas de fácil acceso, se asume que dispone de espacios de ocio y amenidad más extensos y densos dentro de la zona urbana, lo que también procedería en el caso de Temuco por el volumen de zonas de esparcimiento y la presencia de un parque urbano de escala mayor, como es el caso del cerro Ñielol.

En un segundo grupo de condiciones destaca el peso de la subsidiariedad en la configuración de ambas ciudades. Por el caso de Iquique, el subsidio refleja una distancia marcada de los bordes litorales que, a su vez, son las áreas verdes reconocidas por las fuentes de información oficiales. En un radio de influencia a 700 metros, la escala refleja que no solo la distancia es factor, sino también la posición periférica de los conjuntos subsidiados respecto del centro de la ciudad y el borde costero lo que enajena la realización del deseo propietario, que se extiende desde la vivienda hacia los entornos y la construcción de un paisaje de bienestar.

El modelo hedónico depende del comportamiento de las variables que, como estas, edifican una idea de sentido de calidad de vida que, además, proveen de plusvalor y mejores precios de reventa a los barrios y conjuntos de unidades habitacionales. No es menor esta condición en Iquique, donde la oferta no subsidiaria se localiza hacia el borde litoral.

Entonces, la relación de escala y distancia en una ciudad media induce a sostener que los bienes de amenidad y ocio, por ejemplo, serían de mejor más flexible acceso, cuando ello no tiene por qué estar garantizado.

En la siguiente figura se refleja esta condición en la ciudad de Iquique, en que el modelo hedónico explicaría solo cualidades de derecho a la propiedad, pero no otras vinculadas en relación de proximidad con cuerpos verdes de acceso abierto (Figura N°2).



Figura N°2. Relaciones de proximidad entre áreas verdes y conjuntos de vivienda subsidiados en Iquique, Chile



Fuente: elaboración de autores con datos FONDECYT 1201255.

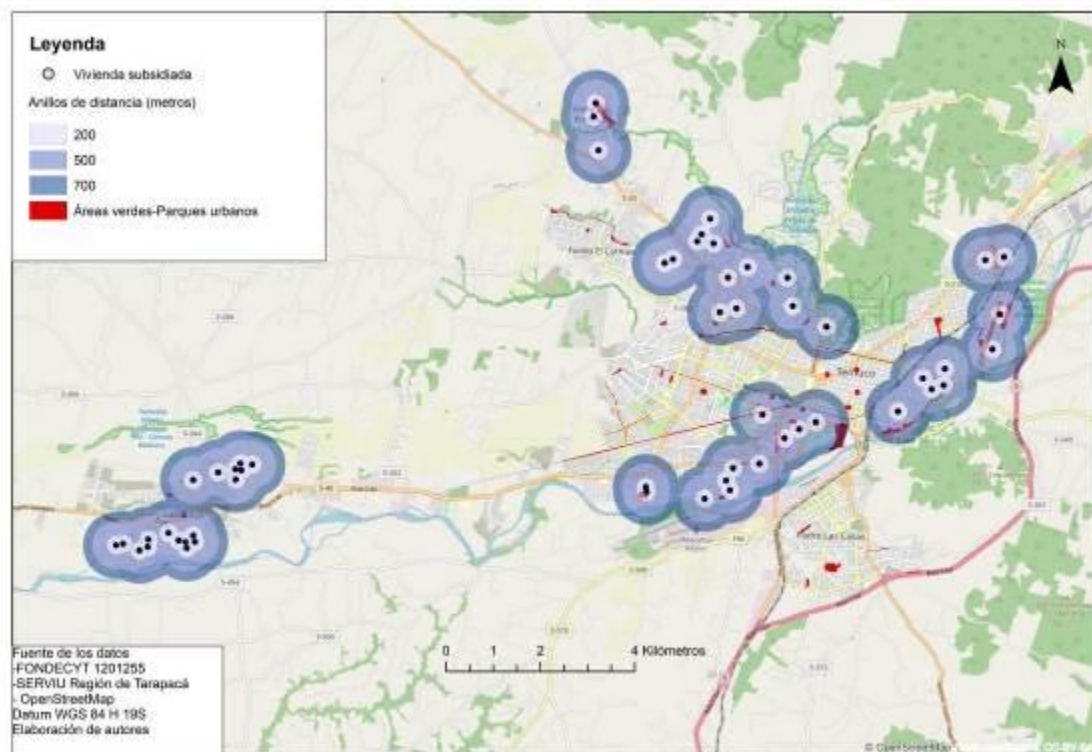
Temuco, por otro lado, señala un avance concentrado de la vivienda subsidiada en el periodo de estudio. Salvo las áreas del núcleo central urbano, los sectores al norte, sur y el distrito de Labranza ostentan volúmenes de vivienda subsidiada importantes y proximidad con áreas verdes. Sin embargo, esta concentración de operaciones habitacionales refleja que las alternativas de crecimiento urbano en Temuco han ido de la mano a una mayor presencia estatal, al contrario de las creencias neoliberales más dogmáticas, en que el mercado otorgaría gobernanza de propiedad en regímenes más eficientes.

La realidad de las ciudades del sur de Chile es similar. Valdivia, por ejemplo, tienen altas concentraciones subsidiarias desde 1990 en adelante, pero también durante la anterior década cuando las operaciones de subsidio regularizaron tomas de terreno a la vez que las expoliaron de zonas consolidadas para trasladarlas hacia el sector sur de la ciudad. Estas prácticas se presentaron también en Temuco con la densificación del distrito de



Labranza en el que predominan los conjuntos de subsidio completándose los anillos de distancia en la zona urbana (Figura N°3).

Figura N°2. Relaciones de proximidad entre áreas verdes y conjuntos de vivienda subsidiados en Temuco, Chile



Fuente: elaboración de autores con datos FONDECYT 1201255.

Para ambos casos, el impacto de la oferta hipotecaria puede explicarse por las proximidades a las amenidades, siendo esencial en la construcción de la clase social como deseo dentro del espacio urbano. Estas operaciones, de mayor valor, tienden a generar emplazamientos fracturados de las zonas más empobrecidas de las grandes ciudades, pero en la escala de las ciudades medias la lógica de ocupación puede ser más de proximidad, lo que no necesariamente significa integración o encuentro. La actual oferta puede revisarse en la Tabla N°1.

Tabla N°1. Oferta de viviendas sin subsidio habitacional a 2022, Iquique y Temuco

Nombre Proyecto	Precio (desde)		Comuna/Sector
Edificio Lynch	2328*	(USD	Iquique, Arturo Prat
Dalí Península	5899	(USD	Iquique, Península
Element de Barrio Parque	2725	(USD	Iquique, Parque Cavanca
Costanera Huayquique	4182	(USD	Iquique, Huayquique
Condominio Vista Golf	4850	(USD	Las Mariposas, Temuco
Jardines del Portal	3280	(USD	Portal, Temuco
Edificio Barrio Inglés II	6350	(USD	Barrio Inglés, Temuco



Nombre Proyecto	Precio (desde)	Comuna/Sector
Hacienda San Sebastián	3690 (USD 147386)	Palmira, Temuco

Fuente: elaboración propia con base en datos Portal Inmobiliario (20 de marzo de 2022). *Precios expresados en Unidades de Fomento, unidad de cambio vigente en Chile para las transacciones habitacionales y créditos a largo plazo. Una UF corresponde a 39 dólares americanos, valor que fluctúa según el comportamiento del consumo en promedios mensuales (20 de marzo de 2022).

4. CONCLUSIONES

Si bien el ejercicio presente constituye una versión simplificada y de aproximación al modelo hedónico de precios, lo relevante está en la constitución del sentido del deseo en la configuración de un mercado inmobiliario de dos facetas, uno situado en la capacidad de acceso a subsidios habitacionales y otro disponible para hipotecas y, por lo tanto, para adquisiciones de mayor valor. Cabe destacar que el precio promedio de las viviendas con subsidio en Chile, en promedio desde 2000 a la fecha, oscila entre las 800 y 2200 unidades de fomento (USD 31953-87872). Los montos menores corresponden siempre a viviendas adquiridas sin deuda, donde el aporte fiscal alcanza casi el 90 por ciento del monto final; mientras que en los subsidios que alcanzan precios altos, el beneficio del Estado se reduce a un 20% del monto final de la vivienda (Alvarado, 2019).

La relación de esta situación con el acceso a las áreas verdes y, con ello, a las prácticas de ocio y amenidad termina por convertirse en sólidos justificantes de un deseo de participación de lo urbano más cercano a la propiedad en régimen que en el acceso a la ciudad en sí. Iquique mantiene una fuerte ocupación del borde litoral para los proyectos de mayor valor, dejando hacia el extremo oriental la concentración de viviendas subsidiadas. Esta situación permite advertir que las escasas áreas verdes de la ciudad del norte chileno quedan a disposición de sectores sociales con mayores ingresos, mientras que los sectores denominados emergentes adquieren su acceso a la ciudad a partir de una distancia irremontable con playas y parques.

Temuco, por otro lado, se permite una relación zonal un tanto más compleja y evidente. Este vínculo ciudad, área verde y periurbano le permite a Temuco jugar con valores más altos en la vivienda sin subsidio y aprovechar la amplitud de edificación con aporte fiscal desarrollada durante las primeras décadas del actual siglo para profundizar la urbanización y extensión de la ciudad hacia los límites con la merced de tierra mapuche

El deseo, por lo tanto, se erige en bastión del desarrollo habitacional de las ciudades, llevándose lo hedónico a una configuración de estabilidad y bienestar. Aquí el neoliberalismo chileno alcanza una nueva capa en su capacidad de producción de espacio, puesto que no sólo considera la dimensión de lo privado en el origen de la vivienda, sino que extiende los márgenes del proyecto de extensión propietaria hacia las clases denominadas emergentes y vulnerables. Es así como el subsidio logra edificar propiedad en Temuco, mientras que en Iquique alcanza a la urbanización de la ciudad posterior al borde costero.

Entonces ¿qué lugar le queda a la ciudad y al deseo de los más empobrecidos? Al parecer, el modelo permite el acceso a la vivienda, pero no edifica el circuito de los bienes urbanos que dan forma contemporánea a las ciudades medias que, a su vez, poseen una escala cuya dinámica les permite advertir movimientos de clase y configuración de entornos con una precisión más concreta y simplificada que las grandes ciudades. Las unidades metropolitanas conglomeran procesos y características que en los casos citados logran desarrollarse con mayor precisión y corrección frente a la evidencia recolectada.

La presente comunicación ha tenido como propuesta ha tenido como propuesta considerar variables de ejercitación para aproximarse a un modelo hedónico mucho más concreto y complejo en el que los parámetros de seguridad calidad de barrio, acceso a la educación y otros que inciden en la construcción topológica del precio. Estas dimensiones permiten advertir las limitaciones y marginalidad, incluso en aquellos barrios que se creen más acomodados. La diversidad espacial de las ciudades medias permite contribuir a retomar la escala como unidad de evaluación y no sólo de ilustración en la condición geográfica de las ciudades chilenas fuera del radio metropolitano convencional.



AGRADECIMIENTOS

Los autores agradecen a la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) por su contribución en el desarrollo de esta investigación, asociada a los resultados del proyecto FONDECYT Regular 1201255 “Los gustos espaciales en la producción de espacios urbanos dentro del Chile neoliberal: el caso de las conurbaciones de Temuco-Padre Las Casas e Iquique-Alto Hospicio”.

REFERENCIAS

- Aguirre, C., & Marmolejo, C. (2011). Polycentrism impact on the spatial distribution of values Real estate: an analysis for the metropolitan area of Barcelona. *Revista de la Construcción*, 10(1), 78-90. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-915X2011000100008>
- Alvarado, V. (2019). El bienestar en el Estado neoliberal: escenarios de la propiedad en el Gran Santiago. *CUHSO*, 29(2), 13-35. <https://dx.doi.org/10.7770/0719-2789.2019.cuhso.04.a02>
- Arnet, V., & Naranjo, E. (2020). Nueva sostenibilidad para los barrios de la gran metrópolis chilena. *Estoa*, 9(18), 91–100. <https://doi.org/10.18537/est.v009.n018.a08>
- Castro, C., Ibarra, I., Lukas, M., Ortiz, J., & Sarmiento, J.P. (2015). Disaster risk construction in the progressive consolidation of informal settlements: Iquique and Puerto Montt (Chile) case studies. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 13, 109-127. <https://doi.org/10.1016/j.ijdr.2015.05.001>
- Cortés, Y., & Iturra, V. (2019). Market versus public provision of local goods: An analysis of amenity capitalization within the Metropolitan Region of Santiago de Chile. *Cities*, 89, 92-104. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.01.015>
- De Simone, L., & Pezoa, M. (2021). Urban Shopping Malls and Sustainability Approaches in Chilean Cities: Relations between Environmental Impacts of Buildings and Greenwashing Branding Discourses. *Sustainability*, 13(13), 7228. <https://doi.org/10.3390/su13137228>
- Lo Chávez, D. (2020). The ruling classes of Tarapacá and Chilean migrants: criminalization, crimes and rebellions in Peruvian Iquique: 1870-1879. *Si Somos Americanos*, 20(1), 78-102. <https://dx.doi.org/10.4067/S0719-09482020000100078>
- Mendonça, R., Roebeling, P., Martins, F., Fidélis, T., Teotónio, C. Alves, H., & Rocha, J. (2020). Assessing economic instruments to steer urban residential sprawl, using a hedonic pricing simulation modelling approach. *Land Use Policy*, 92, 104458. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.104458>
- Prada-Trigo, J., Aravena, N., & Barra, P. (2021). Urban growth and indigenous land. Real estate strategies and urban dynamics in Temuco (Chile). *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 103(2), 133-151. <https://doi.org/10.1080/04353684.2021.1921602>
- Rojo-Mendoza, F., Jara-Rojas, T., & Frick-Raggi, J.P. (2019). Las urbanizaciones cerradas en la ciudad intermedia. El caso de Temuco (Chile), 2005-2014. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(1), 79-90. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n1.63192>
- Vargas, M. (2016) Tacit collusion in housing markets: the case of Santiago, Chile. *Applied Economics*, 48(54), 5257-5275. <https://doi.org/10.1080/00036846.2016.1176111>



SEGREGACIÓN RESIDENCIAL DE LOS MAYORES EN LAS ÁREAS URBANAS ESPAÑOLAS (2012-2021)³²

Juan José Pons Izquierdo

Departamento de Historia, Historia del Arte y Geografía, Universidad de Navarra

Carolina Montoro Gurich

Departamento de Historia, Historia del Arte y Geografía, Universidad de Navarra

Resumen:

Las áreas urbanas españolas están inmersas en un fuerte proceso de envejecimiento demográfico, que afecta prácticamente a todas ellas y que las acerca cada vez más a los niveles alcanzados por las zonas rurales del país.

A través de la explotación de los datos de la Estadística del Padrón Continuo entre los años 2012 y 2021, a escala de sección censal, se aborda la evolución de la distribución de los mayores (personas de 65 y más años) por área urbana, así como el análisis de las diferencias en la concentración espacial a escala intraurbana, con la intención de ver si la población envejecida se reparte uniformemente por cada una de las ciudades o bien se encuentra polarizada en determinados barrios.

El resultado del análisis realizado muestra un envejecimiento cada vez mayor del mundo urbano, una diferencia creciente entre las áreas urbanas más envejecidas (noroeste peninsular) y las más jóvenes (costa mediterránea) y un ligero descenso de la concentración de los mayores en secciones censales concretas y, por tanto, un reparto más homogéneo de estas personas en el conjunto de las áreas urbanas.

Palabras clave: Envejecimiento demográfico, áreas urbanas, segregación residencial

Abstract:

Spanish urban areas are immersed in a strong process of demographic ageing, which affects practically all of them and which is bringing them ever closer to the levels reached by the country's rural areas.

Through the use of data from the Estadística del Padrón Continuo between 2012 and 2021, at census section level, the evolution of the distribution of the elderly (people aged 65 and over) by urban area is analysed, as well as the differences in spatial concentration at intra-urban level, with the intention of seeing whether the



ageing population is distributed evenly throughout each of the cities or whether it is polarised in certain neighbourhoods.

The result of the analysis shows an increasing ageing of the urban world, a growing difference between the most aged urban areas (Northwest peninsular) and the youngest (Mediterranean coast) and a slight decrease in the concentration of the elderly in specific census tracts and, therefore, a more homogeneous distribution of these people in the urban areas as a whole.

Keywords: Population ageing, urban areas, residential segregation

1. INTRODUCCIÓN

El envejecimiento demográfico de la población y el crecimiento urbano son dos procesos que van de la mano en la España del siglo XX. Los procesos migratorios internos, de gran importancia desde mediados de siglo XX y con destino a las ciudades, tuvieron como primer resultado un despoblamiento y un acusado envejecimiento demográfico del ámbito rural y un importante crecimiento de las ciudades (García-Docampo y Otero, 2012). El alargamiento de la esperanza de vida y el marcado declive de la fecundidad se refleja también en el mundo urbano desde los años setenta del siglo XX, cuando encontramos unas áreas urbanas en un proceso de fuerte envejecimiento. Esta tendencia se acelera desde mediados de los años ochenta y a lo largo de los noventa, para suavizarse a comienzos del siglo XXI con la llegada de inmigración extranjera.

La transformación de España en país de acogida de la inmigración internacional se tradujo en un crecimiento de la población que ha tenido efectos más intensos y duraderos en el ámbito urbano que en el rural (Otero-Enríquez et al., 2019; Roquer y Blay, 2017; Pujadas-Rúbies y Bayona-i-Carrasco, 2017; Collantes et al., 2014) y que se ha prolongado unos años tras la crisis económica. De 2016 a 2020 la población española ha crecido sobre todo gracias a saldos migratorios positivos. En 2021 se ha roto la tendencia con un saldo vegetativo negativo y un saldo migratorio prácticamente nulo (INE, 2021).

Las proyecciones de población de Eurostat para el período 2020-2050 señalan que, en España como en el resto del continente europeo, las grandes áreas urbanas seguirán creciendo a expensas de las zonas rurales: la población aumentará en casi tres de cada cinco regiones urbanas y caerá en cuatro de cada cinco áreas rurales. En el caso español, se prevé que las zonas rurales perderán casi un 20 % de la población actual, mientras que las urbanas aumentarán en cerca de un 12 % (Eurostat, 2021).

Por otro lado, la evolución del envejecimiento urbano en España en las dos últimas décadas ha sido de una gran intensidad; tanta que los contrastes tradicionales en la estructura por edades entre las ciudades y las áreas rurales se han ido reduciendo paulatinamente (Montoro-Gurich y Pons-Izquierdo, 2021), debido al rápido crecimiento de la población mayor en los espacios urbanos. En ese sentido, la tendencia española coincide con la de los países de la OECD; entre 2001 y 2011, las tasas de crecimiento de la población mayor en las regiones urbanas son de casi el doble que en las regiones rurales (OECD, 2015: 10-11). En un estudio internacional realizado con una muestra de más de 1500 ciudades, la mediana de edad promedio ponderada de las urbes españolas se sitúa cercana a los 40 años, comparable a la de las ciudades francesas, danesas, austríacas o húngaras, y ligeramente por debajo de las alemanas o italianas (MGI, 2016: 20).

Desde otra perspectiva, las diferencias entre unas áreas urbanas españolas y otras se han agudizado en este mismo período. Las ciudades del noroeste español, que ya partían de niveles altos, han padecido un ritmo más rápido de envejecimiento, mientras que las áreas urbanas del litoral mediterráneo y andaluz oriental, a pesar de partir de niveles diversos, han experimentado un ritmo más lento de envejecimiento, por lo que se encuentran en una situación más favorable (Montoro-Gurich y Pons-Izquierdo, 2021). A escala internacional, el perfil de edad promedio de las ciudades españolas difiere, de unas a otras, en 10 años, revelando mayores



contrastes que las ciudades de otros países europeos, con máximos de 6-7 años en Reino Unido, Francia, Italia y Alemania, por ejemplo (MGI, 2016).

Sin embargo, nuestro interés no radica tanto en la comparación entre los niveles de envejecimiento de las urbes españolas y las europeas como avanzar en la comprensión del envejecimiento a escala intraurbana.

Según Kohli (2005), las sociedades modernas han visto cómo, de manera creciente, las personas desarrollan actividades y ocupan espacios para hacerlas diferentes según la edad que tengan; en otras palabras, la sociedad moderna tiene en la segregación por edad una de sus características. Si llevamos esta idea a la escala intraurbana y al envejecimiento de la población, podemos deducir que encontraremos en ciudades envejecidas demográficamente barrios con perfiles de edad diferentes. También, que los barrios envejecidos pueden responder a distintos modelos. En ocasiones se trata de espacios cuya creación se llevó a cabo de manera unitaria y que fueron poblados por cohortes de edades muy similares (parejas jóvenes, preferentemente) y en un corto espacio de tiempo. En estos barrios la población, que lógicamente ha envejecido al mismo ritmo, alcanza casi de repente unos porcentajes altísimos de personas mayores (Módenes, 2012).

Por otra parte, también hay barrios en los que el envejecimiento viene inducido por la presencia de residencias de ancianos y otro tipo de alojamientos como apartamentos tutelados de mayores que hacen crecer “artificialmente” el número de personas mayores en esas áreas, ya que una buena parte de los que ingresan en esas instituciones son ajenos al entorno próximo, e incluso proceden de otros municipios y de otras provincias (Rojo et al., 1995).

Esta segregación podría tener consecuencias negativas si supone una utilización del espacio urbano diferenciado según la edad debido a la creación de barreras físicas o simbólicas, que dificulten la interacción entre personas en diferentes estadios vitales fuera del ámbito familiar (Uhlenberg, 2000; Uhlenberg y Gierveld, 2004). También, en el contexto de envejecimiento demográfico urbano, la necesidad de racionalizar la provisión de servicios locales podría tener consecuencias potencialmente adversas para la cohesión social (Hagestad y Uhlenberg 2006), agregando la edad a la clase socio-económica y el origen étnico como elementos segregadores (Sabater, Graham y Finney, 2017). En última instancia, un contacto limitado entre poblaciones de distintos grupos de edad favorecería la desconfianza, el pensamiento estereotipado y la incompreensión intergeneracional, que haría más difícil el desarrollo de ciudades inclusivas (World Health Organisation, 2007).

En este trabajo nos planteamos profundizar en la diversidad de situaciones que caracteriza el envejecimiento demográfico de las ciudades españolas. Para ello, y tras presentar la evolución del envejecimiento urbano en la última década (2012-2022), optamos por un cambio de escala para analizar en dos momentos puntuales, en 2012 y en 2021, hasta qué punto esa población envejecida se reparte de forma uniforme en cada una de las ciudades, o bien se encuentra fuertemente polarizada en determinados barrios. En otras palabras, el objetivo de este trabajo es avanzar en el conocimiento de la segregación residencial de las personas mayores en las áreas urbanas españolas.

2. FUENTES Y METODOLOGÍA

Para realizar este estudio se parte de los datos de volumen de población por sección censal, clasificada por sexos y grupos de edad quinquenales, que ofrece la Estadística del Padrón Continuo (INE, 2022a). El estudio abarca en total una década (2012 a 2021), por lo que se procede a descargar los datos correspondientes a cada uno de esos años por sección censal, que es el máximo nivel de desagregación disponible para este tipo de información.

El número de secciones censales del país varía notablemente a lo largo de los años, oscilando entre las 35 979 del año 2012 y las 36 318 de 2019, registrándose –en general, aunque no siempre– un aumento anual de su número. Esto es debido a los continuos reajustes que sufren por efecto de la segregación o fusión de las mismas, debido a la dinámica poblacional del territorio. Estos cambios introducen una notable complicación metodológica a la hora de efectuar el análisis que se pretende desarrollar en este trabajo, ya que junto a las secciones nuevas que aparecen (habitualmente por efecto de nuevos desarrollos urbanísticos) y las que se pierden por fusión con otras cuando su número de habitantes desciende más allá de lo aconsejado, hay otras



situaciones que también dificultan el análisis poblacional a lo largo de un período de tiempo, como el cambio en los límites de las secciones o la reenumeración de secciones con el mismo código que tenían otras anteriores, cuyo ámbito espacial era sensiblemente –o incluso a veces totalmente– distinto al nuevo.

Como ya se ha dicho anteriormente, este problema complica de forma considerable el trabajo, ya que, para minimizar los errores debidos a la identificación de posibles cambios en el envejecimiento de la población, causados por la modificación de las unidades espaciales de análisis, se debe evitar el trabajo exclusivo con las tablas de datos. Y, por tanto, recurrir a un análisis espacial, que permita identificar mejor las modificaciones del seccionado censal.

Para ello, se acude a la descarga de la cartografía de las secciones censales de los diez años mencionados, disponibles en formato *shapefile* de ESRI en la página web del propio Instituto Nacional de Estadística (INE 2022b).

El primer paso consiste en la preparación de las tablas de datos del Padrón Continuo para hacerlas compatibles con el seccionado gráfico. En ese proceso también se aprovecha para reducir el volumen de información de cada tabla, calculando los indicadores y variables agregadas que se utilizarán posteriormente para caracterizar el envejecimiento poblacional y eliminando las columnas con grupos de población con los que no se prevé trabajar (todas las personas con menos de 65 años de edad).

A continuación, utilizando un sistema de información geográfica (ArcGIS Pro, v. 2.6.2), se vinculan las coberturas gráficas de secciones censales (polígonos) con las tablas de datos del Padrón Continuo preparadas previamente.

Antes de comenzar el análisis también se requiere delimitar las secciones censales que están situadas en espacios urbanos. Al igual que en estudios previos (Pons-Izquierdo y Montoro-Gurich, 2020; Montoro-Gurich y Pons-Izquierdo, 2021), se acude –por motivos eminentemente prácticos y de continuidad metodológica– a la utilización de una de las clasificaciones más ampliamente utilizadas en la literatura científica sobre esta materia (Gil y Bayona, 2012; Pujadas y Bayona, 2017; Olazabal y Bellet, 2019): el *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas*, desarrollado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021).

La incorporación de la información sobre el carácter urbano de los municipios se efectúa vinculando en ArcGIS Pro el correspondiente listado, obtenido del *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas* (en su versión más reciente, de octubre de 2021), con cada una de las coberturas SIG del seccionado censal y del Padrón Continuo para la década 2012-2021.

Esta clasificación distribuye los 8131 municipios del país en función de su pertenencia a las 86 grandes áreas urbanas (755 municipios), al resto de entidades de carácter urbano (330) y a los ámbitos rurales (7046 municipios). Estos últimos solo se consideran en el estudio a efectos de comparar y contextualizar los resultados de los municipios urbanos.

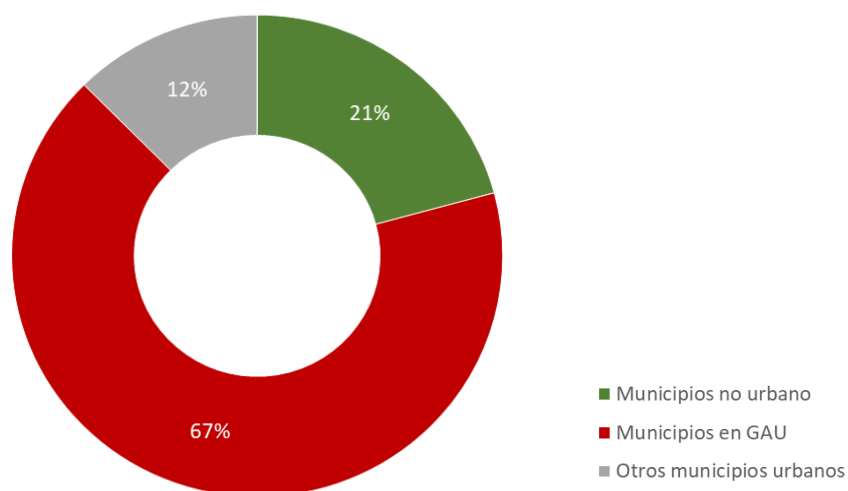
Una vez realizadas estas tareas se puede comenzar la explotación estadística y la representación cartográfica de los datos manejados.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Entre 2012 y 2021 la población mayor (de 65 o más años) en España ha crecido en más de un millón de habitantes, llegando en este último año a la cifra de 9 310 828 personas. Más de dos terceras partes residía en el conjunto de las 86 grandes áreas urbanas del país y un 12 % adicional en otras áreas urbanas (municipios de entre 5000 y 50 000 habitantes), que no se han considerado parte de las principales ciudades. En consecuencia, las personas de 65 o más años que vivían en el mundo rural a comienzos de 2021 eran un total de 1 935 471, es decir un 21 % del total de los mayores de todo el país. (Figura 1)



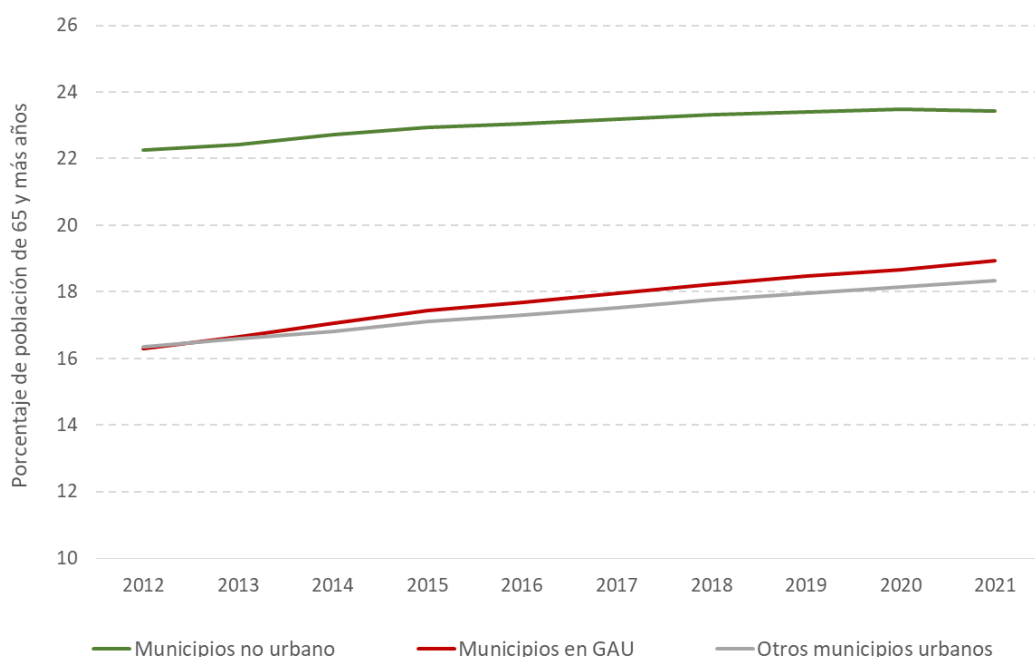
Figura 1. Distribución de la población mayor (65 o más años), por ámbito de residencia (2021)



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la Estadística del Padrón (INE, 2022a).

Sin embargo, el peso porcentual de las personas mayores en estos ámbitos entre 2012 y 2021 es claramente superior en los municipios no urbanos, con valores superiores al 22 % al comienzo del período y cercanos al 24 % al final del mismo. Como contraste, los ámbitos urbanos, con porcentajes ligeramente superiores al 16 % en 2012, han experimentado un crecimiento más intenso que los no urbanos, aproximándose al 19 % de personas mayores de 65 años en el caso de los municipios de las grandes áreas urbanas (Figura 2).

Figura 2. Evolución del porcentaje de población mayor (65 o más años), por ámbito de residencia (2012-2021)



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la Estadística del Padrón (INE, 2022a).

Tomando como referencia el año 2021, la caracterización de la población de 65 y más años por ámbito de residencia, sexo y edad (Tabla 1) refleja cómo los contrastes más fuertes se encuentran entre los residentes en grandes áreas urbanas y, en el ámbito rural. Los porcentajes de mayores de 65 años residentes en ‘otras poblaciones urbanas’ son, siempre, más homogéneos: tanto en la comparación entre población total y mayores como en la distribución por sexos o grupos de edad. Sin embargo, la población mayor es, en comparación con el conjunto de la población total, más importante en el entorno rural que en el urbano; por sexos, las mujeres



mayores tienden más a ser urbanas y los varones, rurales; por grupos de edad, cuanto más elevada es esta, mayor presencia porcentual entre la población rural y, menor en la que vive en las grandes áreas urbanas.

Tabla 1. Caracterización de la población mayor por ámbito de residencia, sexo y grupos de edad (2021)

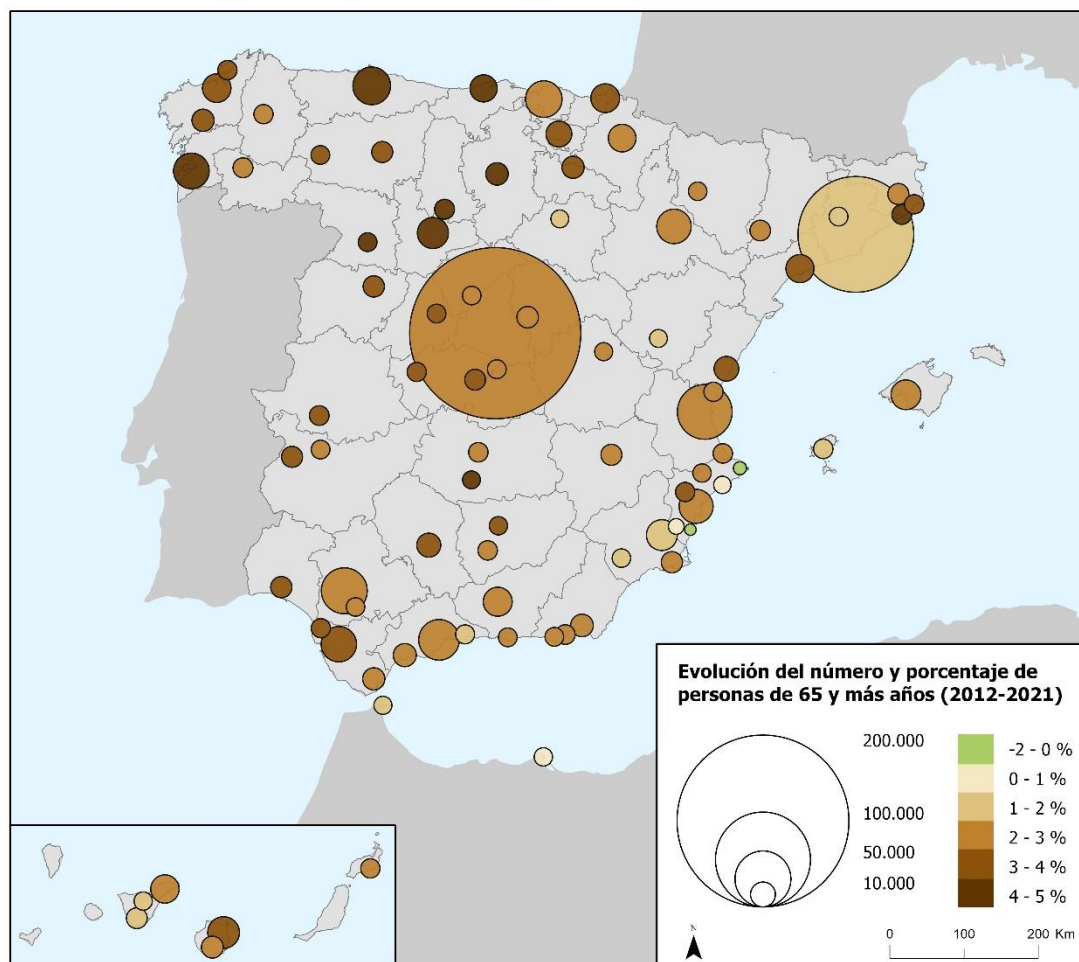
	Grandes áreas urbanas		Otra población urbana		Población rural	
	n	%	n	%	n	%
Población total	32 812 030	69,2	6 311 755	13,3	8 261 322	17,4
Población mayor (65 o más)	6 217 212	66,8	1 158 145	12,4	1 935 471	20,8
Sexo						
Hombres	2 625 296	65,1	516 618	12,8	891 131	22,1
Mujeres	3 591 916	68,1	641 527	12,2	1 044 340	19,8
Edad						
65 a 69 años	1 692 585	68,2	317 349	12,8	470 938	19,0
70 a 74 años	1 502 489	68,3	274 843	12,5	422 661	19,2
75 a 79 años	1 187 348	67,2	218 766	12,4	361 032	20,4
80 a 89 años	1 471 058	64,4	280 495	12,3	533 799	23,4
90 y más años	363 732	63,0	66 692	11,5	147 041	25,5

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la Estadística del Padrón (INE, 2022a).

Centrando nuestra atención en las áreas urbanas, la Figura 3 muestra la evolución de la población mayor entre 2012 y 2021 expresada tanto en términos absolutos como relativos. El área urbana de Madrid es, con diferencia, la que más ha ganado en volumen de personas de 65 y más años, seguida por Barcelona y, ya a clara distancia, por Valencia, Sevilla y Málaga. Sin embargo, en términos de variación porcentual son las áreas urbanas noroccidentales –Galicia, cornisa cantábrica, meseta norte– quienes muestran las intensidades más altas, con valores de entre 4-5 % frente a los 3-4 % frecuentes en la gran mayoría de las áreas urbanas del resto del país y el 1-2 % de Barcelona. En este panorama, surgen dos excepciones: Denia-Jávea y Torrevieja, cuya evolución refleja un rejuvenecimiento de ambas áreas urbanas, con la variación porcentual negativa de la población de 65 y más años.



Figura 3. Volumen de cambio absoluto (tamaño de los símbolos) de la población de 65 o más años en las áreas urbanas, con indicación de la variación porcentual (color de los símbolos) de la población mayor (2012-2021)



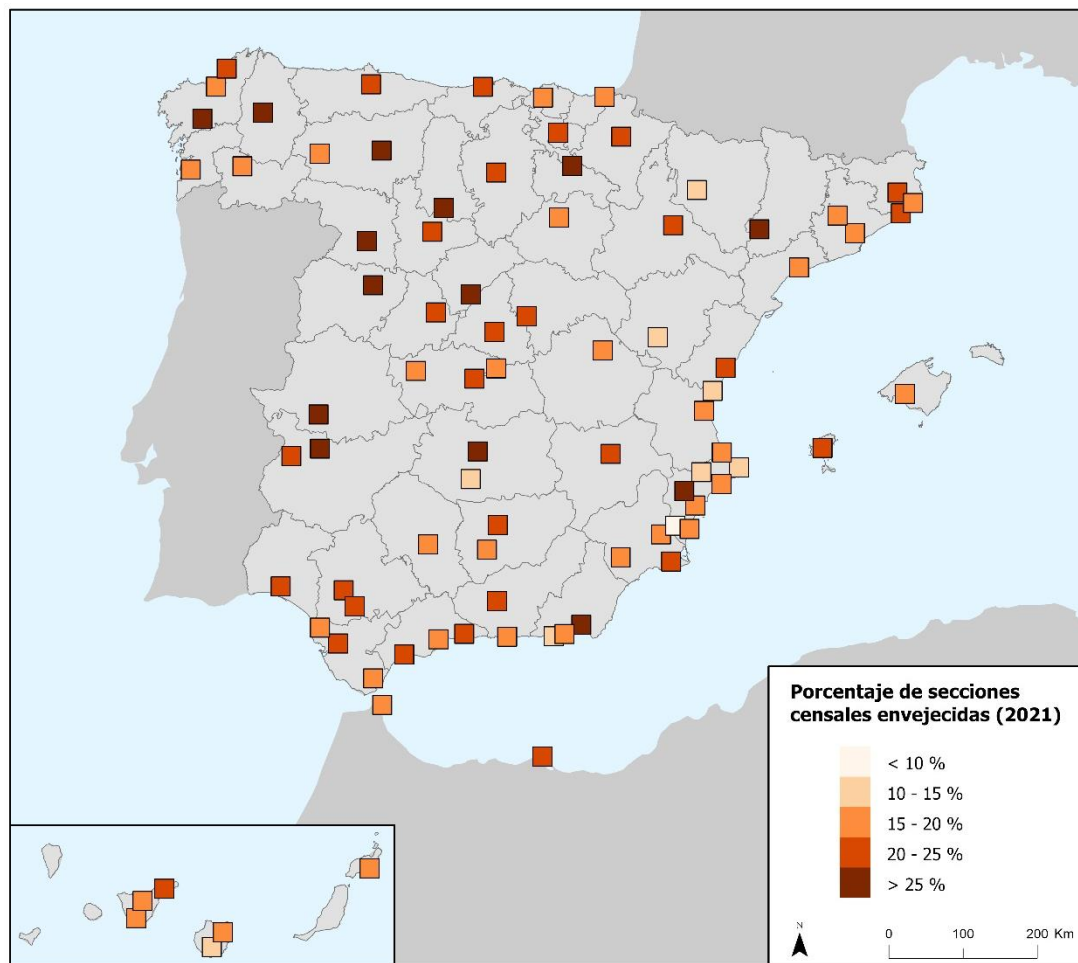
Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la Estadística del Padrón (INE, 2022a).

Tratando de profundizar en el análisis, abordamos el envejecimiento de las áreas urbanas a escala de sección censal. Para ello, empleamos el índice de especialización de Nelson (1955), que se ha revelado como un indicador muy adecuado para analizar la distribución de este fenómeno demográfico (Pons-Izquierdo y Montoro-Gurich, 2020). El índice propuesto por Nelson permite caracterizar la intensidad del envejecimiento de cada área urbana porque compara cada sección con una medida de «normalidad estadística». Esta medida es el promedio del porcentaje de población mayor de 64 años existente en cada área urbana; a continuación, se calcula la desviación típica de esta variable. Aquellas secciones que superan el promedio de envejecimiento de su área urbana más el valor de una desviación típica pueden considerarse como 'especializadas' en envejecimiento; si el promedio de envejecimiento es de la media más el valor de dos desviaciones típicas, hablaremos de secciones censales 'sobre-envejecidas'; y si es del valor más tres desviaciones típicas, de 'hiperenvejecidas'. En el análisis realizado con información de 2017 (Pons-Izquierdo y Montoro-Gurich, 2020) se halló que un 15,2 % del total de secciones de las áreas urbanas españolas se encontraban en esta situación, y grandes diferencias entre unas áreas urbanas y otras.

Ahora (Figura 4), con la información más actualizada de la que se dispone (2021), se ve que los casos más frecuentes son los de áreas urbanas que tienen entre un 15 y un 20 % de las secciones censales muy envejecidas (un total de 32), seguidas de las áreas urbanas con entre un 20 y un 25 % de las mismas (un total de 29).



Figura 4. Porcentaje de secciones censales de cada área urbana con un envejecimiento superior a la media más una desviación típica del envejecimiento de esa misma área urbana (2021)



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la Estadística del Padrón (INE, 2022a).

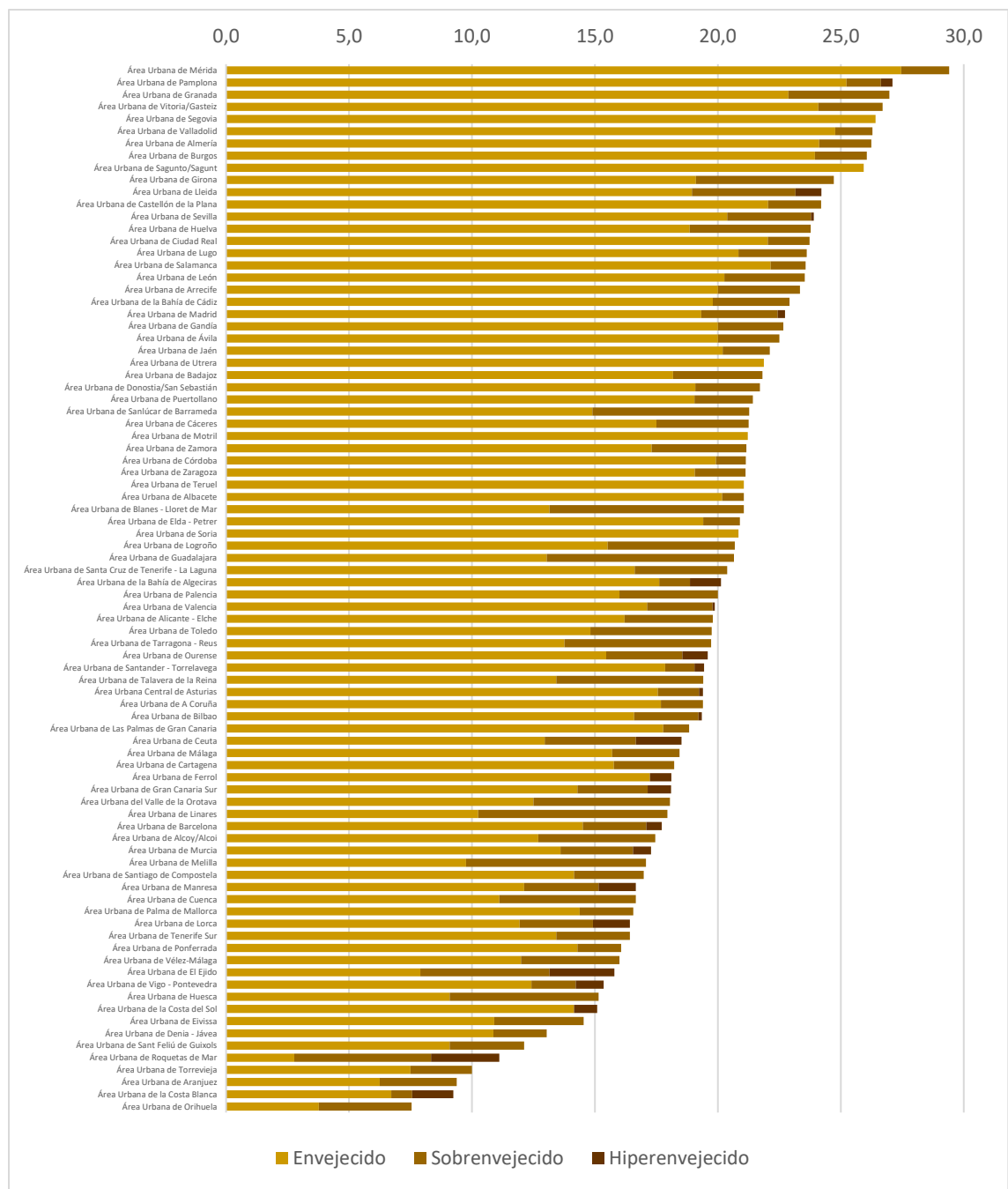
Sin embargo, destacan las 14 áreas urbanas con más de un 25 % de secciones censales en esta categoría; se trata de Santiago, Lugo, León, Palencia, Zamora, Salamanca, Cáceres, Mérida, Palencia, Segovia, Ciudad Real, Lleida, Elda-Petrer y, Almería. Desde un punto de vista de localización geográfica, abundan por tanto los casos del interior occidental del país.

En el caso opuesto, aparece una única área urbana con menos de un 10 % de secciones censales muy envejecidas, Orihuela, y un pequeño grupo de áreas urbanas con rangos de entre un 10 y un 15 %. Se trata de Huesca, Teruel y Puertollano en el interior peninsular; Sagunto/Sagunt, Denia-Jávea, Alcoy/Alcoi y El Ejido en la costa mediterránea y Gran Canaria Sur en las islas Canarias.

Para un análisis más detallado, las figuras 5 y 6 muestran la distribución porcentual de las secciones censales envejecidas de las áreas urbanas españolas 'especializadas en envejecimiento', 'sobre-envejecidas' e 'hiper-envejecidas' según la categorización que acabamos de explicar. La primera categoría es, con diferencia, la más importante en todos los casos, tanto en 2021 como una década antes. Por otro lado, también se aprecia un aumento de las secciones censales hiper-envejecidas, revelando la lógica del paso del tiempo y la permanencia en el mismo espacio de las poblaciones mayores. Sin embargo, una vez señalados estos aspectos, la evolución seguida por las urbes en esta década presenta situaciones muy dispares; áreas como Mérida, Ciudad Real, Salamanca, Lugo o Segovia presentan un porcentaje importante de secciones censales envejecidas en mayor medida, mientras que Orihuela o Denia-Jávea representan el caso opuesto de urbes con menor porcentaje de secciones censales envejecidas, pero se detectan abundantes cambios en la evolución de las áreas. Por otro lado, también la distribución interna de envejecimiento muestra una variedad de situaciones importante. Así, Mérida o Ciudad Real no tienen secciones censales hiperenvejecidas, mientras que Orihuela y Denia-Jávea, sí.



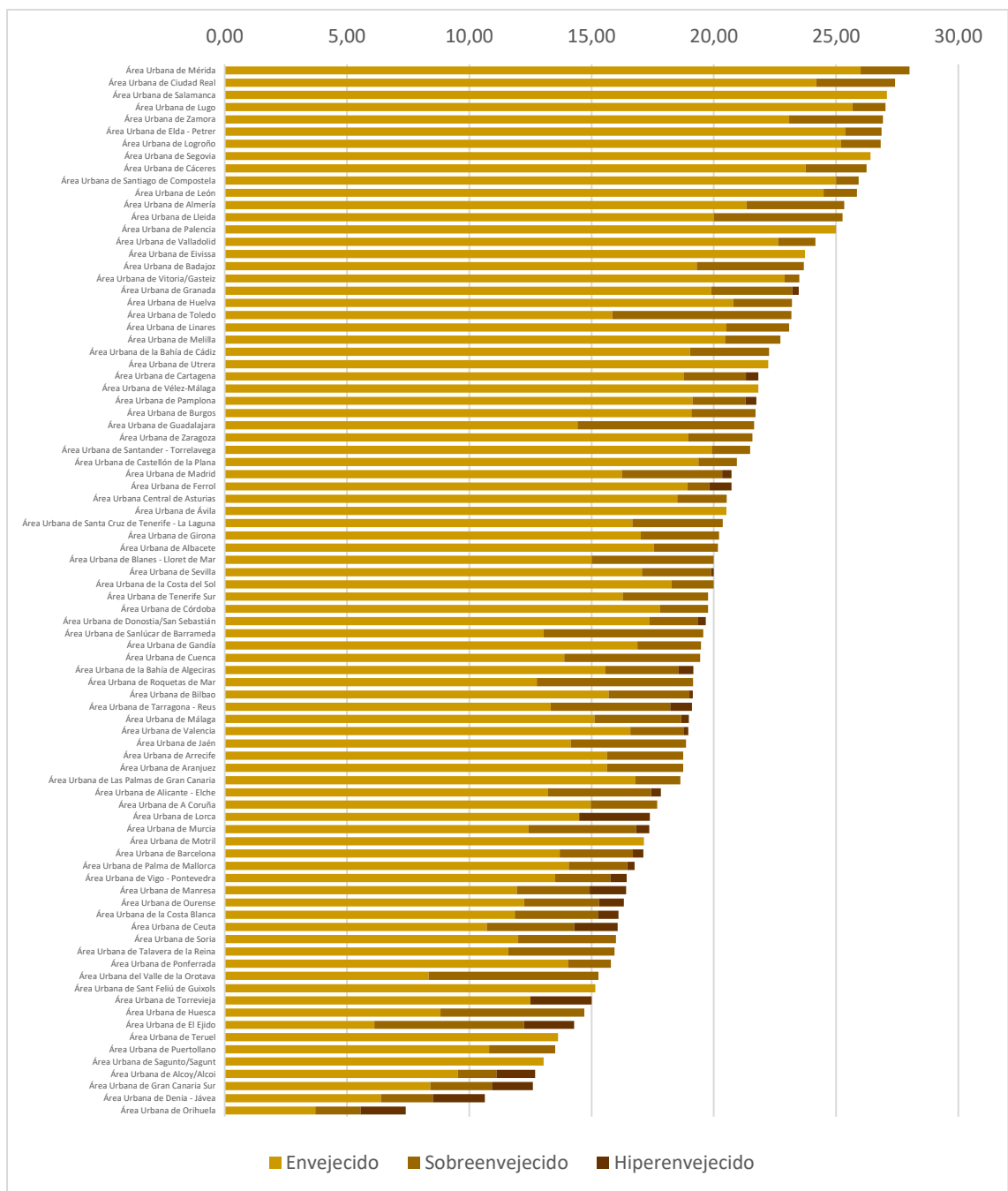
Figura 5. Distribución porcentual de secciones censales envejecidas, sobre-envejecidas e hiperenvejecidas (2012)



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la Estadística del Padrón (INE, 2022a).



Figura 6. Distribución porcentual de secciones censales envejecidas grado 1, sobre-envejecidas e hiper-envejecidas (2022)



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la Estadística del Padrón (INE, 2022a).

La comparación entre 2012 y 2022 revela un reparto menos polarizado del envejecimiento de las áreas urbanas españolas ya que, en conjunto, aumenta el número de secciones por debajo del nivel de envejecimiento que hemos considerado elevado (la media más una desviación típica). Algunas, no muchas, destacan porque este cambio es más intenso, como son los casos de El Ejido o Manresa, y otras como Melilla o Santiago de Compostela ven, sin embargo, que también aumentan el número de secciones censales con mayor grado de envejecimiento.

Por el contrario, hay áreas urbanas que han visto que estas secciones ‘no envejecidas’ disminuían en número mientras que aumentaban las secciones con un grado de envejecimiento por encima de la media; se trata de Cuenca, Denia-Jávea, Orihuela, Roquetas de Mar, Torrevieja. Con menor intensidad encontramos esta misma evolución en Gran Canaria Sur, Valle de la Orotava, Soria, Vigo-Pontevedra, Zamora y Toledo. En estas últimas áreas urbanas, salvo en las canarias, aumenta la presencia de secciones censales con distintos niveles de envejecimiento. Conviene recordar que las áreas urbanas canarias, con unos niveles de envejecimiento bajos a principios del 2000, aún no tienen el recorrido temporal suficiente para presentar unos niveles de



envejecimiento acusados, cosa que sí sucede en el resto de las áreas urbanas señaladas (Montoro-Gurich y Pons-Izquierdo, 2021).

Si centramos nuestra atención en las áreas urbanas que muestran un porcentaje significativo de secciones censales caracterizadas por el sobre-envejecimiento, vemos que en 2012 un total de 15 tenían, al menos, un 5% en esta situación. En 2021 son 10 las áreas urbanas que presentan al menos ese 5% de sobre-envejecimiento; menos, pero 9 de ellas presentaban esta característica ya una década antes. Se trata de Guadalajara, Cuenca, Huelva, Sanlúcar de Barrameda, Roquetas de Mar, El Ejido, Huesca, Blanes-Lloret y, Valle de la Orotava.

Es difícil sintetizar la situación de acuerdo con unos parámetros territoriales; y también de acuerdo con parámetros temporales. El análisis de la intensidad del envejecimiento según secciones censales de cada área urbana refleja una gran diversidad que probablemente requiere de otro tipo de aproximación para entenderlo mejor y que queda fuera del alcance de esta aportación.

4. CONCLUSIONES

El mundo rural español tiene menos población que el urbano, pero cuenta con unos niveles de envejecimiento más elevados. Por otro lado, el mundo urbano –que en 2021 concentra ya el 79 % del total de población de 65 y más años– ha visto como aumentaban los niveles de envejecimiento de forma más intensa entre 2012 y 2021, pasando de un 16% a un 19% de la población total. El área urbana de Madrid es la que más ha visto aumentar el volumen total de personas mayores, seguida por Barcelona y, después, Valencia, Sevilla y Málaga. Sin embargo, son las áreas urbanas noroccidentales –Galicia, cornisa cantábrica, meseta norte– las que porcentualmente han envejecido más intensamente en este período.

Conocida esta realidad, nos planteábamos como interrogante: ¿Hasta qué punto el envejecimiento demográfico de las áreas urbanas españolas se traduce en segregación espacial por edad? Una manera de aproximarnos a esta cuestión era conocer si había homogeneidad, o no, en los niveles de envejecimiento por secciones censales de las áreas urbanas. Para ello se ha aplicado el índice de Nelson, que compara el ‘grado de especialización’ de envejecimiento de cada sección censal con la media correspondiente a su área urbana. Los resultados revelan que en 2012 solo 9 áreas urbanas de las 86 españolas presentaban más de un 25 % de sus secciones censales con valores significativamente por encima de su media de envejecimiento. Una década más tarde, en 2021, el número de áreas urbanas en esta situación ha aumentado a 14, pero, es interesante señalar que solo encontramos a 3 de estas áreas urbanas en ambos listados: Mérida, Segovia y Almería. En otras palabras, aunque el envejecimiento demográfico urbano ha aumentado en esta década, la evolución del envejecimiento de las áreas urbanas a escala de secciones censales responde a unas lógicas que no son solo demográficas.

Por otro lado, la aproximación realizada no permite responder, en puridad, al interrogante planteado. Queda de manifiesto la necesidad de realizar análisis de tipo espacial seleccionando casos concretos de áreas urbanas que representen ejemplos de casuísticas definidas no solo por la evolución del envejecimiento demográfico sino, también, por características de tipo urbano como la creación de espacios dedicados a las personas mayores.

Junto a los estudios de caso, que pueden revelar conclusiones tipológicas de gran interés, parece ineludible que este trabajo tenga su continuación con la aplicación de índices de segregación residencial, como los Global Moran y Local Moran, que utilizan medidas de autocorrelación espacial para analizar estas cuestiones.

REFERENCIAS

Collantes, F., Pinilla, V., Sáez, L.A., & Silvestre, J. (2014). Reducing depopulation in rural Spain: the impact of immigration. *Population, Space and Place*, 20 (7), 606-621. <https://doi.org/10.1002/psp.1797>



- EUROSTAT (2021). *Population projections: urban growth, rural decline*. Recuperado en: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20210520-1#:~:text=Between%202019%20and%202050%2C%20the,and%20%2B25.1%25%20respectively>
- García Docampo, M., & Otero, R. (2012). Transición territorial: modelo teórico y contraste con el caso español. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, REIS, 139, 133-162. [10.5477/cis/reis.139.133](https://doi.org/10.5477/cis/reis.139.133)
- Gil Alonso, F., & Bayona i Carrasco, J. (2012). La dinámica urbana en España: evolución y tipología. *Papeles de Geografía*, 55-56, 95-108. Recuperado en <https://revistas.um.es/geografia/article/view/176231>
- Hagestad, G.O., & Uhlenberg, P. (2006). Should we be concerned about age segregation? Some theoretical and empirical explorations. *Research on Aging* 28(6): 638–653. <https://doi.org/10.1177/0164027506291872>
- INE (2022a). *Estadística del Padrón Continuo. Datos definitivos*. Años 2012 a 2021. Recuperado en https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177012&menu=resultados&idp=1254734710990#!tabs-1254736195461
- INE (2022b). *Cartografía digitalizada de secciones censales*. Años 2012 a 2021. Recuperado en https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=Page&cid=1259952026632&p=1259952026632&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout
- INE (2021). Cifras de Población a 1 de enero de 2021. Estadística de Migraciones. Año 2020 Datos Provisionales. Recuperado en https://www.ine.es/prensa/cp_e2021_p.pdf
- Kohli, M. (2005). Social Organization and Subjective Construction of the Life Course. In Miller, R. (Ed.), *Biographical Research Methods* (pp. 39-63). London: Sage.
- MGI (2016). *Urban World: Meeting the Demographic Challenge*. McKinsey Global Institute. Recuperado en https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/featured%20insights/urbanization/urban%20world%20meeting%20the%20demographic%20challenge%20in%20cities/urban-world-demographic-challenge_full-report.pdf
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España*. Recuperado en <https://www.mitma.gob.es/portal-del-suelo-y-politicas-urbanas/atlas-estadistico-de-las-areas-urbanas>
- Módenes, J. A. (2012). Desequilibrios en las estructuras demográficas locales a raíz del último "boom" residencial: problemas para la futura gestión sociodemográfica. In *La población en clave territorial: procesos, estructuras y perspectivas e análisis actas XIII Congreso de la Población Española* (pp. 117-126). Dirección General de Investigación y Gestión del Plan Nacional de I+ D+ i.
- Montoro Gurich, C., & Pons Izquierdo, J.J. (2021). El envejecimiento demográfico de las áreas urbanas españolas (2002-2017). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 90. <https://doi.org/10.21138/bage.3057>
- Nelson, H. (1955). A Service Classification of American Cities. *Economic Geography*, 31(3), 189-210. <https://doi.org/10.2307/142045>
- OECD (2015). Trends in ageing societies and sustainable urban development. In *Aging in Cities*, (pp. 17-40). Paris: OECD Publishing <https://doi.org/10.1787/9789264231160-3-en>
- Olazabal, E., & Bellet, C. (2019). De la ciudad compacta a la ciudad extensa. Procesos de urbanización recientes en áreas urbanas españolas articuladas por ciudades medias. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 39, 1, 125-148. <https://doi.org/10.5209/aguc.64681>



- Otero-Enrriquez, R., García-Abad, J., Domínguez-Mujica, J., & Pérez-Caramés, A. (2019). Inmigración y dinámicas territoriales en España. Crisis y recuperación (2008-2017). In *Anuario CIDOB de la Inmigración 2019* (pp. 190-217). doi.org/10.24241/AnuarioCIDOBInmi.2019.190
- Pons Izquierdo, J.J., & Montoro Gurich, C. (2020). El envejecimiento de los barrios urbanos en España: una propuesta de medición. In J.D. Sempere-Souvannavong, C. Cortés Samper, E. Cutillas Orgilés & J.R. Valero Escandell (Eds.), *Población y territorio. España tras la crisis de 2008* (pp. 175-190). Granada: Comares. Recuperado en <http://hdl.handle.net/10045/115401>
- Pujadas Rúbies, I., & Bayona-i-Carrasco, J. (2017). Dinámicas demográficas recientes en las áreas urbanas españolas en un contexto de crisis. In J.D. Sempere Souvannavong, & E. Cutillas Orgilés (Eds.), *La población en España: 40 años de cambio (1975-2015)* (pp. 133-155). Sant Vicent del Raspeig: Publicacions de la Universitat d'Alacant. Recuperado en <http://hdl.handle.net/10045/102755>
- Rojo Pérez, F., Fernández-Mayoralas, G., & Rodríguez, V. (1995). El área de influencia de las residencias de ancianos de Madrid. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 15: 607-617. <http://hdl.handle.net/10261/10832>
- Roquer, S., & Blay, J. (2017). Evolución demográfica e inmigración extranjera en las zonas rurales españolas: del boom a la crisis. In J.D. Sempere Souvannavong, & E. Cutillas Orgilés (Eds.), *La población en España. 40 años de cambio (1975-2015)* (157-180). Sant Vicent del Raspeig: Publicacions de la Universitat d'Alacant. Recuperado en <http://hdl.handle.net/10045/102755>
- Sabater, A., Graham, E., & Finney, N. (2017). The Spatialities of Ageing: Evidencing Increasing Spatial Polarisation of the Old and Young in England and Wales. *Demographic Research*, 36(25): 731-744. <https://doi.org/10.4054/DemRes.2017.36.25>
- Uhlenberg, P. (2000). Introduction: Why Study Age Integration? *The Gerontologist*, 40(3): 261-266. <https://doi.org/10.1093/geront/40.3.261>
- Uhlenberg, P., & Gierveld, J. D. J. (2004). Age-segregation in later life: An examination of personal networks. *Ageing & Society*, 24(1), 5-28. <https://doi.org/10.1017/S0144686X0300151X>
- World Health Organisation (2007). *Global age-friendly cities: a guide*. Geneva: World Health Organisation. Recuperado en <https://apps.who.int/iris/handle/10665/43755>



GEOGRAFÍA COMERCIAL DE LAVAPIÉS (MADRID). HACIA UN COMERCIO MULTICULTURAL BASADO EN LA CONVIVENCIA PACÍFICA

Antonio Palacios García
Carmen Hidalgo Giralt
Antonio Herrada Hidalgo
Carlos Narváez Flores

Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Madrid

Resumen:

La tradición geográfica por el estudio de la actividad comercial cuenta con una dilatada trayectoria. En los últimos años se han desarrollado algunos trabajos de interés en relación con la gentrificación comercial en algunas ciudades españolas como Barcelona, Sevilla o Valencia. En esa misma línea, este trabajo se plantea como objetivo el análisis de la geografía comercial del barrio madrileño de Lavapiés, utilizando para ello una metodología basada en el análisis cuantitativo de la información obtenida mediante el trabajo de campo en los 1231 locales comerciales en planta baja existentes en la actualidad en el barrio. El resultado es una cartografía bastante elocuente del tejido comercial existente, y de su vinculación con procesos globales como la gentrificación y la turistificación, que son, al fin y al cabo, el reflejo de la deriva de los cambios socio-demográficos de los residentes y de los no residentes acontecidos en los últimos años.

Palabras clave: Geografía comercial, gentrificación comercial, gentrificación, turistificación, Lavapiés

Abstract:

The geographical tradition for the study of commercial activity has a long history. In recent years, some interesting works have been developed in relation to commercial gentrification in some Spanish cities such as Barcelona, Seville or Valencia. Along the same lines, this work aims to analyze the commercial geography of the Madrid neighborhood of Lavapiés, using a methodology based on the quantitative analysis of the information obtained through field work in the 1,231 commercial premises on the ground floor. currently existing in the neighborhood. The result is a fairly eloquent cartography of the existing commercial fabric, and its link with global processes such as gentrification and touristification, which are, after all, the reflection of the drift of the socio-demographic changes of the residents and of non-residents that occurred in recent years.

Keywords: Commercial geography, commercial gentrification, gentrification, touristification, Lavapiés



1. INTRODUCCIÓN

Esta comunicación tiene la vocación de situarse en la tradición geográfica por el estudio de la actividad comercial en general, y específicamente en los centros históricos. La intensidad con la que algunos fenómenos globales como la gentrificación y la turistificación están impactando en las áreas centrales de muchas ciudades, ha propiciado un interés desde la Geografía por el estudio de sus relaciones con la dinámica comercial existente. Así se han ido generando estudios sobre barrios de ciudades extranjeras, como Williamsbourg en Nueva York (Curran, 2004) o Whitechapel y Shoreditch en Londres (Hamnett, 2003), o españolas. Son los casos del distrito 22@ (Barber & Pareja, 2010), Ciutat Vella (Cócola, 2015), el Raval (Sargatal, 2001; Moreno, 2010) o el Casco Antic (Hernández, 2016) en Barcelona, el casco histórico de Sevilla (Díaz, 2009; Jover, 2019), Chueca (Escalona, 2000) o Lavapiés (Cebrián & Bodega, 2002; García, 2014; Sequera, 2013) en Madrid o el Cabanyal (Santamarina, 2009) y Russa-fa en Valencia (Romero & Lara, 2015), por poner algunos ejemplos. En esta misma línea se incardinaria este trabajo, cuyo objeto de trabajo es la geografía comercial de un ámbito urbano correspondiente al centro histórico de la ciudad de Madrid, conocido habitualmente como Lavapiés. La importancia y relevancia del tema radica en el hecho de que, como otras áreas centrales de muchas ciudades, el barrio ha sufrido una intensa transformación en las últimas décadas, tanto en lo referido a cuestiones sociales, como culturales y morfológicas, con una transformación paulatina del comercio tradicional y/o de proximidad.

En base a lo anterior, los objetivos del trabajo son dos. Por un lado, caracterizar el tejido comercial existente en la actualidad en el caso de estudio. Y, por otro, localizar cartográficamente y por medio de Sistemas de Información Geográfica la actividad comercial existente. En ambos, se plantea evidenciar la relación de la actividad comercial con otros fenómenos sociales.

2. METODOLOGÍA

En lo referente a la estrategia metodológica seguida en este trabajo, se ha planteado un doble diseño, basado en: a) investigación de campo, que ha permitido a partir de la técnica de la observación estructurada, no participante e individual el registro de las actividades comerciales y, posteriormente, la elaboración de un diagnóstico de la geografía comercial del barrio; b) investigación documental, basada en la utilización de bibliografía académica especializada y de fuentes estadísticas y cartográficas como el Censo de Locales y Actividades o el Padrón continuo del Ayuntamiento de Madrid.

2.1 Determinación del área de estudio: Lavapiés (Madrid)

El análisis del tejido comercial se ha llevado a cabo en el barrio madrileño de Lavapiés. Su elección no ha respondido a cuestiones caprichosas, sino que ha estado fundamentada en la premisa de que puede resultar arquetípico de un proceso de gentrificación y turistificación que está documentado y que afecta también a la actividad comercial.

Uno de los principales obstáculos a solventar ha sido el de los límites geográficos. Valga como ejemplo la definición de Lavapiés de Cebrián y Bodega (2002) como “una calle, una plaza y un conjunto de manzanas indeterminado”. La explicación de esto es que el área no se corresponde con un barrio completo en términos administrativos, ni tiene unos límites universalmente aceptados. Tal y como muestra la Figura 1, el área de estudio en este trabajo queda definido por las calles de Duque de Alba y Magdalena al norte, Embajadores al oeste, Santa Isabel por el este y las rondas de Valencia y Atocha por el sur. La extensión superficial ronda las 54 hectáreas, lo que supone algo más de la mitad (53,2%) de la superficie del barrio (103,2 hectáreas).

Lavapiés ha sido considerado tradicionalmente un área degradada del centro de la ciudad, que nace como arrabal extramuros y que se va densificando durante los siglos posteriores por distintos factores políticos y económicos. Sin embargo, desde finales del siglo pasado ha sufrido importantes transformaciones urbanísticas como consecuencia de la aplicación de diferentes políticas públicas. En sus orígenes, serían el Plan Especial de protección de la Villa de Madrid (1981) y el Plan de Rehabilitación del Centro de Madrid (1987). Por otro lado, la actuación más importante, que establecería una nueva conceptualización del barrio (De Michele, 2018), sería la declaración de Área de Rehabilitación Preferente (1997) y la posterior Área de Rehabilitación Integrada



(2003). Destaca en ellos como elemento innovador su perspectiva integradora de la rehabilitación física y de la renovación social (Palacios, 2006).

Figura 1. Ámbito de estudio (Lavapiés, Madrid)



Fuente: Elaboración propia

Otras actuaciones importantes han sido el Plan Estratégico de Revitalización del Centro Urbano (2004), el Plan de Acción para Lavapiés (2005), el Proyecto Estratégico Madrid Centro (2010), el Plan Integral de Mejora de la Seguridad y la Convivencia del Barrio de Lavapiés (2012) o, el más reciente, Plan de Renaturalización de Lavapiés (2018). Todas estas intervenciones públicas sobre el espacio urbano profundizan en el proceso de mercantilización y segregación urbana y se sustentan en la concesión de subvenciones a propietarios para la renovación del parque de viviendas, el establecimiento de instituciones culturales y la instalación de cámaras de videovigilancia (Sequera, 2013). El comercio tampoco ha sido ajeno a estas cuestiones como se verá más adelante.

2.2 Caracterización sociodemográfica del área de estudio: Lavapiés (Madrid)

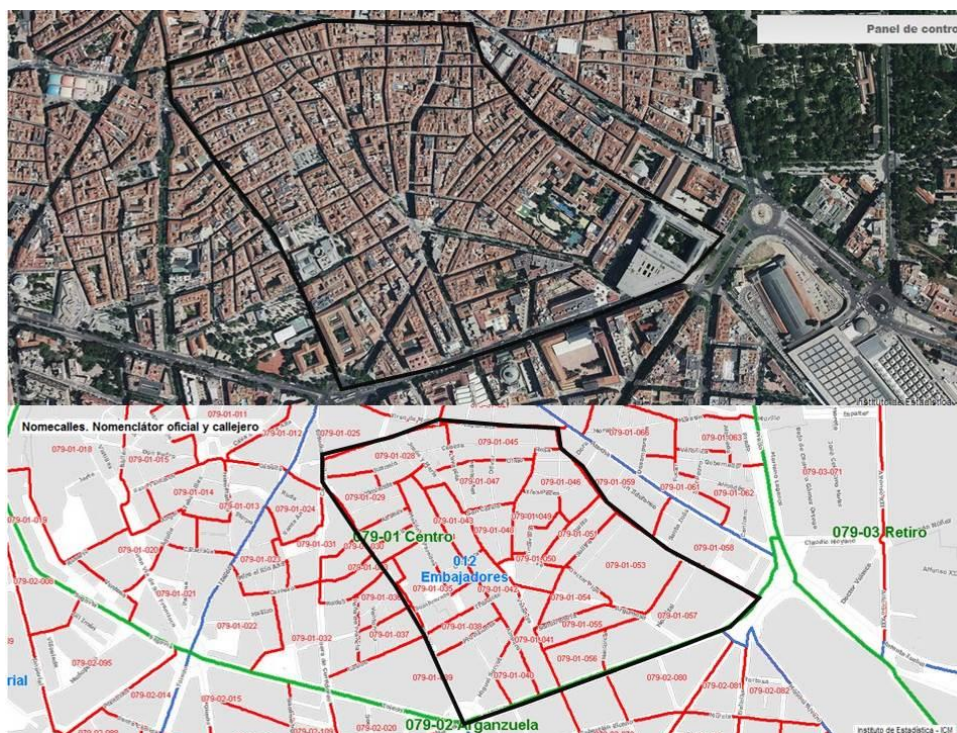
Lavapiés, tal y como se plantea en este trabajo (Figura 2), tiene según el Padrón de habitantes de 1 de enero de 2022 un total de 29.409 habitantes. Esto es, un 63,1% de la población total del barrio de Embajadores (46.605 habitantes) y un 21% de la población del distrito de Centro que cuenta con 140.183 residentes.

En torno al 70% de los habitantes del área de estudio son españoles (19.826), mientras que un 31,5% son extranjeros (9.283). Estos valores son superiores a los existentes en el distrito Centro (25,8%) y claramente más elevados que los de la media municipal que se sitúan en el 15,8% del total de la población.

Por su parte, la estructura por edades del área muestra algunas diferencias significativas con las existentes, no tanto en el barrio y el distrito, sino, sobre todo, con la ciudad. Así, el porcentaje de jóvenes (0 a 14 años) es del 7,5% del total; el de adultos (15 a 64 años) de un 79,3%; y, finalmente el de ancianos (más de 65 años), que se sitúa en torno al 13%. Esto viene a denotar un proceso todavía incipiente de envejecimiento, con cifras inferiores a las del distrito (15,5%), y sensiblemente inferiores a las del conjunto municipal (del orden del 20%). Esta estructura demográfica verifica el avance hacia la gentrificación que ya planteaba García (2014). Y lo hace por el hecho de que las cohortes más numerosas son precisamente las que se corresponden con ese perfil. Hablamos de individuos entre las franjas de 25 a 29 años hasta las de 55 a 59 años de edad.

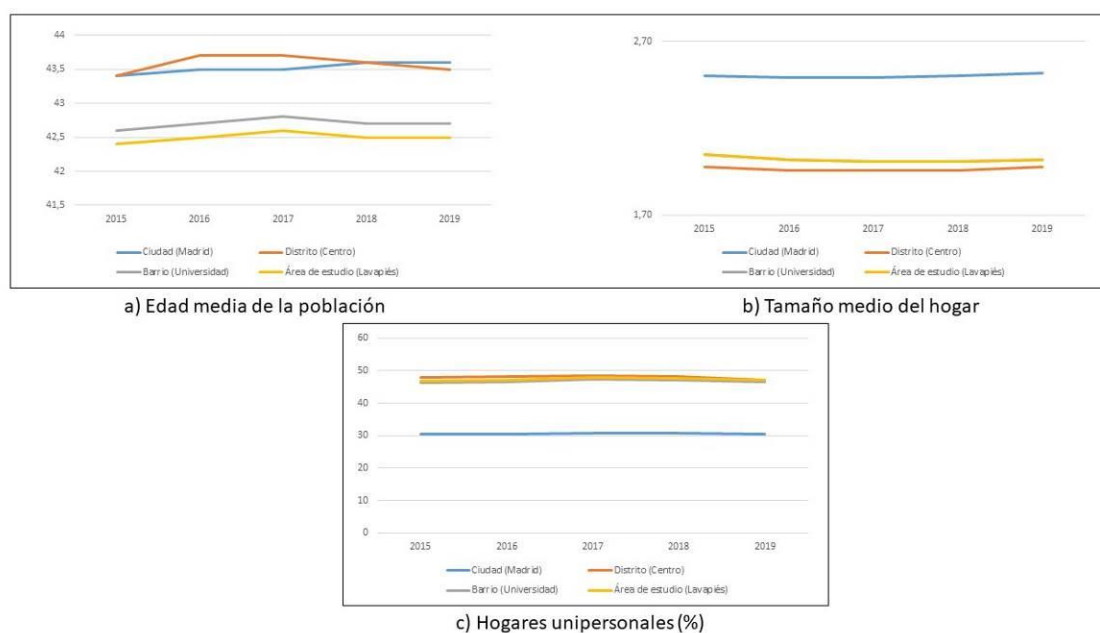


Figura 2. Ortofoto y secciones censales del ámbito de estudio



Fuente: Elaboración propia a partir del Geoportal del Ayuntamiento de Madrid

Figura 3. Indicadores demográficos



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas experimentales del INE

De forma tangencial, y poco concluyente, los datos de las estadísticas experimentales del INE muestran la evolución de otros indicadores demográficos (Figura 3) en relación al proceso de gentrificación aludido anteriormente. Así, la edad media en el área de estudio es de 42,5 años (a), habiéndose mantenido en el periodo 2015-2019. Las cifras muestran valores y una evolución similar a los del barrio, el distrito y la ciudad. Aunque eso sí, son menores.

En similares términos estaría el tamaño medio del hogar (b) que está ligeramente por encima de dos (2,02), en sintonía con el barrio y el distrito, pero por debajo de los valores de la ciudad (2,5). Si asumimos que la

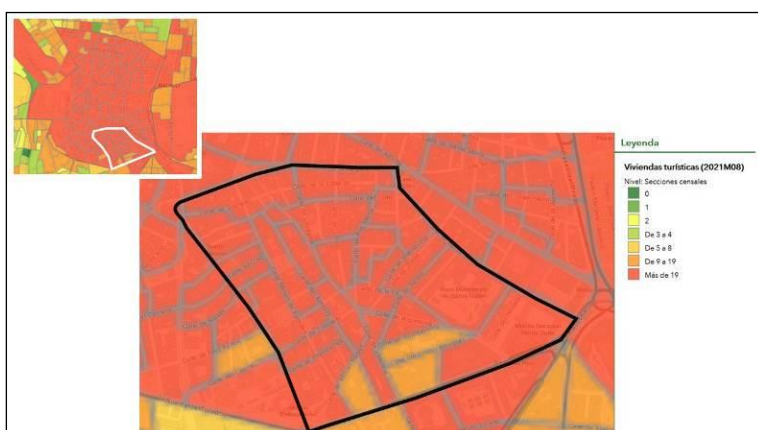


gentrificación está relacionada con lo que los anglosajones denominan DINKs (Double Income No Kids), este indicador, junto con la menor edad media indicada antes, podría mostrar la incidencia de este fenómeno en el área de estudio.

El porcentaje de hogares unipersonales (c) pone de manifiesto que en el área de estudio hay diferencias significativas respecto a la ciudad y que, en ambos casos, hablamos de dinámicas asociadas al fenómeno indicado anteriormente. Así lo demuestra el hecho de que en Lavapiés casi la mitad de los hogares estén constituidos por un único miembro (igual que ocurre en el barrio y en el distrito). Hablaríamos entonces de SINKs (Single Income No Kids).

El otro fenómeno con el que se busca establecer relación es la turistificación. En relación al mismo hay poca información por lo reciente del fenómeno y por la carencia en la misma con un nivel de desagregación como el planteado en este trabajo. Indirectamente se puede ver a través de las estadísticas experimentales del INE que recogen para el 2021 las viviendas turísticas y el porcentaje de las mismas sobre el total de viviendas (Figuras 4 y 5).

Figura 4. Viviendas turísticas



Fuente: Elaboración propia

Figura 5. Viviendas turísticas en relación a viviendas existentes



Fuente: Elaboración propia

Como se puede apreciar en ellas, tanto el número de viviendas turísticas como su relación con el conjunto de viviendas existentes en el área de estudio, alcanza los valores más elevados. Es cierto que esto mismo ocurre en el barrio y en el distrito Centro. A fecha de agosto de 2021 el número de viviendas turísticas es de 1.001 y el porcentaje de viviendas turísticas en relación a las existentes es en el conjunto del área del orden del 5,5%.



Espacialmente los valores más elevados aparecen en las secciones colindantes con la Plaza de Tirso de Molina, en el límite norte del área de estudio.

2.3 Determinación del objeto de estudio

El objeto de estudio definitivo de este trabajo han sido los locales comerciales en planta baja, también denominados locales a “puerta de calle”. Se han inventariado y clasificado todos los locales, con independencia de que en ellos se ofrezca un producto o se preste un servicio determinado. El número total de locales detectados en el área de estudio es de 1231.

Los trabajos precedentes en relación al análisis de la geografía comercial de determinados ámbitos urbanos han servido para establecer una tipología de establecimientos comerciales como la que se indica a continuación con categorías y subcategorías. Esto es:

- a) Comercio tradicional y/o de proximidad. Considerado aquel no asociado ni vinculado a ningún tipo de franquicia o cadena comercial.
Se han detectado diferentes subcategorías, entre las que se incluirían las de restauración, peluquerías y barberías, complementos y alimentación. Además, existen hasta 62 tipologías distintas;
- b) Comercio representativo de la gentrificación. Se trataría de determinadas actividades comerciales que, sin tener una correspondencia directa con los procesos indicados, sí son indicativos de la orientación hacia un perfil de cliente determinado. Tanto esto como su cuantía permiten vincularlos de alguna manera a los fenómenos indicados.
Entre las subcategorías detectadas, estarían los locales comerciales de estética y cuidado personal (clínicas dentales, manicura o fisioterapeutas), inmobiliarias, tiendas de discos y cómics, coworking o librerías. En esta categoría también se han incluido locales de ocio nocturno. Tienen en común una franja de apertura horaria nocturna;
- c) Comercio gentrificado. Los criterios para su delimitación tendrían que ver con el hecho de que son locales comerciales con actividades o servicios dirigidos hacia un perfil de consumidor más o menos homogéneo, caracterizado por ingresos económicos medios y altos, que cuenta además con patrones de consumo diferenciales (Pascual y Ribera, 2009). Además, y de forma complementaria, cuentan con un diseño interior moderno y/o novedoso y, en algunos casos, un lenguaje en la cartelería exterior e interior en otro idioma en su totalidad.
Las subcategorías existentes son varias. Entre las más representativas estarían las franquicias. Como otra subcategoría relevante estarían los locales comerciales centrados en moda, muchas veces en forma de *boutiques* o tiendas de marca, así como los establecimientos dedicados a la gran distribución comercial. En ambos casos su modelo de mercado se fundamenta en la imagen de marca y en una ubicación estratégica (Jover, 2019).
Además de las anteriores, también son significativos en Lavapiés las peluquerías y barberías de diseño, los comercios de tatuajes, los que cuentan entre sus atractivos con la combinación con elementos culturales, o los destinados al arte (galerías, escuelas, etc.);
- d) Mini supermercados y/o bazares. En general, se trata de establecimientos comerciales que ofrecen productos de primera necesidad, generalmente de alimentación, aunque también los hay en forma de bazar, o con formas mixtas entre las anteriores. En Lavapiés estos locales están administrados por población extranjera;
- e) Comercio turístico. Esta categoría englobaría negocios claramente orientados hacia el turista como alquileres de bicicletas u otro tipo de vehículos motorizados o venta de *souvenirs*. En Lavapiés se vincularían fundamentalmente con establecimientos de alojamiento (hoteles, pensiones, hostales, etc.);
- f) Comercio étnico. Se trata de otra categoría de negocios que, en general satisfacen la demanda de inmigrantes extranjeros. El tipo de productos, su denominación o la estética permiten deducir este carácter;
- g) Comercio vacío. Se trata de locales comerciales que en la actualidad se encuentran cerrados o sin uso definido.

Una vez planteados, caracterizados y clasificados tanto el área como el objeto de estudio, se procede a presentar los resultados obtenidos tras el análisis del tejido comercial en Lavapiés.



3. RESULTADOS

3.1 Geografía comercial de Lavapiés. Caracterización, análisis e interpretación de resultados

La caracterización del comercio existente en Lavapiés en la actualidad se puede visualizar en la Tabla 1. Como se puede ver, la importancia del comercio tradicional y/o de proximidad es notable, alcanzando un 37% del total (456 locales). Sin embargo, quizás lo más llamativo sea el peso que tienen los negocios representativos de la gentrificación (6,8%), o directamente gentrificados (15,2%). En conjunto estamos hablando de un valor del 22% del total. Es decir, por debajo de los tradicionales. Esto induce a pensar que efectivamente el componente de gentrificación en la actividad comercial de Lavapiés es moderado.

Tabla 1. Locales comerciales en Lavapiés en 2022

Categorías	Nº de locales comerciales	%
Tradicionales	456	37,0
Representativos	84	6,8
Gentrificados	187	15,2
Minisupermercados	45	3,7
Turísticos	14	1,1
Étnicos	123	10,0
Vacíos	322	26,2
TOTAL	1231	100,0

Fuente: Elaboración propia

Sí resulta llamativo, por otro lado, la existencia de 123 comercios étnicos, que suponen un 10% del total, y que evidencia el carácter multicultural que tradicionalmente ha tenido el barrio. Complementariamente a lo anterior, hay que destacar la existencia de 322 locales vacíos. Suponen más de una cuarta parte del total de los existentes (26,2%). La explicación de ello podría tener que ver con la situación pandémica que vivimos y las restricciones impuestas, que podrían haber desembocado inexorablemente en el cierre de numerosos negocios.

La Tabla 2 muestra la caracterización del tejido comercial por subcategorías. El más destacado sin duda es el de la restauración, que supone cerca del 20% del total de locales comerciales existentes (más de 200) si aglutinamos los tradicionales (148), los gentrificados (48), algunas de las franquicias (8) y algunos étnicos (8). Suponen una tercera parte de los comercios tradicionales y una cuarta parte de los gentrificados. Aquí se incluyen establecimientos más antiguos como el “Melos” o más recientes como “La croqueta”. Lo mismo ocurriría con bares, cafeterías y tabernas más clásicas (“El Quijote” y “Antonio Sánchez”) y de más reciente creación (Taberna “Alabarda” o Bar “Argumosa 39”). Esto da una idea de la especialización comercial restauradora de Lavapiés en sus diferentes fórmulas. Podría decirse que nos encontramos ante uno de los “patios de comidas” de la ciudad.

Llamativos son también, no solo por su número, los comercios que antes hemos denominado como representativos de la gentrificación. Hay en Lavapiés hasta 26 locales de ocio nocturno (“Medias Puri” o “Rock Bar Malatesta”) y 27 locales comerciales vinculados al cuidado personal. En ellos se incluyen desde centros de estética hasta clínicas dentales, negocios regentados por población china dedicados a la manicura, centros de yoga y/o pilates y hasta un hammam (“Arcila”).

Tabla 2. Locales comerciales en Lavapiés por categorías y subcategorías y más en 2022

Categorías	Nº de locales comerciales			% sobre el total			% sobre categoría		
Tradicionales	456			37,0					
Restauración		148			12,0		32,5		
Restaurantes			89			7,2		19,5	
Bares y Tabernas			44			3,6		9,6	
Cafeterías y Bodegas			15			1,2		3,3	



Complementos		49		4,0		10,7	
Alimentación		28		2,3		6,1	
Peluquerías/Barberías		18		1,5		3,9	
Otros		213		17,3		46,7	
Ropa			16		1,3		3,5
Reparación/Venta de móviles			16		1,3		3,5
Farmacia			13		1,1		2,9
Oficios			12		1,0		2,6
Reformas			11		0,9		2,4
Tintorería/Lavandería			11		0,9		2,4
Zapatería			7		0,6		1,5
Estanco			7		0,6		1,5
Gestoría/Asesoría			6		0,5		1,3
Otros			114		9,3		25,0
Representativos	84			6,8			
Estética/Cuidado personal		27		2,2		32,1	
Inmobiliarias		9		0,7		10,7	
Ocio nocturno		26		2,1		31,0	
Discos		3		0,2		3,6	
Cómics		1		0,1		1,2	
CoWorking		3		0,2		3,6	
Taller de motos		1		0,1		1,2	
Librerías		14		1,1		16,7	
Gentrificados	187			15,2			
Restauración		48		3,9		25,7	
Restaurantes			25		2,0		13,4
Bares y Tabernas			11		0,9		5,9
Cafeterías			12		1,0		6,4
Franquicias		21		1,7		11,2	
Moda		10		0,8		5,3	
Distribución comercial		7		0,6		3,7	
Ropa vintage		3		0,2		1,6	
Peluquerías/Barberías		17		1,4		9,1	
Tatuajes		11		0,9		5,9	
Comercio y Cultura		8		0,6		4,3	
Arte		42		3,4		22,5	
Otros		20		1,6		10,7	
Minisupermercados	45			3,7	3,7	100	100
Turísticos	14			1,1	1,1	100	100
Étnicos	123			10,0	10,0	100	100
Vacíos	322			26,2	26,2	100	100

Fuente: Elaboración propia

En lo referente a los comercios gentrificados, llaman la atención, por un lado, la existencia de hasta 42 comercios especializados en artes. Aquí se incluirían escuelas de arte (“Aularte”), de cine (“Central de cine”), de interpretación (“Juan Dolo”), de cerámica (“Zurita Lab”), además de academias de danza (“Dance Studio”), salas de exposiciones (“Wilko Art”) y galerías de arte (“María Cervera” o “F2”), entre otros. A ello habría que sumarle los comercios que compaginan su actividad con actividades culturales (Teatro Bar “La escalera de Jacob” o Ramen Librería “Yan Ken Pon”). Por otro lado, destacan las peluquerías y barberías, que suman un total de 17. Algunas con nombres tan sugerentes como “Wildcuts” o “Las niñas del garaje. Si le añadimos las 18 tradicionales y las 17 étnicas estaremos hablando entonces de 52 establecimientos de este tipo. Por último, son significativos los establecimientos dedicados a la moda, no tanto en forma de grandes firmas multinacionales, sino, sobre todo, de marca de autor (por ejemplo, “Antonio Velasco” o “Daniel Chong”).

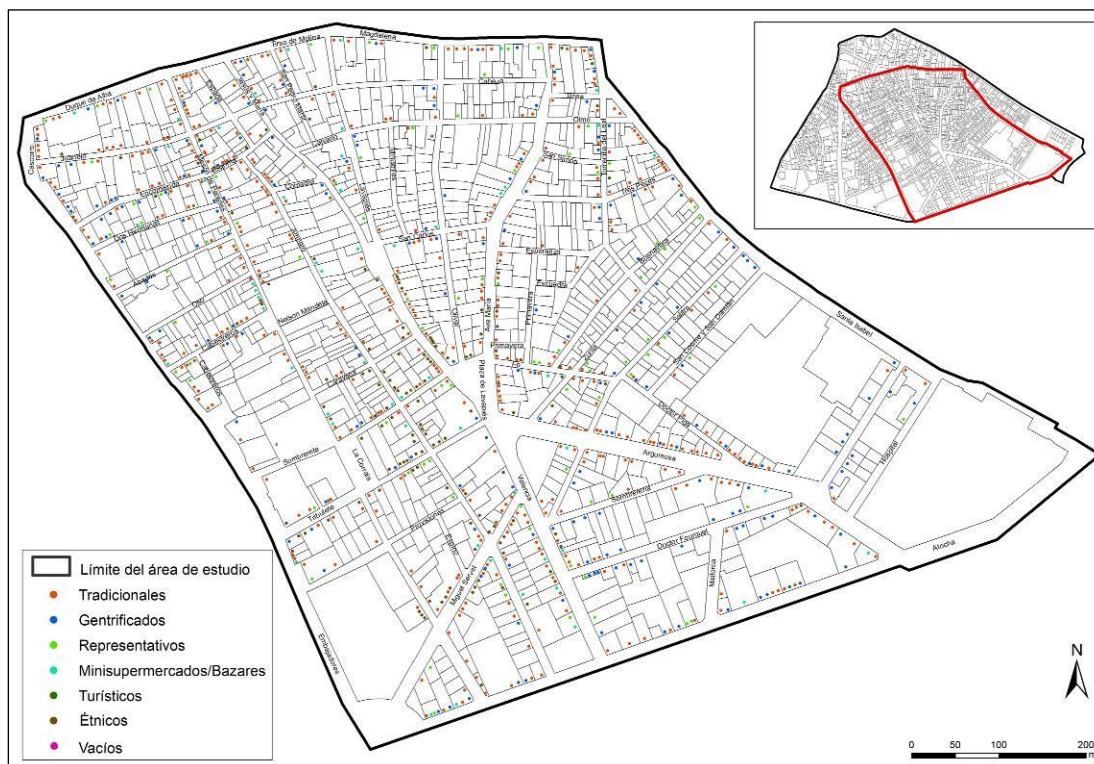
Las necesidades de los habitantes de Lavapiés en relación al comercio de proximidad parecen estar satisfechas a la vista de la distribución territorial y en base a las 62 tipologías distintas de comercios existentes (213 locales en total), además de las mencionadas. Son destacables los 28 comercios de alimentación (panaderías, carnicerías, pescaderías, etc.), los 23 de reformas y oficios (ferretería, electricidad, fontanería, etc.), las 16 tiendas de ropa y de reparación de móviles, las 13 farmacias, las 11 lavanderías y/o tintorerías o las 7 zapaterías. Existen además 4 oficinas bancarias en el barrio.



3.2 Cartografía de la actividad comercial

El análisis de la geografía comercial de Lavapiés no estaría completo sin presentar la distribución espacial de los locales comerciales. La Figura 6 permite visualizar la importancia que la actividad comercial tiene en el ámbito de estudio. Por un lado, no hay ninguna calle que no disponga de locales comerciales. Por otro, hay calles donde la actividad comercial es notable. Esto es especialmente significativo en las calles perimetrales, pero también en algunas transversales (Mesón de Paredes o Fe). Es llamativa también la intensidad comercial en los tramos orientales de las calles Sombrerete y Argumosa o en el tramo meridional de la calle Lavapiés.

Figura 6. Localización de los locales comerciales en planta baja en Lavapiés



Fuente: Elaboración propia

Aunque se han cartografiado todas las modalidades comerciales, se muestran y se comentan aquí solo las más representativas. Así, las Figuras 7 y 8 muestran la distribución y características del comercio tradicional. A grandes rasgos, las pautas de localización tienen que ver con una distribución más o menos homogénea por todo el ámbito de trabajo, con cierta tendencia hacia la mitad septentrional. Eso sí, parece evidenciarse una cierta pauta a la concentración en algunos ejes comerciales como Mesón de Paredes, Argumosa, Duque de Alba y en el entorno de la Plaza de Lavapiés. Son llamativos los 49 locales dedicados a los complementos de moda y bisutería al por mayor o al detalle, regentados en su mayoría por población inmigrante.

Figura 7. Localización de los locales comerciales tradicionales en Lavapiés



Fuente: Elaboración propia

Figura 8. Fotografías de locales comerciales tradicionales



Fuente: Autores

Por otro lado, la gentrificación comercial se complementa y evidencia en los locales representados en las Figuras 9 y 10. La cartografía muestra un reparto más o menos homogéneo por el conjunto del área, aunque con una cierta tendencia a la concentración en algunas calles como ocurre en Doctor Fourquet al este o en las adyacentes a la Plaza de Cascorro.



Son relevantes igualmente los 11 locales comerciales destinados a los tatuajes (“Premium” o “La perra verde”). Este fenómeno, de reciente aparición, también podría estar relacionado con el cambio sociodemográfico del barrio. Destacables igualmente son las 21 franquicias existentes, de restauración algunas (“Granier” o “Papizza”), y de sectores varios otras (“Codere” o “Levadura madre”). Existen además en el barrio un total de 7 grandes cadenas de supermercados.

También aparecen representados en el mapa un número significativo de establecimientos comerciales gentrificados (hasta 20) de difícil clasificación. Entre los más llamativos estarían una pastelería (“Bakery Pum pum”), bodegas (“Belmonte” o “La fisna”), así como varias tiendas agroecológicas (“A salto de mata” o “El super de los pastores”) y varias tiendas especializadas en productos derivados del cannabis.

Entre los representativos, existen hasta 9 inmobiliarias en la zona (“Kiron” o “Tecnocasa”), además de 3 tiendas de discos (“Skinny” o “Liquidatal”). Adicionalmente también hay hasta 3 espacios de coworking (“Juanelo 21” o “La Manual”). Destacables son, sin duda, las 14 librerías repartidas por el barrio, unas más antiguas como “Traficantes de sueños” y otras de reciente creación como “TuuuLibrería”.

Figura 9. Localización de los locales comerciales gentrificados y representativos en Lavapiés



Fuente: Elaboración propia

Las Figuras 11 y 12 representan, por otro lado, la distribución de los 123 comercios étnicos existentes. Llama poderosamente la atención su concentración en determinadas calles como Tribulete, Caravaca, Sombrerete o Ámparo. Se trata de comercios como supermercados (31), locutorios y/o *money transfer* (21), peluquerías y/o barberías (17), restaurantes (8), bazares (17) o comercios especializados en pelo (15). Los hay bangladesíes, hindúes, senegaleses, egipcios, nepalíes, andinos, árabes, latinos y tibetanos, entre otros. Son, sin duda, un reflejo de la diversidad social y cultural del espacio urbano al que nos referimos.



Figura 10. Fotografías de locales comerciales gentrificados y representativos



Fuente: Autores

Figura 11. Localización de los locales comerciales étnicos en Lavapiés



Fuente: Elaboración propia



Figura 12. Fotografías de locales comerciales étnicos



Fuente: Autores

4. CONCLUSIONES

Lavapiés, ese barrio que Barañano-Cid y Uceda-Navas (2021) han definido como un complejo de vulnerabilidad variable, sigue caracterizándose por esa inacabada revolución estilística y social que protagonizaron bohemios y artistas hace décadas, acompañada de diferentes y sucesivas andanadas de inmigrantes extranjeros. Así, hoy la transformación comercial es tan evidente como lo demuestran los restaurantes de diseño, los comercios especializados en arte y cultura, en productos derivados del cannabis o de tatuajes. Pero también lo evidencian las decenas de comercios dedicados al cuidado personal o al ocio nocturno. Lo importante, y lo cierto, es que conviven con otros de naturaleza más tradicional como restaurantes, fruterías, pescaderías o ferreterías, además de con otros de naturaleza étnica o turística. Sin embargo, lo más significativo es la ausencia de un conflicto evidente o reseñable entre ellos. Esa convivencia entre locales gentrificados y tradicionales, entre vivienda tradicional y turística, entre nuevos y viejos residentes, es la realidad cotidiana de un barrio madrileño como el aquí analizado.

¿Hay evidencias más que suficientes como para pensar en una gentrificación comercial en Lavapiés? La respuesta sería afirmativa tras el análisis realizado. Pero también entonces hay turistificación comercial y una importante y destacada presencia de establecimientos con un marcado carácter étnico. Como antes, lo más significativo del barrio es que los supuestos efectos negativos derivados de estas transformaciones comerciales no trascienden a la población residente de un modo especialmente intenso. Y eso es lo más importante y lo que genera esa multiculturalidad tan característica de Lavapiés.

Por último, puesto que la actividad económica en general, y la comercial en particular, resultan un elemento indispensable para la propia existencia de cualquier ciudad, este trabajo se sustenta en el principio de que el conocimiento de la realidad comercial de espacios como los planteados, resulta fundamental de cara a la planificación que de ellos se quiera hacer, sea esta de protección, de conservación o ninguna de las anteriores. Es más, debería ser la base que sustentase las políticas urbanas que se planteen en cualquier ciudad en esta materia. Cualquier iniciativa a desarrollar debería de partir de un adecuado diagnóstico de la realidad y este trabajo pretende contribuir a ello.

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación se incardina dentro del proyecto de investigación “Procesos adaptativos e impactos de la economía de plataforma turística en España en un contexto de cambio continuo. Un análisis desde la



comparativa territorial (EPTUR)", (PID2020-118757RB-I00), financiado por el Programa Estatal de I+D+i Orientada a los Retos de la Sociedad del Ministerio de Ciencia e Innovación (2021-2024).

REFERENCIAS

- Barañano-Cid, M., & Uceda-Navas, P. (2021). Embajadores/Lavapiés, ¿un barrio con vulnerabilidad o gentrificado? *Ciudad y Territorio*, LIII, 83-100 <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.M21.05>
- Barber, A., & Pareja, M. (2010). Leadership challenges in the inner city: Planning for sustainable regeneration in Birmingham and Barcelona. *Policy Studies*, 31(4), 393-411.
<https://doi.org/10.1080/01442871003723309>
- Cebrián, J. & Bodega, M^a. (2002). El negocio étnico, nueva fórmula de comercio en el casco antiguo de Madrid. El caso de Lavapiés. *Estudios geográficos*, 63 (248-249), 559-580.
<https://doi.org/10.3989/egeogr.2002.i248-249.238>
- Cócola, A. (2015). *Tourism and commercial gentrification. In The Ideal City: between myth and reality. Urbino (Italy)*, RC21 International Conference. Recuperado en <https://www.rc21.org/en/wp-content/uploads/2014/12/E4-C%C3%B3cola-Gant.pdf>
- Curran, W. (2004). Gentrification and the nature of work: exploring the links in Williamsburg, Brooklyn. *Environment and Planning A*, 36(7), 1243-1258.
<https://doi.org/10.1068/a36240>
- De Michele, A. (2018). Espacio concebido versus espacio vivido. La construcción del sentido del lugar en Lavapiés como resistencia a las representaciones dominantes. *Territorios en formación*, (13), 3-30.
<https://doi.org/10.20868/tf.2018.13.3802>
- Díaz, I. (2009). Procesos de gentrificación en Sevilla en la coyuntura reciente. Análisis comparado de tres sectores históricos: San Luis-Alameda, Triana y San Bernardo (2000-2006). *Scripta Nova*, XIII, 304. Recuperado en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-304.htm>
- Escalona, E. (2000). Del "armario" al barrio: aproximación a un nuevo espacio urbano. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 20, 437-449. Recuperado en <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0000110437A>
- García, E. (2014). Gentrificación en Madrid: de la burbuja a la crisis. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 71-91. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022014000200005>
- Hamnett, C. (2003). Gentrification and the middle-class remaking of inner London, 1961-2001. *Urban studies*, 40(12), 2401-2426. <https://doi.org/10.1080/0042098032000136138>
- Hernández, A. (2016). De la botiga a la boutique: gentrificación comercial en el Casc Antic de Barcelona. *URBS*, 6(1), 79-99. Recuperado en http://www.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/hernandez_adrian
- Jover, J. (2019). Geografía comercial de los centros históricos: entre la gentrificación y la patrimonialización. El caso de Sevilla. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 82, 2788, 1-33. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2788>
- Moreno, S. (2010). Actividades comerciales, centralidad y gentrification. En Martínez, S. (Ed.), *La cuestión del centro, el centro en cuestión* (pp. 199-213). Lleida: Milenio.
- Palacios, A. (2006). *Barrios desfavorecidos urbanos. De la identificación a la intervención. Madrid como laboratorio*. Madrid: Ediciones de la UAM.



- Pascual, N. & Ribera, R. (2009). Retail gentrification in Ciutat Vella, Barcelona. En: Porter, L. y Shaw, K. (eds.). *Whose urban renaissance? An international comparison of urban regeneration strategies* (pp.180-190). Londres: Routledge.
- Romero Renau, L. del, & Lara Martín, L. (2015). De barrio-problema a barrio de moda: gentrificación comercial en Russa-fa, el “soho” valenciano. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 35(1), 187-212.
https://doi.org/10.5209/rev_AGUC.2015.v35.n1.48969
- Santamarina, B. (2009). Cabanyal, cada vez más cerca. Del lugar al espacio como mercancía. *Zainak*, 32, 915-931. Recuperado en <https://www.academia.edu/452341>
- Sargatal, M.A. (2001). Gentrificación e inmigración en los centros históricos: el caso del barrio del Raval en Barcelona. *Scripta Nova*, 94(66), 1-22. Recuperado en <http://www.ub.edu/geocrit/sn-94-66.htm>
- Sequera, J. (2013). *Las políticas de gentrificación en la ciudad neoliberal. Nuevas clases medias, producción cultural y gestión del espacio público. El caso de Lavapiés en el centro histórico de Madrid* (Tesis Doctoral). UCM, Madrid.



LA CONQUISTA DEL ASFALTO EN BARCELONA. DEL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS A LA PROLIFERACIÓN DE TERRAZAS.

D. Sánchez Aguilera, J. Martínez Ruiz, A. Martínez Rivas
Universidad de Barcelona, Departamento de Geografía

Resumen:

Barcelona ha implementado desde hace años medidas que suponen un cambio funcional en la planificación urbana, a la búsqueda de formas de movilidad más sostenible. En este sentido, prácticas englobadas en el denominado *urbanismo táctico* están representando una transformación del espacio público y pretenden avanzar hacia un modelo de ciudad que intenta satisfacer unas demandas sociales que reivindican una ciudad más accesible, segura, sostenible y amable.

Los últimos dos años, y en un contexto marcado por la pandemia, se han modificado y flexibilizado las normas que regulaban el uso de espacios comunes públicos (como las terrazas, antes sujetas a unas limitaciones claras) con el objetivo de atenuar los efectos económicos en sectores estratégicos y muy afectados por las restricciones y la pérdida de ingresos, como en el caso de las actividades turísticas y de restauración.

El objetivo de este trabajo es analizar el impacto generado por la presión de estos nuevos usos en algunas zonas del Eixample. Para el análisis se combinan técnicas de análisis cuantitativo con trabajo de campo, con objeto de estudiar las dinámicas de los nuevos usos a partir de los datos de las autorizaciones de terrazas y las zonas de estacionamiento definidas por el Ayuntamiento de Barcelona. El trabajo de campo revisa las dinámicas en los barrios seleccionados para el estudio del distrito del Eixample. Algunos de los resultados obtenidos muestran un conflicto creciente en donde las diferentes administraciones crean instrumentos de gestión al mismo tiempo que flexibilizan el uso privado del espacio urbano.

Palabras clave: Espacio público, Terrazas, Estacionamientos, Urbanismo táctico, Conflictos.

Abstract:

For years, Barcelona has been implementing measures that represent a functional change in urban planning, in search of more sustainable forms of mobility. In this sense, practices encompassed in the so-called tactical urbanism are representing a transformation of public space and seek to move towards a city model that seeks to meet social demands for a more accessible, safe, sustainable and friendly city.



In the last two years, and in a context marked by the pandemic, the rules regulating the use of public common spaces (such as terraces, previously subject to clear limitations) have been modified and made more flexible with the aim of mitigating the economic effects on strategic sectors that are highly affected by the restrictions and loss of income, as in the case of tourism and catering activities.

The aim of this paper is to analyze the impact generated by the pressure of these new uses in some areas of the Eixample. For the analysis, quantitative analysis techniques are combined with field work to study the dynamics of the new uses based on data from the authorizations of terraces and parking areas defined by the Barcelona City Council. The fieldwork reviews the dynamics in the neighborhoods selected for the study (Eixample district). Some of the results obtained show a growing conflict where the different administrations create management instruments while they make the private use of urban space more flexible.

Keywords: Public space, Terraces, Parking lots, Tactical urbanism, Conflicts.

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, Barcelona -como otras ciudades europeas- está desarrollando diferentes actuaciones para responder a la emergencia climática (Rode, 2019). El ayuntamiento ha implementado desde hace años medidas caracterizadas por ser rápidas y económicas, que suponen un cambio funcional en la planificación urbana y que buscan fórmulas más efectivas para una movilidad más sostenible. En este sentido, la consolidación de prácticas que se etiquetan como iniciativas de *urbanismo táctico*, está representando una transformación del espacio público. Ello cobra más interés en una ciudad como Barcelona, mediterránea y compleja, caracterizada por un urbanismo compacto y altas densidades demográficas (Rueda, S., 2007), en la que algunas actividades como el turismo ejercen una presión constatable sobre los espacios públicos (López Palomeque, 2015).

La irrupción de la pandemia y el despliegue temporal de una serie de restricciones en materia de distancias de seguridad, ha dado lugar a nuevas zonas de paseo y nuevas regulaciones del tráfico lo que ha supuesto una oportunidad para la ciudad, dirigida a reforzar la línea de actuación hacia modelos más sostenibles que se habían emprendido anteriormente. Por otro lado, la afectación de algunos sectores económicos estratégicos para la ciudad, como el vinculado con las actividades turísticas y de restauración, también ha impulsado la transformación del espacio urbano y la ocupación del espacio público para usos anteriormente más acotados. Este es el caso de las terrazas, un fenómeno en expansión en las ciudades y que está siendo objeto de atención en los trabajos sobre turismo urbano (Babinger y Serrano, 2021; Elorrieta Sanz et al., 2021). Por otra parte, las terrazas se han convertido en espacios de consumo que se podrían calificar de espacios públicos fluidos, en los que convergen tipologías de usuarios con perfiles en principio diferentes, que permiten superar la visión binaria respecto al ámbito espacial de las prácticas urbanas de turistas y residentes (Quaglieri y Russo, 2010).

Cabe indicar también que las modificaciones sobre el espacio público han propiciado una apropiación de espacios de la ciudad para usos privados que, al tiempo, da lugar a un incremento de la conflictividad. Así pues, Barcelona se caracterizaría por un modelo en el que pugnan diferentes principios que no siempre encuentran un justo acomodo: de la preservación del uso comunitario del espacio público a la libre circulación de vehículos y peatones.

El objetivo este trabajo es analizar algunos de los impactos generados por nuevos usos en los espacios públicos en el Eixample, uno de los distritos con mayor presencia de terrazas y uno de los escenarios preferentes para la implantación del Programa de Supermanzanas.

1.1 Nuevas actuaciones y usos en el espacio público

En los últimos años, muchas ciudades han optado por estrategias asociadas al urbanismo táctico para llevar a cabo actuaciones que requieren cambios funcionales en las calles de forma rápida y más económica (Lydon et al., 2014). El urbanismo táctico es valorado como una herramienta que permite cambiar rápidamente los usos de una calle con una baja inversión. Además, estas actuaciones se consideran fácilmente reversibles en caso necesario (Moreu Carbonell, 2021). En el caso de Barcelona, estas iniciativas se conectan con las orientaciones



en materia de ordenación urbana que impulsa, desde hace unos años, el Programa de Supermanzanas y que ha supuesto nuevas actuaciones como pacificar calles, la creación de nuevas zonas de paseo, la protección de entornos escolares y la ampliación de terrazas de bares y restaurantes, entre otras medidas (Año et al., 2021).

Antes de la pandemia, se pusieron en marcha varias iniciativas para reducir la contaminación y cumplir la normativa de la OMS. Barcelona, siguiendo la estela de otras urbes, puso en marcha la ZBE (Zona de Bajas Emisiones), aplicando medidas restrictivas para dificultar la entrada de vehículos privados a la ciudad, con el objetivo de reducir las emisiones de NO₂ en un 15% y disminuir los desplazamientos en coche, que representan el 19% del total. Cabe recordar que Barcelona es una de las ciudades europeas con mayor densidad de coches, 6.000 vehículos por km². A partir del 1 de enero de 2020, Barcelona restringió la entrada de los vehículos más contaminantes en días laborables en la mayor parte de la ciudad. Asimismo, aprobó un régimen sancionador y tomaron medidas dilatorias -una prórroga- para la aplicación del control de los vehículos de carga (camiones y furgonetas) sin etiqueta ambiental (Gerencia Adjunta de Medio Ambiente y Servicios Urbanos, 2019).

El periodo de confinamiento domiciliario asociado a la COVID-19 -que redujo significativamente la circulación de vehículos privados-, la caída de flujos de entrada en la ciudad en algunas etapas marcadas por la expansión (incluso obligación) del teletrabajo y las restricciones a la movilidad han ofrecido un momento histórico inesperado, con una movilidad urbana excepcional y baja que ha facilitado la aceleración de algunos cambios.

La aprobación del primer estado de alarma por la pandemia planteó la necesidad de crear nuevas áreas destinadas a peatones para mantener una distancia segura y facilitar la movilidad en espacios abiertos y bien ventilados (Cuello, 2020). Además, se detecta entre los habitantes una preferencia por vivir en barrios con proximidad a distintos servicios básicos como farmacias, centros de salud, colegios, supermercados, zonas verdes, etc. Otras novedades impuestas por el contexto sanitario, como la difusión del teletrabajo, la reducción de la movilidad y la búsqueda de mayor seguridad, han contribuido a impulsar el concepto de superbloque o "ciudad de 15 minutos" que se ha visto reforzado en este escenario reciente (Moreno et al., 2021).

El proyecto desarrollado desde hace años por el ayuntamiento de Barcelona tenía como principio inspirador esta misma finalidad, con la implantación de un modelo de supermanzanas que contaba con un par de prototipos ya ensayados desde un par de años atrás y que se pretende extender por el distrito del Eixample (figura 1). En este distrito se busca implementar calles con suelos permeables, disponer plazas en los actuales cruces y limitar la velocidad a 10 km/h. En el transcurso de 2022 está prevista la actuación sobre cuatro calles - Consell de Cent, Rocafort, Borrell y Girona- y la creación de cuatro plazas de unos 2.000 m² en los chaflanes. En los años siguientes se pretende ampliar el plan a 21 calles y 21 plazas (Año et al., 2021).



(1.588 de 3.668) (Ayuntamiento de Barcelona, 2021). No hay que olvidar que, como en ocasiones anteriores, una modificación de la ordenanza de terrazas ha vuelto a transformar el espacio público de la ciudad. Los antecedentes son bien conocidos. Un primer paso para la expansión de los locales hacia el exterior se observa a partir de las dos leyes antitabaco estatales, después de la crisis económica de 2008. Una normativa que presionó al ayuntamiento para cambiar la ordenanza de 2013. A partir de ese momento se han aprobado dos modificaciones de la ordenanza y actualmente se aborda una nueva fase de cambios en la ordenanza de terrazas. En sus comienzos había sido una ordenanza restrictiva y un tanto rígida, que ha tenido que flexibilizarse con el paso de los años por la presión social y económica que ha ejercido en el sector (Gerència d'Hàbitat Urbà, 2021).

La expansión de las terrazas en las aceras generó insatisfacción entre los residentes de las áreas con mayor presencia de estas instalaciones. Las presiones cruzadas entre los propietarios de locales y los vecinos ha sido una cuestión presente en medios de comunicación y abordada desde la academia (Elorrieta et al., 2021). Para intentar atajar estas tensiones, el Ayuntamiento de Barcelona aprobó una ordenanza de terrazas que acotaba la proliferación de las mismas.

Pero el contexto se altera con la llegada de la COVID-19. Expertos en movilidad, ingenieros y técnicos del gobierno municipal vieron en la situación sobrevenida un punto de inflexión para cambiar el modelo de ciudad. Como novedad, plantearon que el espacio público fuera el eje fundamental para la gran transformación urbana esperada (superbloques, pacificación de calles, ampliación de terrazas etc.). Las autoridades locales facilitaron la flexibilización de terrazas para ganar espacio público, entre otras medidas, reduciendo uno o varios carriles de circulación, sustituyendo las zonas de aparcamiento regulados por *new jersey* y ampliación de la superficie destinada a las terrazas en las aceras.

Con la vuelta de las restricciones, el Gremio de Restauración reclamó nuevas medidas para poder seguir manteniendo abierto el servicio. De este modo, muchas de las nuevas terrazas que ampliaron o consiguieron nuevas licencias comenzaron a instalarse de manera temporal en los chaflanes con bloques de hormigón. Meses más tarde, el ayuntamiento, anunció que estas terrazas pasarían de ser temporales a definitivas, convirtiéndose las terrazas en un elemento vertebrador de transformación de la movilidad y espacio público de Barcelona. El aumento de terrazas vuelve a activar problemas de ruido, conflictos con los vecinos y congestión en espacios que ya estaban saturados en una etapa previa. En algunos casos, y para evitar la proliferación en espacios con elevada densidad de estas instalaciones, se suspenden nuevas licencias de bares y restaurantes en dos de los principales ejes del Eixample. Meses más tarde el ayuntamiento da un paso más: se presentan los nuevos prototipos de terraza y se plantea la sustitución de los bloques de hormigón y *new jersey* por plataformas modulares. Se dota este cambio que para instalar los nuevos diseños con ayudas por un importe de 2 millones de euros. Al tiempo, el consistorio acelera la retirada de los bloques de hormigón con una inversión aproximada de 650.000 euros (Gerència d'Hàbitat Urbà, 2021). De este modo, las terrazas han pasado de ser un foco de conflicto a convertirse en un elemento vertebrador de la transformación de la movilidad y el espacio público en Barcelona.

2. METODOLOGÍA

La metodología de este estudio se establece a partir de una estrategia mixta que utiliza tanto fuentes primarias (levantamiento de datos a partir de la observación directa) como secundarias (bibliografía, estadísticas publicadas). El diseño metodológico contempla la utilización de técnicas cuantitativas y cualitativas. En primer lugar, se ha realizado un análisis de las estadísticas del portal de Open Data del Ayuntamiento de Barcelona relativas a las autorizaciones ordinarias y extraordinaria de terrazas de uso público (2019 al 2021). Estos datos han aportado información significativa sobre el estado actual de las terrazas, la ocupación y la implementación de nuevas instalaciones en el Eixample y en el conjunto de la ciudad.

Adicionalmente, la aproximación de carácter cuantitativo se ha complementado con técnicas cualitativas y particularmente, con la realización de observación sobre el terreno. El trabajo de campo se ha llevado a cabo



en el transcurso de septiembre de 2021 para, por una parte, observar el seguimiento de las dinámicas que ocurrían en la zona de estudio, y, por otra, la recogida de datos relativos a la implementación de nuevos elementos urbanos (*new jersey*, pilones, plataformas, etc.) en calzada.

El área de estudio comprende en el distrito del Eixample en Barcelona, un distrito en el que se ha analizado 2.392 terrazas, que representan el 34,5% de todas las terrazas de la ciudad. Asimismo, se realizaron entrevistas con una muestra de actores implicados y locales con terrazas en la zona de estudio. El análisis que ha permitido comparar el impacto de la pandemia en el uso del espacio público de la ciudad.

La observación y el trabajo de campo han tenido en cuenta los contextos de restricción impuestos por parte de las diferentes administraciones competentes (local, regional, estatal). Por su parte, la recogida de datos a partir del trabajo de campo se ha realizado en un contexto de mayor apertura de los cierres perimetrales de la ciudad y recuperación de las actividades sociales, reuniones en espacios cerrados, etc. Un contexto que ha servido para complementar la información que se ha obtenido de los datos cuantitativos y que apuntan a un cambio significativo en las dinámicas socioespaciales de la zona de estudio.

Por último, para el estudio se ha llevado a cabo la revisión de los diferentes planes de reforma urbana que se han implantado en el último decenio en el distrito del Eixample.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. La expansión de las terrazas en la ciudad de Barcelona durante la pandemia

Según las estadísticas disponibles, en 2020 Barcelona contaba con alrededor de 5.650 terrazas. Un año más tarde, y siguiendo las dinámicas indicadas en el apartado anterior, la cifra en 2021 ascendía a cerca de 7.000 terrazas (tabla 1). El incremento de estas instalaciones representa un 22,53% de la cifra total, un aumento significativo en un periodo de tiempo tan corto, lo que se explica por la situación excepcional derivada de la pandemia.



Tabla 1. Terrazas según distritos en Barcelona, 2021

DISTRIBUCIÓN DE TERRAZAS - DISTRITOS DE BARCELONA, 2021											
TIPOS DE TERRAZA	DISTRITOS										Total Barcelona
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	
Terrazas < 2021 - sin modificación	313	1085	270	191	167	112	121	220	260	510	3248
Terrazas ampliadas - 2021	189	990	195	104	158	94	86	112	144	400	2472
Terrazas - nuevas licencias 2021	88	317	183	68	128	75	71	53	69	150	1203
TOTAL	590	2392	648	363	453	281	278	385	473	1060	6923

DISTRIBUCIÓN DE TERRAZAS / TOTAL DE BARCELONA - DISTRITOS, 2021											
TIPOS DE TERRAZA	DISTRITOS										Total Barcelona
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià - Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	
Terrazas < 2021 - sin modificación	9,64	33,41	8,31	5,88	5,14	3,45	3,73	6,77	8,00	15,70	100,00
Terrazas ampliadas - 2021	7,65	40,05	7,89	4,21	6,39	3,80	3,48	4,53	5,83	16,18	100,00
Terrazas - nuevas licencias 2021	7,32	26,35	15,21	5,65	10,64	6,23	5,90	4,41	5,74	12,47	100,00
TOTAL	8,52	34,55	9,36	5,24	6,54	4,06	4,02	5,56	6,83	15,31	100,00

TIPOLOGIA DE TERRAZAS / DISTRITOS - BARCELONA, 2021											
	DISTRITOS										Total Barcelona
	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià - Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	
Terrazas < 2021 - sin modificación	53,05	45,36	41,67	52,62	36,87	39,86	43,53	57,14	54,97	48,11	46,92
Terrazas ampliadas - 2021	32,03	41,39	30,09	28,65	34,88	33,45	30,94	29,09	30,44	37,74	35,71
Terrazas - nuevas licencias 2021	14,92	13,25	28,24	18,73	28,26	26,69	25,54	13,77	14,59	14,15	17,38
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de Portal Open Data, Ajuntament de Barcelona.

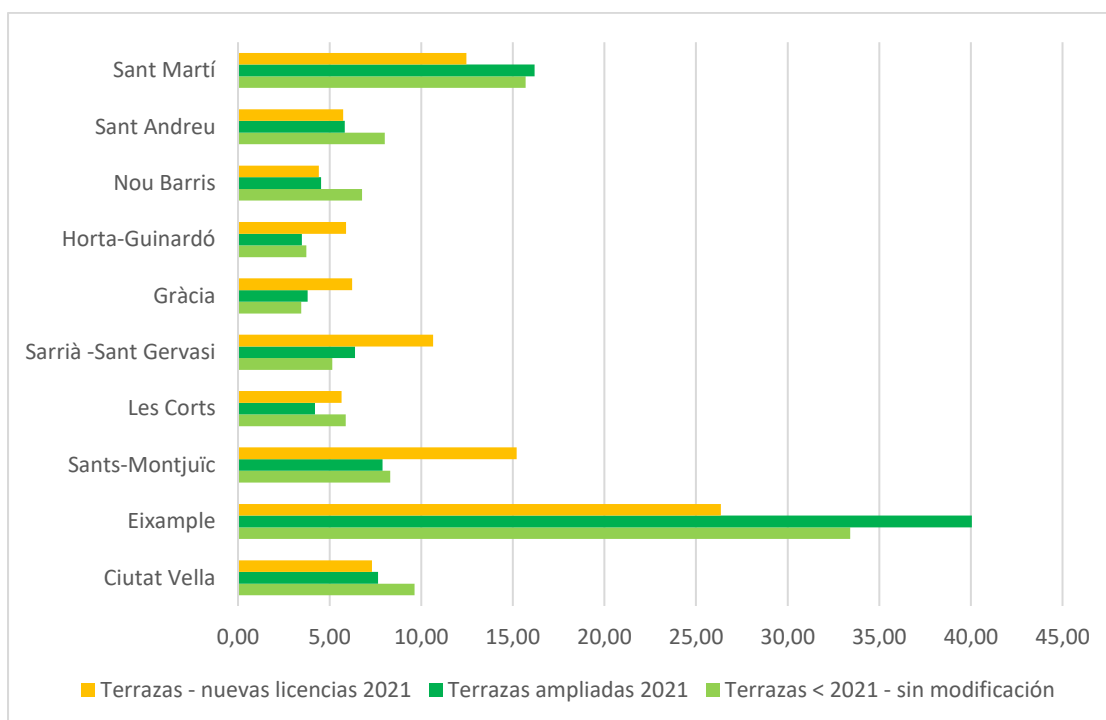
También cabe señalar que la expansión de las terrazas se acompaña de una creciente diversificación de tipos de instalaciones y un aumento muy destacado de tamaño medio de la terraza. Por lo que se refiere a la primera característica, las terrazas en acera pasan a ocupar espacio en la calzada, en espacios de servicios, en espacio peatonal... El segundo rasgo es más relevante si cabe: la superficie media de terraza, de 7,3 m² en 2018 y 8,2 m² en 2019 pasa a 12,8 m² en 2020 y a 19,6 m² en 2021. Así pues, las terrazas se multiplican y crecen.

Pero esta expansión no afecta a todos los barrios por igual. De hecho, se observa una distribución asimétrica si se revisa la composición desde el punto de vista territorial (figura 2).

Algunos distritos, en general menos frecuentados por el turismo, como Horta-Guinardó, Les Corts o Nou Barris, albergan una cifra más baja de terrazas mientras que otros como Eixample por extensión pero también por su centralidad, por su frecuentación turística e incluso por su configuración urbana (con una morfología que facilita estas instalaciones) concentra un tercio de las terrazas anteriores a 2020, pero protagoniza el gran crecimiento de ampliaciones y nuevas concesiones de licencias.



Figura 2. Tipologías de terrazas / total de Barcelona 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de Portal Open Data, Ajuntament de Barcelona.

Los nuevos elementos de mobiliario en aceras y calzadas crece en paralelo: en 2021 había 10.174 mesas de terraza más en las calles de la ciudad, que se suman a las 24.000 que ya existían. Según los cálculos del gobierno municipal, las mesas y sillas colocadas en el asfalto han eliminado casi 30.000 metros cuadrados de tráfico y aproximadamente el 43% de las terrazas autorizadas este último año se han ubicado en la calzada (1.588 de 3.668) (Ayuntamiento de Barcelona, 2021)

3.2. Las terrazas en el Eixample: la COVID-19 como oportunidad para crecer

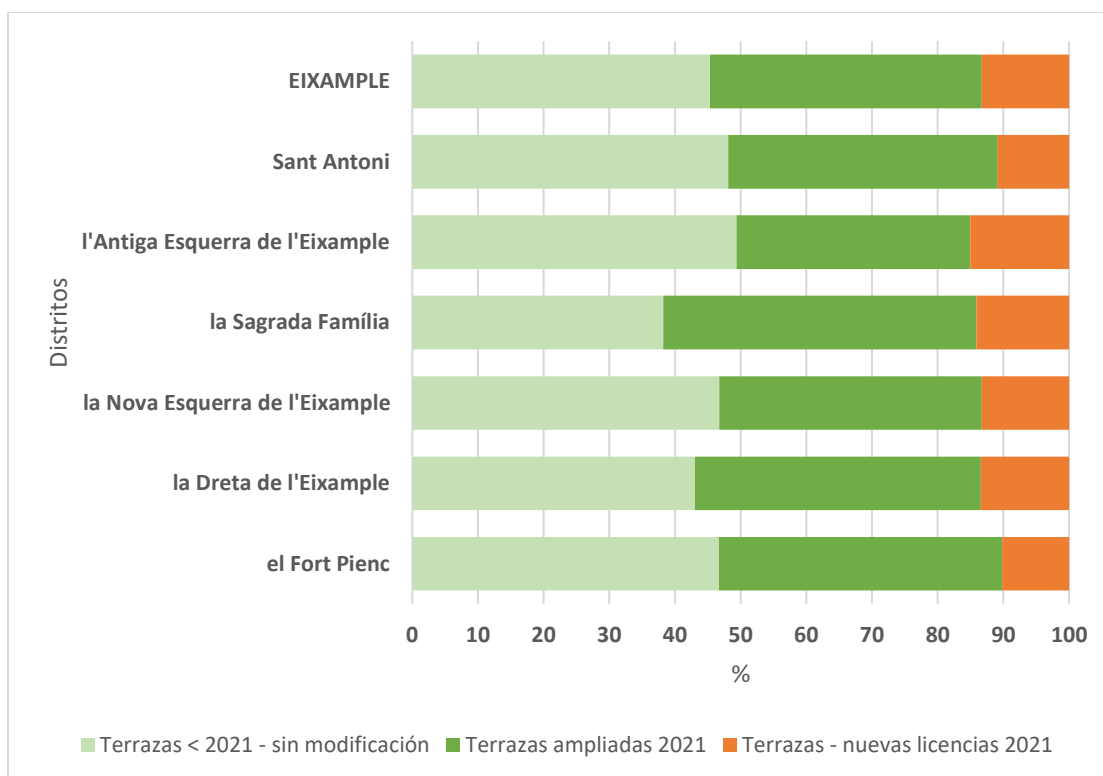
Como ya se ha indicado, el Eixample es el distrito de Barcelona con mayor número de terrazas, muy por encima de otros con una morfología urbana (calles y aceras estrechas) que dificultan este tipo de instalaciones. Con todo, las terrazas del distrito, casi 2.400 en 2021, se han incrementado notablemente con la pandemia, aunque en términos relativos su aumento haya sido inferior a la media de la ciudad, quizá porque algunos barrios de este distrito partían de un número relativamente elevado de terrazas anteriores a llegada de la COVID-19.

Pese a la aparente paradoja de que algunas áreas turísticas estaban en una situación económica bastante precaria durante la etapa de restricciones, se observa que el barrio de Sagrada Família, que acoge uno de los íconos turísticos más destacados de la ciudad (el templo de Gaudí que da nombre al barrio), es el que afronta mayor número de ampliaciones y nuevas licencias, quizá a la expectativa de un retorno a la actividad turística (figura 3).

Esta transformación también afecta a los barrios de la Dreta de l'Eixample y l'Antiga Esquerra del Eixample, dos espacios centrales en la ciudad, que contienen espacios muy turistizados como Passeig de Gràcia y Rambla de Catalunya y están próximos a Ciutat Vella, el ámbito con mayor frecuentación turística de la ciudad.



Figura 3. Distribución de terrazas en el distrito del Eixample según barrios y tipologías, 2021.



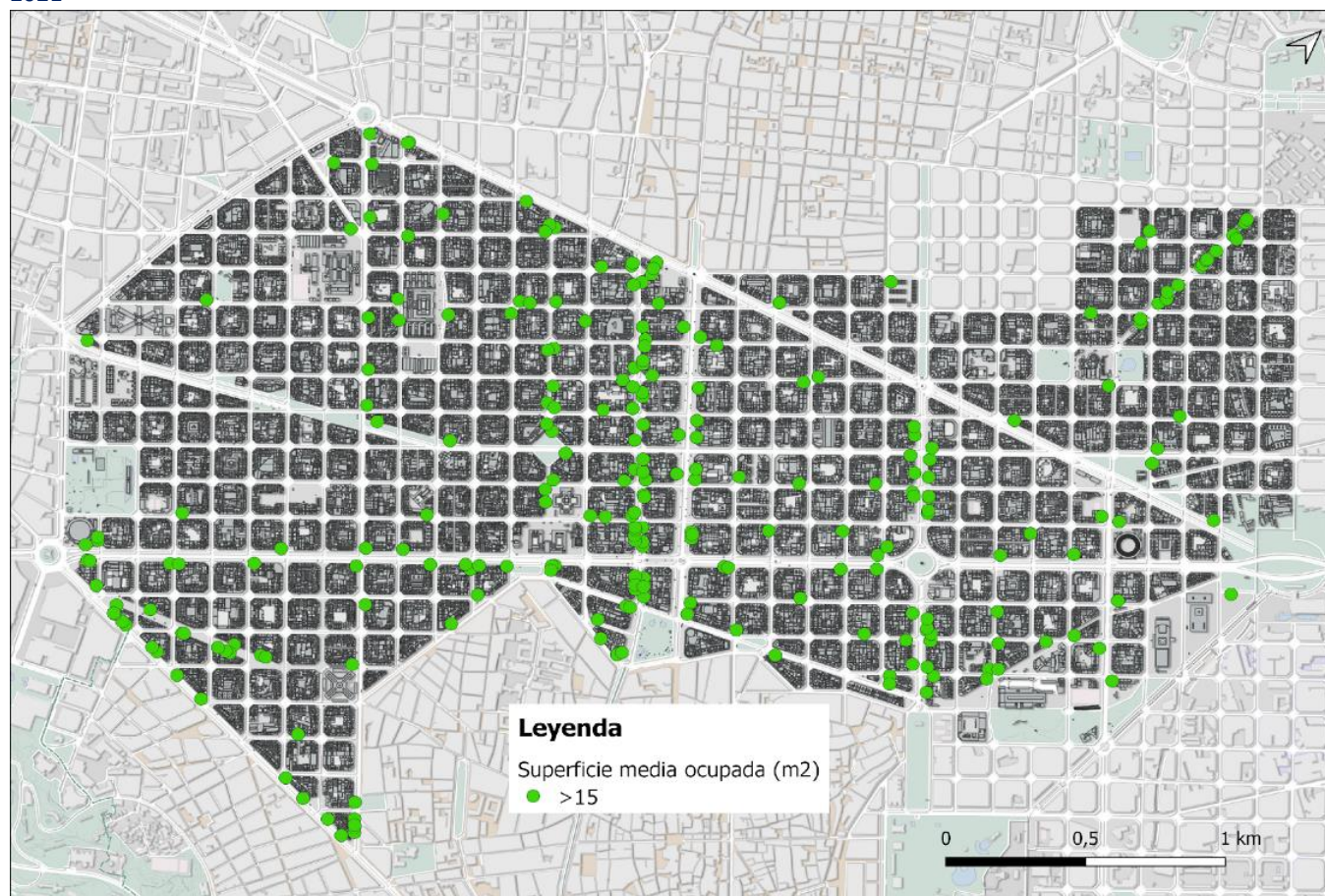
Fuente: Elaboración propia a partir de Portal Open Data, Ajuntament de Barcelona.

Otra cuestión a considerar es el aumento de la superficie media de terraza. Los locales de restauración del distrito han aprovechado la flexibilización para aumentar las superficies preexistentes y para generar nuevas instalaciones que han desarrollado formas diversas sobre el espacio de la ciudad: acera, calzada, espacio público, espacio privado, espacio peatonal y de servicios. Se trata de un proceso de privatización del espacio público, una apropiación que ha dado lugar a una competencia por el uso que se le da al espacio público, lo que puede comportar en un conflicto entre peatones y terrazas, terrazas frente a aparcamientos de coches, motos, bicicletas, bus y vehículos de distribución de mercancías.

La representación de las terrazas del Eixample con más de 15 m² permite identificar ejes urbanos muy vinculados con la actividad turística y que en esta etapa han convertido las terrazas en un elemento emblemático: Rambla de Catalunya, Enric Granados, Passeig de Sant Joan, Avinguda Gaudí (figura 4).



Figura 4. Terrazas con superficie media superior a 15 m², distrito del Eixample, 2021

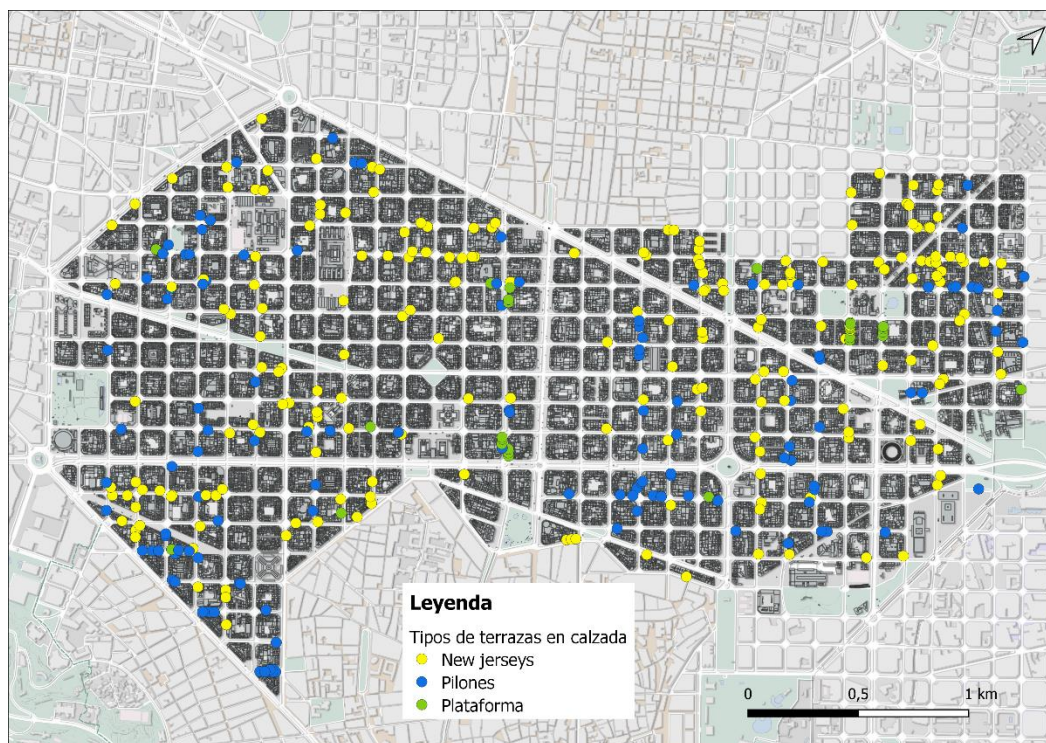


Fuente: Elaboración propia a partir de Open data Barcelona.

Pero también estas instalaciones están afectando a los carriles de circulación del tráfico rodado, ya que los bloques de hormigón, las *new jersey* y las plataformas se despliegan en espacios antes destinados al tránsito de vehículos (Figura 5).



Figura 5. Tipología de terrazas en calzada, distrito del Eixample, 2021

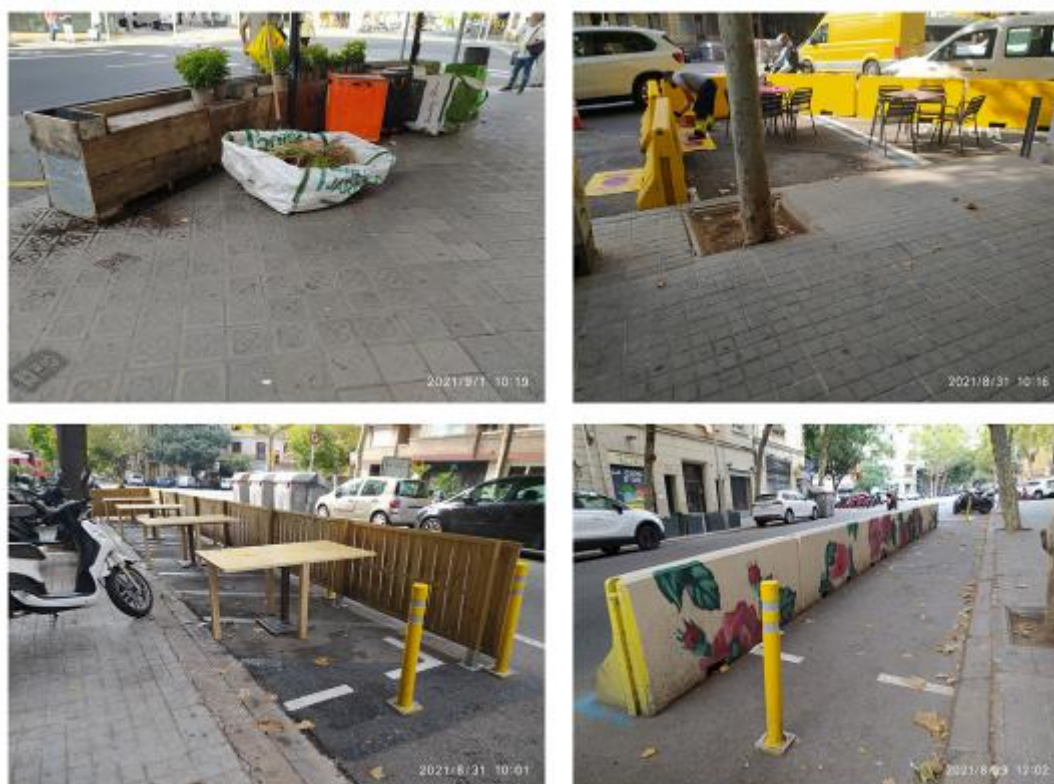


Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

En este caso, el mapa muestra diferencias en los patrones desde el punto de vista territorial: en Sagrada Família y el l'Antiga Esquerra de l'Eixample es más común la adopción del modelo *new jersey*, mientras que en Sant Antoni y la Nova Esquerra es frecuente el modelo de terraza protegido por pilones.

Otra cuestión a destacar y que ha surgido tanto en la observación durante el trabajo de campo (figura 6) como en las entrevistas a propietarios de locales es el elevado coste de mantenimiento del mobiliario urbano (maceteras, pintura, sillas, mesas, etc.) que, en este caso, ha sido a cargo de los establecimientos (bares, cafeterías y restaurantes). Los cierres intermitentes debido a las restricciones horarias o bien al cierre temporal o definitivo del negocio ha dejado buena parte de este mobiliario en la calzada de la ciudad y en ocasiones degradando el espacio público. Como consecuencia, en algunos tramos de viario urbano se han incrementado de manera exponencial el número de terrazas que han sido objeto de denuncias por parte de vecinos y de diversos colectivos sociales.

Figura 6. Elementos de mobiliario urbano en terrazas, distrito del Eixample, 2021.



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

Cabe destacar, también, la concentración de terrazas en algunos ejes viarios, que ya partían de una situación de saturación previa (tabla 2). Se ha procedido a delimitar el espacio de la trama urbana correspondiente al distrito 2 de la ciudad y se ha medido el viario dentro del perímetro del distrito. La tabla resultante muestra algunas calles con un elevado número de terrazas, como Provença o Consell de Cent, porque son vías largas que recorren el ensanche de este a oeste y que cuentan con más de un centenar de terrazas, pero tiene más interés la densidad de instalaciones, que sitúa calles como Enric Granados (con una extensión de poco más de 1 km de longitud cuenta con 58 terrazas), Aribau, Còrsega o Passeig de Sant Joan como las que soportan mayor presión en el distrito. A fin de poner coto a la congestión en calles con elevada densidad de terrazas, el Ayuntamiento aprobó una medida de suspensión de nuevas licencias en dos calles del Eixample. La medida es una respuesta a las posibles consecuencias que traería la implementación del nuevo proyecto de supermanzanas, que supondría la masificación de locales y el alza de su alquiler debido al aumento de la demanda. Una de las calles que se observan con mayores cambios es Enric Granados, una céntrica vía que ejemplifica la suspensión de nuevas licencias y donde se prevé dar continuidad al programa de supermanzanas.



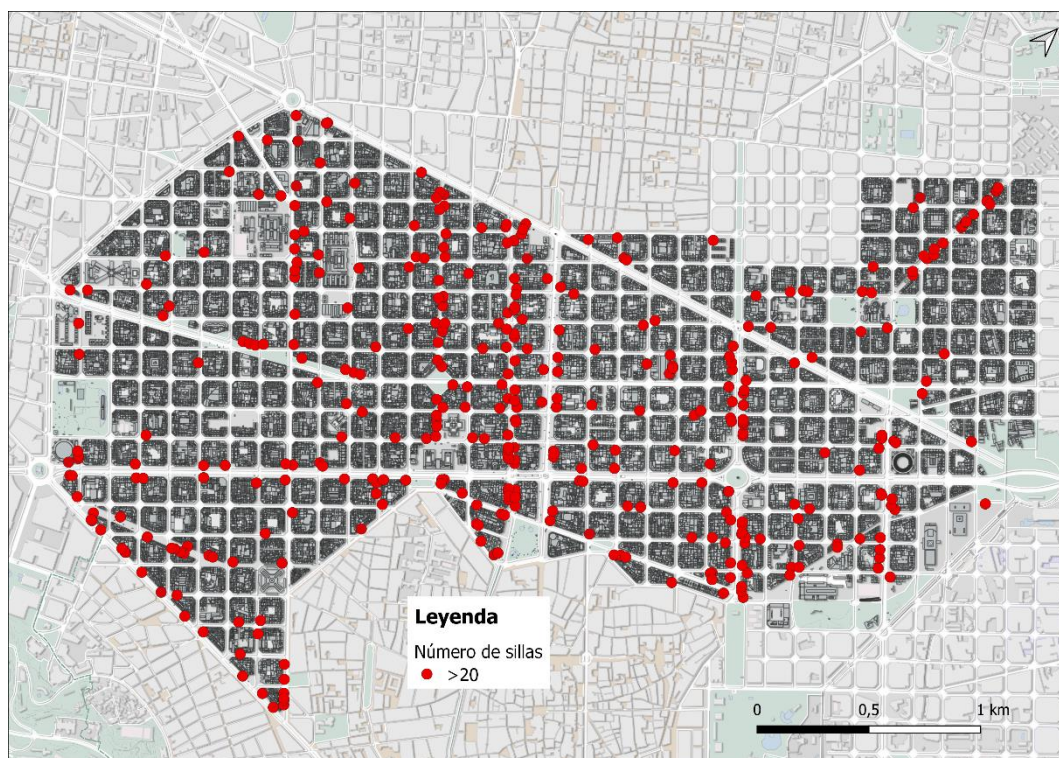
Tabla 2. Selección de las 20 calles con mayor número de terrazas, distrito de Eixample, 2021

ID	CALLES	el Fort Pienc	la Dreta de l'Eixample	la Nova Esquerra de l'Eixample	la Sagrada Família	l'Antiga Esquerra de l'Eixample	Sant Antoni	Nº locales con terraza	Km de longitud de la calle - Distrito Eixample	Terrazas / Km2
1	C. PROVENÇA		39	25	26	18		108	4,40	24,5
2	C. CONSELL DE CENT	7	49	20	3	21		100	4,14	24,2
3	C. DIPUTACIO	8	33	19		34		94	4,00	23,5
4	C. VALENCIA		23	14	14	35		86	4,40	19,5
5	C. MALLORCA		29	8	28	19		84	3,90	21,5
6	C. ROSSELLO		20	13	17	28		78	3,04	25,7
7	C. COMTE D'URGELL			9		47	18	74	2,30	32,2
8	C. ARAGO	3	28	21	5	14		71	4,40	16,1
9	C. CORSEGA		19	5	23	20		67	1,42	47,2
10	C. ARIBAU					63		63	1,36	46,3
11	C. ENRIC GRANADOS					58		58	1,16	50,0
12	G.V. CORTS CATALANES	9	16	9		5	15	54	4,41	12,2
13	C. MUNTANER					41	10	51	1,44	35,4
14	C. COMTE BORRELL			23		1	24	48	2,39	20,1
15	C. CALABRIA			27			20	47	2,02	23,3
16	C. VILADOMAT			27			19	46	2,31	19,9
17	C. VILLARROEL					31	13	44	2,00	22,0
18	RBLA. CATALUNYA		43					43	1,15	37,4
19	PG. SANT JOAN	12	30					42	0,95	44,2
20	C. CASANOVA					37	4	41	1,10	37,3

Fuente: Elaboración propia a partir de Portal Open Data, Ajuntament de Barcelona.

Por su parte, la cartografía de las terrazas con más de 20 sillas (figura 7) permite identificar algunos ejes como la avenida Gaudí en el barrio de Sagrada Família, Passeig de Sant Joan, Passeig de Gràcia, Rambla de Catalunya y Enric Granados son algunos de los más destacados.

Figura 7. Terrazas con más de 20 sillas, distrito de Eixample, 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de Portal Open Data, Ajuntament de Barcelona.

Esta presión generada por la reactivación post pandemia, el aumento de terrazas y el gran dinamismo de la zona, ha traído consigo una serie de conflictos con los vecinos del barrio. El Eixample es un área característica



por el uso mixto de las edificaciones, de manera que el aumento del ruido por la noche y la degradación del espacio público ha sido el principal problema que ha llevado a los habitantes de esta zona a liderar una campaña para demandar al ayuntamiento un mayor control en horas de cierre y limitar las licencias ya otorgadas.

A ello cabe sumar el impacto sobre las plazas de estacionamiento. A partir del trabajo de campo realizado (tabla 3) se observa que la afectación sobre las calzadas más destacada tiene lugar en los barrios de la Dreta de l'Eixample y en Sagrada Família. Se trata de dos espacios en que se incrementan las terrazas sobre todo mediante la ampliación de las existentes que se expanden hacia la calzada. En conjunto, las plazas de aparcamiento destinadas a motos son espacios que se ven modificados por las nuevas terrazas.

Tabla 3. Estimación del impacto de las terrazas en calzada, distrito de Eixample, 2021

ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LAS TERRAZAS EN CALZADA - DISTRITO DE EIXAMPLE, 2021

BARRIO	Plazas aparc. coche			Plazas aparc. motos
	Plazas aparc. zona verde	Plazas aparc. zona azul	Plazas en carriles de servicio	
el Fort Pienc	0	8	6	93
la Dreta de l'Eixample	61	96	18	228
la Nova Esquerra de l'Eixample	42	25	10	67
la Sagrada Família	90	23	9	114
l'Antiga Esquerra de l'Eixample	33	54	0	99
Sant Antoni	105	21	2	70
EIXAMPLE	380	227	45	671

ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LAS TERRAZAS EN CALZADA POR BARRIOS / DISTRITO DE EIXAMPLE, 2021

BARRIO	Plazas aparc. coche			Plazas aparc. motos
	Plazas aparc. zona verde	Plazas aparc. zona azul	Plazas en carriles de servicio	
el Fort Pienc	0,00	3,52	13,33	13,86
la Dreta de l'Eixample	16,05	42,29	40,00	33,98
la Nova Esquerra de l'Eixample	11,05	11,01	22,22	9,99
la Sagrada Família	23,68	10,13	20,00	16,99
l'Antiga Esquerra de l'Eixample	8,68	23,79	0,00	14,75
Sant Antoni	27,63	9,25	4,44	10,43
EIXAMPLE	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: Elaboración propia a trabajo de campo.

Cabe apuntar el hecho de que cada barrio ha optado por estrategias distintas, lo que lleva a afectaciones distintas: así, en el Fort Pienc por ejemplo, las terrazas que se instalan en calzada afectan fundamentalmente plazas de aparcamiento de motos. Sin embargo, en el barrio de Sant Antoni la mayor afectación se observa sobre espacios de calzada anteriormente destinados a aparcamientos en zona verde lo que, en definitiva, acaba repercutiendo sobre la calidad de vida y la movilidad de los residentes del barrio. En la Dreta de l'Eixample se incide en mayor medida en las plazas de estacionamiento en zona azul, con menor impacto sobre los vecinos del barrio.

4. CONCLUSIONES

La ciudad de Barcelona aborda los retos ambientales, económicos, sociales que se plantean las grandes ciudades a escala global a partir de propuestas que buscan la sostenibilidad y que se despliegan en actuaciones como el Programa de supermanzanas. En los últimos dos años, para hacer frente a los desafíos que plantea la irrupción de la COVID-19, algunos parámetros se modifican con objeto de dar respuesta a la necesidad de establecer una



distancia de seguridad y crear nuevas zonas de paso durante la etapa pandémica. Estas transformaciones urbanas, ejecutadas de manera muy rápida, han permitido avanzar en la consolidación de nuevos espacios para los peatones, el uso de nuevo mobiliario urbano en la calzada y han resultado en una ocupación temporal del espacio público para uso privado.

En este contexto, la expansión en número y en superficie de terrazas asociadas a negocios de restauración y turismo -debido a las restricciones en el interior de los locales- ha supuesto un paso con connotaciones contrastadas: por un lado, contribuyen a la pacificación del tráfico rodado en una ciudad que aspira a avanzar en una movilidad sostenible, pero de otro lado, representa y consolida una privatización del espacio antes público, lo que se inscribe en los debates sobre el conflicto creciente entre el uso comunitario y el uso privado del espacio urbano. Las terrazas se han expandido y colonizan el paisaje urbano, con un crecimiento muy significativo y también muy veloz que se justifica por la excepcionalidad del momento.

Por otra parte, nuevos horizontes de conflicto se dibujan a partir de las actuaciones: la apropiación del espacio público ha incrementado la competencia por el uso del espacio comunitario con medios motorizados o incluso por parte de peatones. Las terrazas se amplían en las aceras y se expanden por las calzadas, con afectaciones sobre las zonas de aparcamiento en una ciudad densa con problemas de estacionamiento estructurales. También, como consecuencia de la proliferación de terrazas, se ha intensificado el conflicto por la congestión y ruido, particularmente, en los sectores con mayor frecuentación turística. Por último, y dada la consolidación de las instalaciones realizadas durante la pandemia, se observa que los espacios turísticos han conseguido -en un escenario de reducción de flujos de visitantes y de amenaza de crisis para el sector- posicionarse con ventaja con vistas a un futuro de reactivación del turismo, lo que no deja de ser paradójico en una ciudad que pretendía, de alguna manera, alejar la sombra del *overtourism*.

AGRADECIMIENTOS

“Turismo y ciudad: análisis y evaluación de las sinergias, conflictos y retos generados por el desarrollo turístico en las ciudades españolas” (PGC2018-097707-B-I00), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, la Agencia Estatal de Investigación y “ERDF A way of making Europe”.

REFERENCIAS

- Año, M., Cubi, J., Dobón, J., Fortuño, M., Segarra, V. G., Lanzas, O., Vidal, J. M. (2021). Barcelona : la transformación del modelo urbano. *Paisea*, 14. Recuperado en www.pisea.org
- Àrea d'Ecologia, Urbanisme, I. i M. (2012). *Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018*. Recuperado en <https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/quienes-somos/plan-de-movilidad-urbana>
- Ayuntamiento de Barcelona (2021). *Open Data*. Recuperado en <https://opendata-ajuntament.barcelona.cat/es/>
- Ayuntamiento de Barcelona (2022). *Obrim carrers cada fin de semana*. Recuperado en <https://www.barcelona.cat/obrimcarrers/es>
- Cuello, H. (2021). Cómo cambiar comportamientos durante una pandemia: El uso de nudges para enfrentar la COVID-19. *Gestión y Análisis De Políticas Públicas*, (25), 73–86. <https://doi.org/10.24965/gapp.i25.10873>
- Elorrieta Sanz, B., García Martín, M., Cerdan Schwitzguébel, A., & Torres Delgado, A. (2021). La ‘guerra de las terrazas’: privatización del espacio público por el turismo en Sevilla y Barcelona. *Cuadernos de Turismo*, (47), 229–259. <https://doi.org/10.6018/turismo.474091>
- Gerencia Adjunta de Medio Ambiente y Servicios Urbanos. (2019). *Ordenanza ZBE Barcelona*, 1–26. Recuperado en https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/es/noticia/aprobada-la-ordenanza-que-regula-la-zona-de-bajas-emisiones_895287



- Gerència d'Hàbitat Urbà (2021). *Ordenança de terrasses*. Recuperado en <https://ajuntament.barcelona.cat/eixample/es/ordenanzas-de-terrazas>
- Lydon, M. Khawarsad, A. Bartman, D. Woudstra, R. (2012): *Urbanismo Táctico: Acción a Corto Plazo - Cambio a Largo Plazo*. Vol 2. Recuperado en http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/urbanismo_tactico_2_digital_edition)
- López Palomeque, F. (2015). Barcelona, de ciudad con turismo a ciudad turística: notas sobre un proceso complejo e inacabado. *Documents d'Anàlisi Geogràfica* , 61 (3), 483-506. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.296>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “ 15-Minute City ”: Sustainability , Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Moreu Carbonell, E. (2021): Marco jurídico del urbanismo táctico. Lefebvre, *Revista Derecho de Urbanismo*, mayo de 2021. Recuperado en <https://elderecho.com/marco-juridico-del-urbanismo-tactico>.
- Rode, P. (2019). Climate emergency and cities: an urban-led mobilisation. *LSE Cities Discussion Papers, Research Strand*, 2. Recuperado en <https://lsecities.net/wp-content/uploads/2019/10/Rode-P-2019-Climate-Emergency-and-Cities-An-urban-led-mobilisation.pdf>
- Rueda, S. (2017). *Barcelona, ciudad mediterránea, compacta y compleja. Una visión de futuro más sostenible*. Barcelona, Ajuntament. Recuperado en <http://www.bcnecologia.net/es/publicaciones/barcelona-ciudad-mediterranea-compacta-y-compleja-una-vision-de-futuro-mas-sostenible>



LOS CENTROS HISTÓRICOS EN TIEMPOS DE COVID-19. TURISMO Y CAMBIOS EN EL TEJIDO COMERCIAL DEL CENTRO DE MÁLAGA

Fátima Santos-Izquierdo

Departamento de Geografía Universidad de Málaga

Mario Blanco-Vílchez

Departamento de Geografía Universidad de Málaga

Yolanda Romero-Padilla

Departamento de Organización de Empresas Universidad Complutense de Madrid

Enrique Navarro-Jurado

Departamento de Geografía Universidad de Málaga

Resumen: La COVID-19 ha puesto en jaque el modelo de producción y consumo, en especial el de las economías excesivamente dependientes del turismo. Tras la crisis de 2008, el crecimiento turístico se estableció como uno de los principales mecanismos para la recuperación, lo que implicó una mayor especialización turística de las ciudades europeas. Contexto en el que surgen voces críticas y protestas vecinales sobre la mercantilización de la vivienda, la desaparición del comercio tradicional o la privatización del espacio público. La ciudad de Málaga no ha estado exenta de estos problemas desde su apuesta por la recuperación del Centro Histórico vía políticas de regeneración y rehabilitación urbana. El objetivo del estudio es analizar las transformaciones del tejido comercial del Centro Histórico de Málaga motivadas por la actividad turística. Para ello, se realizó un levantamiento de datos sobre los usos de locales en planta baja en 2021. Tras volcar los datos en un SIG y analizar su concentración, distribución y cambios, los resultados revelan que el colapso de los flujos turísticos internacionales y la vulnerabilidad mostrada por la zona no ha motivado un cambio en la estrategia urbana del Centro Histórico de Málaga, más bien una intensificación de la función turística.

Palabras clave Turistificación, gentrificación, transformaciones urbanas, tejido comercial, COVID-19.

Abstract: COVID-19 has put the production and consumption model in check, especially that of economies excessively dependent on tourism. After the 2008 crisis, tourism growth was established as one of the main



mechanisms for recovery, which implied a greater tourist specialization of European cities. In this context, critical voices and neighborhood protests arise about the commodification of housing, the disappearance of traditional commerce or the privatization of public space. The city of Malaga has not been exempted from these problems since its commitment to the recovery of the Historic Center via urban regeneration and rehabilitation policies. The objective of the study is to analyze the transformations of the commercial fabric of the Historic Center of Malaga driven by tourist activity. For this, a data collection was carried out on the uses of premises on the ground floor in 2021. After dumping the data into a GIS and analyzing its concentration, distribution and changes, the results reveal that the collapse of international tourist flows and the vulnerability showed in the area has not motivated a change in the urban strategy of the Historic Center of Malaga, rather an intensification of the tourist function.

Keywords: touristification, gentrification, urban transformations, commercial fabric, COVID-19.

1. INTRODUCCIÓN

La turistificación de los centros históricos de las ciudades no es una casualidad: parte de intensos procesos de regeneración y rehabilitación urbana que comenzaron a desarrollarse en España a partir de los 70 (Jover & Díaz-Parra, 2020) como respuesta a procesos de globalización y reestructuración económica (Soja, 2008). Esto provocó una serie de transformaciones físicas, económicas y simbólicas junto a la activación procesos de turistificación y/o gentrificación que han afectado en mayor o menor medida a todas las ciudades occidentales.

Con la crisis del 2008 se produce una intensificación en la especialización turística de las ciudades como fórmula de recuperación, agravando problemas previos y generando otros nuevos, al penetrar el turismo en la ciudad residencial; a los que se suma la fragilidad de estas zonas ante contracciones de demanda turística, como la experimentada durante la pandemia COVID-19. En este contexto, las actividades comerciales se transforman y se aceleran algunos de los procesos que ocurren desde el 2008: la concentración de capital en cada vez menos empresas; la virtualización creciente del comercio; la dependencia logística o la destrucción de empleos (Frago, 2021; Nanda et al., 2021).

Con estos antecedentes, el objetivo es analizar las transformaciones del tejido comercial del centro de Málaga motivadas por el turismo en el contexto de la pandemia, mediante la adaptación de metodologías utilizadas en el ámbito de la gentrificación comercial. Las hipótesis plantean que las zonas más turísticas son menos diversas, tienen concentrados ciertos usos y son más volátiles. Se parte de un trabajo previo realizado por el Observatorio de Medio Ambiente Urbano de Málaga (OMAU) en 2019, con datos de usos de locales en planta baja del centro. Estos usos son actualizados en 2021 con un minucioso trabajo de campo. Se usan Sistemas de Información Geográfica (SIG) para analizar la diversidad, la concentración y los cambios de dichos locales.

Estructuralmente, se ha realizado una revisión conceptual y metodológica de las temáticas del estudio: la turistificación y la gentrificación comercial. Seguidamente se presenta el ámbito de estudio y la metodología, de naturaleza esencialmente cuantitativa y cartográfica, aunque consciente del contexto histórico y político en el que se inserta el ámbito de estudio. Tras la presentación y justificación de las variables utilizadas, se muestran los resultados y análisis efectuados, discutiendo finalmente estos y proponiendo líneas de investigación futuras.

1.1 Revisión de la literatura: Gentrificación y turistificación del tejido comercial

La renovación de las áreas degradadas de las ciudades occidentales se volvió habitual a finales del siglo XX, mediante procesos planificados de regeneración y rehabilitación urbana que aumentaron su atractivo residencial, pero también el turístico (de la Calle, 2019; Jover & Díaz-Parra, 2020). Este contexto permite la llamada reestructuración turística de la ciudad (Blanco-Romero et al., 2019) donde el turismo es una de las



principales fuerzas productoras del espacio (Lefebvre, 1974), lo que ha ocasionado múltiples transformaciones en las ciudades. Estas van desde lo físico (reconversión del paisaje comercial, del espacio público, etc.) hasta lo simbólico (reconfiguración de prácticas sociales, objetos, etc.) pasando por lo económico (creación de nuevos mercados: alquiler turístico, capitalismo de plataformas, turismo residencial, etc.), sobre la base de la priorización del turista sobre el residente en un proceso denominado turistificación (Barata-Salgueiro & Guimarães, 2020; Barbosa & Lopes, 2019; Campos & Sequeira, 2020; Gil & Sequera, 2020).

Tras la crisis del 2008 y la penetración del turismo en la ciudad residencial (Celata & Romano, 2020) la vivienda se convierte en la nueva frontera de mercantilización turística, y su contenido social, en nuevo objeto de apropiación (Martínez-Caldentey et al., 2020). Progresivamente, se vinculan los términos turistificación y gentrificación en la medida en que el desarrollo turístico genera dinámicas de desplazamiento de los residentes con menor poder adquisitivo por otros de mayor por la vía residencial (sustitución de uso residencial y aumento de precios del alquiler convencional), la comercial (pérdida de funcionalidad y sustitución de usos tradicionales), y la de uso común turístico-residencial (privatización del espacio público, transformación del tejido social/identitario) (Cócola-Gant, 2015; Gil García, 2020).

Originariamente, el término gentrificación denominaba la mejora física de un entorno y el reemplazo de la clase trabajadora por grupos de clase media en los centros urbanos (Glass, 1967). Forma parte de una estrategia urbana global en un paradigma de gestión neoliberal de la ciudad, que se identifica con el urbanismo empresarial de Harvey (2002) y que capitaliza la cultura como eje de desarrollo económico (Castro-Noblejas et al., 2022; Scott, 1997) este *city-branding* económicamente positivo (Bramwell & Rawding, 1996) modula el discurso de la administración local, que destaca los efectos percibidos como positivos.

Gotham (2005) propuso el concepto de gentrificación turística como “dispositivo heurístico que explica las transformaciones de barrios de clase media en enclaves relativamente prósperos y exclusivos marcados por una proliferación de áreas de entretenimiento corporativo y turismo” (p. 1102). La gentrificación turística desplaza indirectamente tanto a comercios como a residentes con una sustitución simbólica de usos y usuarios (Cócola-Gant, 2015). Los agentes del cambio no son solo residentes de clase media, sino una clase media cosmopolita que demanda y reproduce ambientes urbanos similares allí donde va (Judd, 2003).

Los primeros trabajos sobre gentrificación comercial ya hablaban de una dimensión simbólica. Así, desde el enfoque de los “paisajes comerciales de la gentrificación”, Bridge & Dowling (2001) estudiaron las prácticas de consumo asociadas a la clase media gentrificadora y su relación con la identidad. Según Blázquez-Salom et al. (2019) los turistas juegan un papel central en la construcción de los actuales paisajes comerciales de gentrificación en la medida en que consumen tipos de comida y ropa que simbolizan “estilos de vida y la auto confirmación de la identidad”.

La gentrificación se ha abordado en los estudios de turistificación, principalmente, desde la dimensión de impactos socioeconómicos (Etxezarreta-Etxarri et al., 2020; García-Hernández et al., 2020; Gil & Sequera, 2018; Jover-Báez & Berraquero-Díaz, 2020). Son menos los que lo hacen desde el análisis de la estructura comercial, como Anguera-Torrell & Cerdan (2021) en el caso de Barcelona, y de Barata-Salgueiro & Guimarães (2020) en Lisboa. Los estudios que abordan este tema lo hacen con cierta diversidad de técnicas metodológicas, sin embargo, pivotan en torno a tres criterios clave: diversidad comercial, concentración de tipologías de actividad y evolución (cambios) del tejido comercial.

Desde el enfoque de la gentrificación comercial, Yoon & Park (2018) analizan la diversidad mediante la aplicación de un índice de entropía con el que miden la complejidad de los usos comerciales en diferentes calles de Seúl (Corea del Sur). Para comparar el impacto del alquiler turístico en ciudades italianas, Celata & Romano (2020) determinan la “ciudad turística” en base a la concentración de anuncios de Airbnb, usando una metodología fractal. Martínez-Caldentey et al. (2021), en su estudio sobre la distribución del alquiler residencial y turístico en Madrid, determinan los barrios donde se concentra la oferta de alquiler turístico utilizando la herramienta de puntos calientes optimizados de ArcGIS.



En cuanto a cambios en el tejido comercial, Blázquez et al. (2018) analizan la gentrificación turística del paisaje comercial por la evolución de las fachadas de negocios del centro de Palma de Mallorca aplicando la *Grounded Theory* visual. Destacan la tematización de las tiendas de las calles principales en un nuevo paisaje en el que proliferan franquicias y marcas de las principales cadenas comerciales, así como las tiendas de souvenirs, comida, ropa y accesorios. En su análisis de la gentrificación comercial en Garosu-Gil (Corea del Sur), Park et al. (2020) proponen 4 factores para identificar y evaluar los cambios en los tipos de establecimientos: 1. residencias que pasan a comercios; 2. tiendas que cambian de tipología; 3. negocios generales que pasan a ser franquicias; 4. incrementos en la tasa de cierre de negocios.

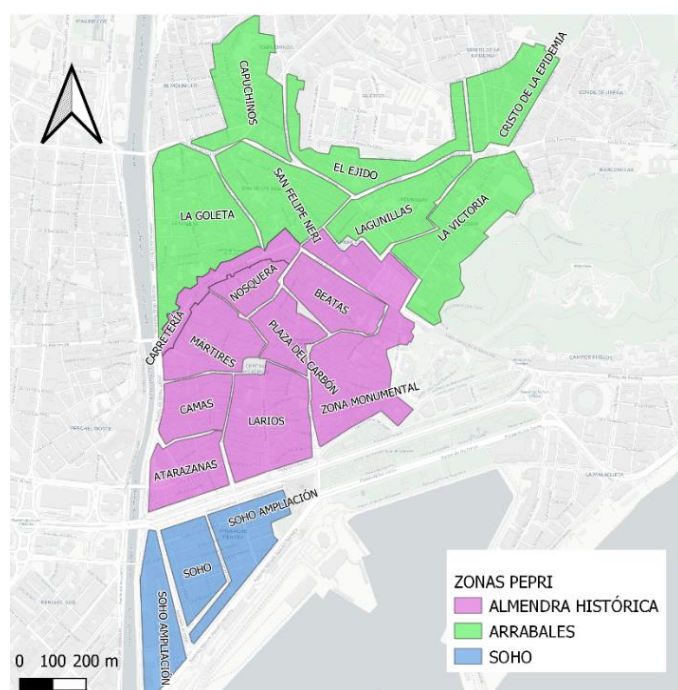
Recientemente encontramos artículos que analizan las transformaciones en la estructura comercial en el contexto COVID-19. Así, Frago (2021) compara la proporción de comercios que estaban cerrados antes y después de la pandemia con la prueba estadística de Chi-cuadrado en zonas comerciales de Barcelona. Nanda et al. (2021) examinan los cambios del sector *retail* inmobiliario y el paisaje de las calles principales de Reino Unido mediante entrevistas a informantes clave, prestando especial atención al proceso de digitalización que el contexto COVID-19 aceleró.

2. ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

Esta comunicación analiza las transformaciones del tejido comercial relacionadas con el desarrollo turístico de las zonas del PEPRI-Centro, partiendo de un estudio previo realizado por el Observatorio de Medio Ambiente Urbano de Málaga (OMAU, 2019) Las zonas que abarca el estudio (figura 1) son la Almendra Histórica (ciudad intramuros: rosa), Arrabales (verde) y Soho (azul).

El estudio del OMAU (2019) cuenta con 5.810 datos usos de locales en planta baja del centro. Estos usos son actualizados en 2021 (enero-diciembre) con un exhaustivo trabajo de campo y documentados con fotografías y observación directa; la captación se complementa con datos de Google Street View, Google My Business y Bing Maps StreetSide. Posteriormente se usa un SIG para analizar la diversidad, la concentración y los cambios de dichos locales (Tabla 2).

Figura 1: Ámbito de estudio



Fuente: Elaboración propia



Los usos de los locales se recategorizan en “grupos de actividades” (GA) y “actividades detalladas” (AD) en base a: 1. observación directa y documentación visual durante el trabajo de campo; 2. clasificaciones realizadas por otros estudios sobre estructura del tejido comercial (Anguera-Torrell & Cerdan, 2021; Blázquez-Salom et al., 2019; Bridge & Dowling, 2001). Los locales de 2019 y 2021 son agrupados en 25 grupos de actividad y 84 actividades detalladas (Anexo 1). Seguidamente, se caracterizan los negocios como negocios “turísticos”, “no turísticos” y “no negocios”, a partir de la clasificación de actividades turísticas de la Cuenta Satélite de Turismo de España (2019). Así, solo se consideran locales turísticos los que: 1. ofrecen productos característicos del turismo que en la mayoría de países dejarían de existir en ausencia de este; 2. ofrecen productos conexos que son consumidos por los visitantes en cantidades que resultan importantes, aunque no figuran en la lista de productos característicos del turismo. También se consideran de esta naturaleza las tiendas de comida gourmet, las tiendas de recuerdos, las oficinas de cambio de divisas y los establecimientos de consignas, incluyéndose estos en la categoría “otros productos no característicos” (Anexo 2).

Se realizan análisis estadísticos y espaciales con variables de concentración, diversidad y cambios en QGIS 3.16. Se identifica una zona de concentración para cada tipo de negocio: turístico, no turístico y no negocio, que se caracterizan según los tipos de cambios que acumulan y la diversidad de GA.

Seguendo a Yoon & Park (2018) se evalúa la diversidad para los GA mediante un índice entrópico: se utiliza el índice de Shannon-Weaver, ya utilizado por Ontiveros & Castro (2014) para medir la diversidad comercial en diferentes áreas de la zona metropolitana de San Luis Potosí (México). Aquí se utiliza una cuadrícula de 50x50 metros (OMAU, 2019).

El índice se calcula de la siguiente forma:

$$H' = - \sum_{i=1}^u p_i \times \log^2 p_i$$

Donde u es el número total de GA y p_i la frecuencia relativa del GA i . El índice mide la diversidad de los GA presentes en distintas zonas del área de estudio. El valor del índice aumenta a medida que hay un mayor número de GA en una zona y/o los diferentes locales se distribuyen homogéneamente entre los distintos grupos. Cuanto mayor sea el índice, mayor es la diversidad de una zona en particular. El valor “0” representa la mínima diversidad, cuando en un área solo hay un GA.

Seguendo otros estudios que analizan patrones de concentración en contextos de turistificación (Martínez-Caldentey et al., 2021; Celata y Romano, 2020) se identifica la zona de concentración de negocios turísticos, no turísticos y no negocios mediante un análisis de puntos calientes-fríos. Este análisis permite identificar zonas de concentración estadísticamente significativas en base a la estadística G_i^* de Getis-Ord, indicando dónde se concentran espacialmente las entidades con valores más altos y más bajos (calientes y puntos). Así, se identifican las zonas turísticas, comerciales y residenciales para comparar el comportamiento de su tejido comercial.

Al interpretar la evolución del paisaje comercial (Park et al., 2020; Blázquez-Salom et al., 2018), se analizan los cambios de tipología (negocio turístico, negocio no turístico y no negocio). todo cambio implica una sustitución y dos interpretaciones: un negocio abre en 2021, por otro que estaba cerrado en 2019 y viceversa. De esta forma se pone el foco en la sustitución de actividades (Tabla 1.).



Tabla 1. Interpretación de cambios

Situación inicial (2019)	Situación final (2021)	Interpretación del cambio
Negocio turístico (T)	Negocio no turístico	Pérdida de negocio turístico
		Nuevo negocio no turístico
	No negocio	Pérdida de negocio turístico
		Nuevo no negocio
Negocio no turístico (NOT)	Negocio turístico	Pérdida de negocio no turístico
		Nuevo negocio turístico
	No negocio	Pérdida de negocio turístico
		Nuevo no negocio
No negocio (NN)	Negocio no turístico	Pérdida de no negocio
		Nuevo negocio no turístico
	Negocio turístico	Pérdida de no negocio
		Nuevo negocio turístico

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 2. Resumen de variables utilizadas.

TIPO	VARIABLES	DESCRIPCIÓN	AUTORES
DIVERSIDAD	Grupos de actividades	Proporción de grupos de actividades	Anguera-Torrell & Cerdan (2021); OMAU (2019); Yoon & Park (2018), Blázquez-Salom et al. (2018); Aguilera Y Bárcenas (2014); Bridge & Dowling (2001).
	Tipos de locales	Proporción de no negocios, negocios no turísticos y negocios turísticos.	
	Diversidad de grupos de actividades	Índice de diversidad de Shanon	
CONCENTRACIÓN	Número de negocios turísticos. 2019-2021.	Zonas estadísticamente significativas de concentración negocios turísticos.	Martínez-Caldentey et al. (2021); Celata y Romano (2020); Park et al. (2020)
	Número de negocios no turísticos. 2019-2021.	Zonas estadísticamente significativas de concentración negocios no turísticos.	
	Número de no negocios. 2019-2021.	Zonas estadísticamente significativas de concentración de no negocios.	
CAMBIOS	Número total de cambios	Nuevos negocios turísticos	Park et al. (2020); Blázquez-Salom et al. (2018).
	Número de nuevos tipos de locales	Nuevos negocios turísticos, no turísticos, no negocios.	
	Número de pérdidas	Tipos de locales que se pierden: turísticos, no turísticos, no negocios.	

Fuente: Elaboración propia.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. Diversidad

De acuerdo con la Tabla 3, la variación más destacada es el grupo de Alojamiento turístico (+81%), en 2019, englobaba 131 locales y en 2021 alcanzó 237, más de 100 nuevos. El grupo Moda perdió un 21% de locales en 2021 aun siendo una de las actividades comerciales principales del área, tanto tradicional como cadenas. El grupo Restauración mantuvo un crecimiento moderado (+1,7%) sobre el total de locales, aunque lo llamativo



es su volumen: 734 locales, lo que representa casi la mitad (46%) del resto de locales comerciales (turísticos o no). La hipertrofia de este GA ya existía en 2019, y aunque su incremento es relativamente bajo, vino acompañado de otro incremento en un grupo similar, Comida, que suma 168 locales (+16%).

Tabla 3. Grupos de actividad 2019-2021.

GRUPOS DE ACTIVIDADES	ACTIVIDADES 2019		ACTIVIDADES 2021		% VARIACIÓN PERÍODO
	FREQ.	PROP.	FREQ.	PROP.	
Alojamiento turístico	131	2,3%	237	4,1%	80,9%
Comida	145	2,5%	168	2,9%	15,9%
Compraventa y empeños	14	0,2%	24	0,4%	71,4%
Decoración y menaje	54	0,9%	51	0,9%	-5,6%
Electrónica y hardware	35	0,6%	32	0,6%	-8,6%
Estanco	17	0,3%	18	0,3%	5,9%
Estética	93	1,6%	101	1,7%	8,6%
Farmacia	28	0,5%	26	0,4%	-7,1%
Joyería	42	0,7%	43	0,7%	2,4%
Librería	21	0,4%	21	0,4%	0%
Moda	315	5,4%	249	4,3%	-21%
Otros negocios	264	4,5%	274	4,7%	3,8%
Papelería, artes gráficas y fotografía	36	0,6%	39	0,7%	8,3%
Productos especializados	247	4,3%	222	3,8%	-10,1%
Servicios turísticos subsidiarios	48	0,8%	39	0,7%	-18,8%
Restauración	722	12,4%	734	12,6%	1,7%
Inmobiliaria	34	0,6%	40	0,7%	17,7%
Atracción turística	95	1,6%	105	1,8%	10,5%
Otros no negocios	254	4,4%	251	4,3%	-1,2%
Garaje	277	4,8%	272	4,7%	-1,2%
Cerrado	740	12,7%	698	12%	-5,7%
Portal/Acceso a parcela	1362	23,4%	1314	22,6%	-3,5%
Residencial	616	10,6%	645	11,1%	4,8%
Solar	220	3,8%	207	3,6%	-6%
Total			5810		

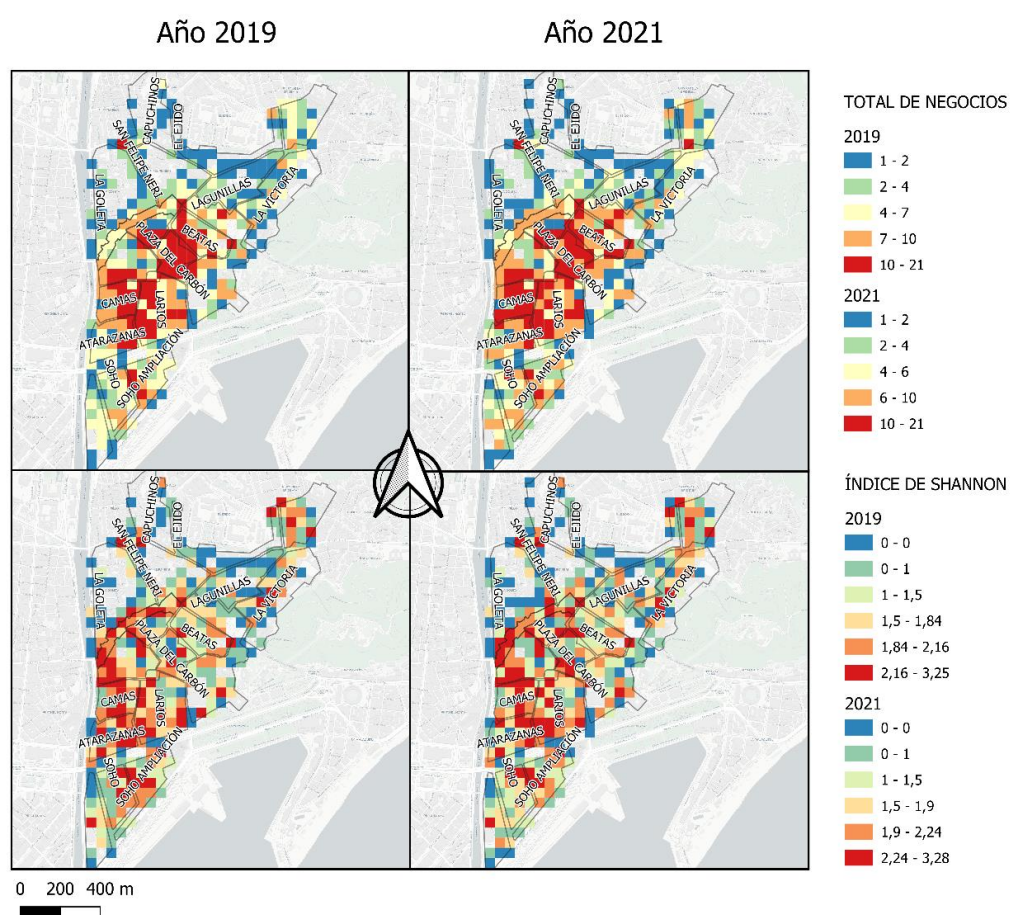
Fuente: Elaboración propia



En la figura 2, los mapas superiores indican el número de locales en áreas idénticas de 2500 m², los inferiores su diversidad según el índice Shannon-Weaver. La Almendra central, tradicionalmente comercial, cuenta con una diversidad relativamente alta, con ciertas observaciones:

- Beatas, Plaza del Carbón y Zona Monumental (sector noreste), a pesar de su alta concentración de locales, tienen una diversidad comercial baja y en algunos casos muy baja. La abundancia de locales no se refleja en una diversidad mayor sino en un monocultivo basado en dos usos principalmente: Alojamiento y Restauración.
- La zona comercial de la ciudad (Camas, Atarazanas y el sector noroeste de Larios) mantiene una diversidad media-alta que aumenta cuanto más se aleja de la ribera del Guadalmedina, zona en la que los usos turísticos (principalmente Alojamiento) mantienen la diversidad baja.
- Las zonas residenciales (norte de Almendra: Goleta, Ejido, Capuchinos, etc.) mantienen un recuento de locales bajos: las zonas de los mapas no coloreadas son las que no cuentan con ningún local.

Figura 2: Índice de diversidad de Shannon para los años 2019 y 2021.



Fuente: Elaboración propia.

3.2. Concentración

Los 6 mapas de la figura 3, representan puntos calientes estadísticamente significativos con un grado de confianza que va desde el 90 hasta el 99%. Las principales observaciones son:

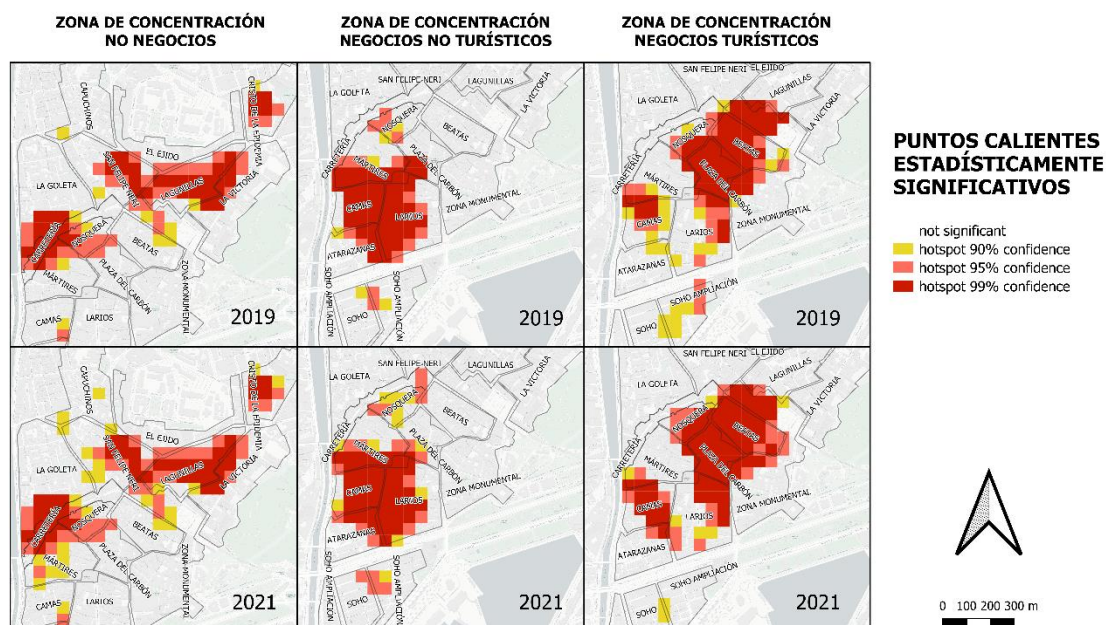
- La zona de concentración de negocios no turísticos, zona comercial, mantiene su magnitud y no se expande en nuevas zonas a excepción del sector sur de San Felipe Neri. El grado de concentración mantiene su intensidad, especialmente en Camas, el norte de Atarazanas y Larios, pero menor en Nosquera.
- La zona de concentración de negocios turísticos, zona turística, abarca diferentes sectores, aunque se concentra en Plaza del Carbón y Beatas. Nosquera parece actuar como una barrera, siendo su concentración menor, aunque mayor a la comercial. La concentración turística alcanza otros sectores



como Camas y Larios y se expande desde donde ya tenía presencia relevante (Camas, Atarazanas y Larios).

- La zona de concentración de no negocios, zona residencial, se da en la periferia de la Almendra, como San Felipe Neri o Lagunillas. Aquí, se encuentra la mayor representación del uso Residencial en planta baja (21% en 2021). En zonas periféricas, donde convergen usos residenciales y turísticos, como el sector oeste de Carretería, la presencia de no negocios se incrementa, siendo un área con numerosos locales cerrados.

Figura 3: Zonas de concentración estadísticamente significativas de negocios turísticos, no turísticos y no negocios. Años 2019 y 2021.



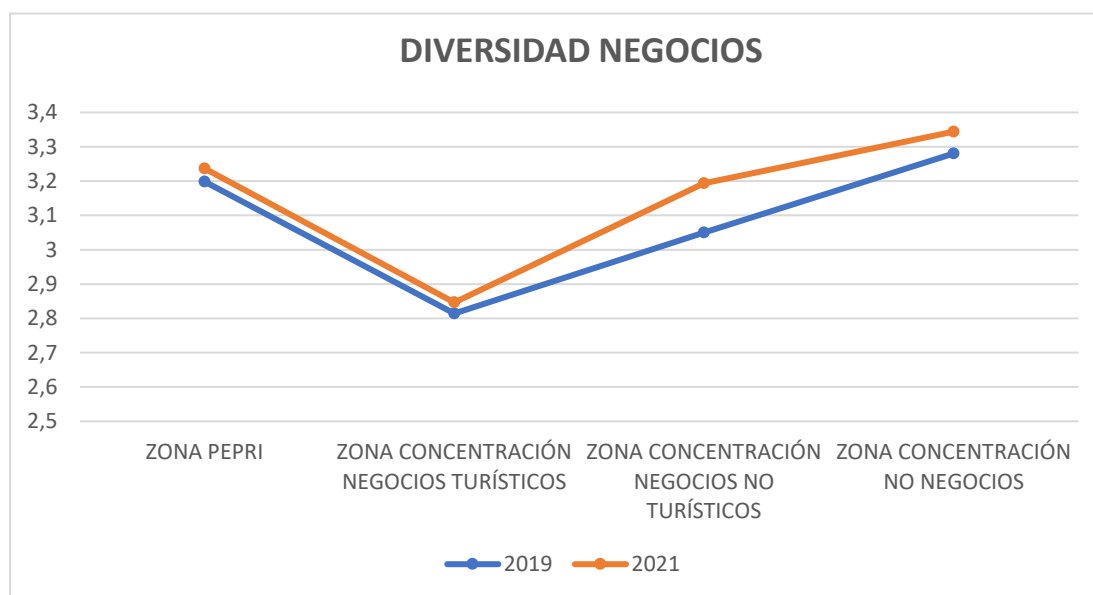
Fuente:

Elaboración propia.

En la figura 4, se calculó el Índice de Shannon-Weaver para los GA en cada zona de concentración (residencial, comercial y turística) y año (2019-2021) excluyendo los no negocios. Los resultados apuntan que la zona residencial es la más diversa. De forma inversa, la que tiene un índice más bajo es la zona turística.



Figura 4: Índice de diversidad de Shannon para los negocios (turísticos/ no turísticos) de la zona turística, comercial y residencial. Años 2019 y 2021.



Fuente: Elaboración propia.

Este comportamiento se explica por el menor grado de homogeneidad en la distribución de los distintos GA tanto en la zona comercial como en la turística en comparación con la residencial: en 2019, el 44% de los negocios de la zona turística se dedican a la Restauración (43,63% en 2021); y en la zona comercial, en 2019 el 28,18% de los negocios son tiendas relacionadas con la Moda. Esta representación baja en 2021 a 22,35%, lo que explica el aumento interanual de su índice.

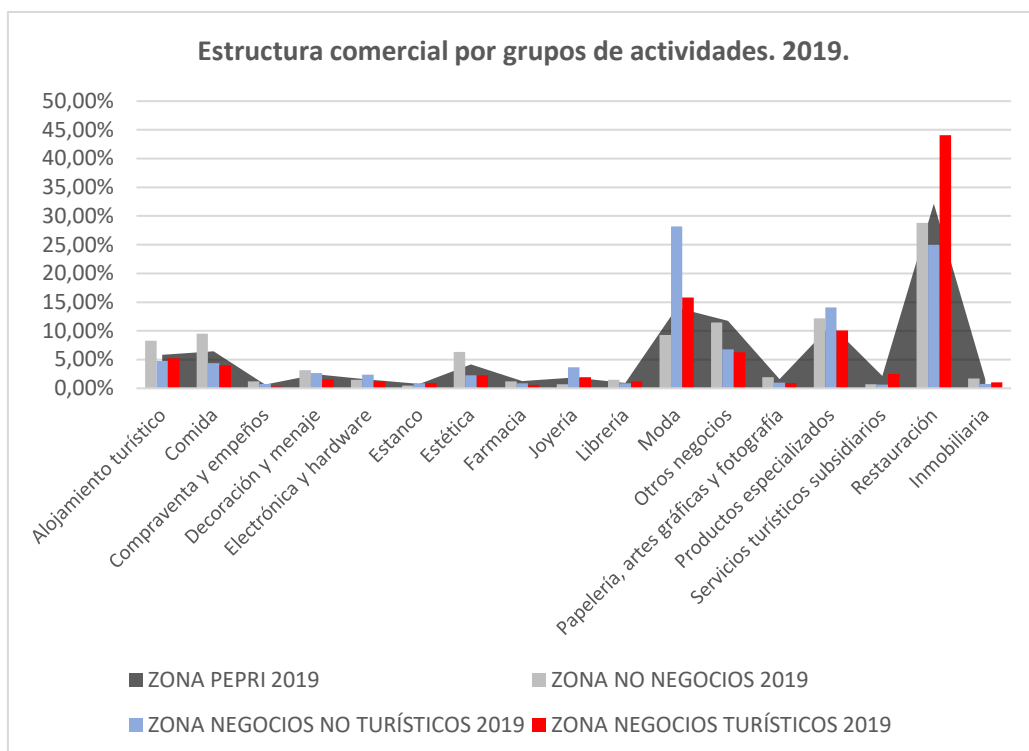
Merece destacar que el GA con mayor representación en la zona residencial es la Restauración (28,8% en 2019; 24,8% en 2021). También, comparativamente, la zona residencial tiene mayor proporción de Alojamiento turístico que las restantes zonas (8,3% en 2019; 14,2% en 2021).

Las figuras 5 y 6 representan las proporciones de los GA presentes en la zona residencial (barras grises), comercial (barras azules) y turística (barras rojas) en relación con la zona PEPRI (área negra) en el 2019 y 2021. Para analizar el paisaje comercial se excluyen los no negocios:

- En 2019 y 2021, la Restauración forma parte de los GA principales en las 3 zonas.
- El aumento del Alojamiento turístico es común en todas las zonas; no obstante, los mayores crecimientos se dan en la zonas turística y residencial.
- En la zona comercial, la disminución de Moda ha venido acompañada de aumentos en Alojamiento turístico, Comida y Restauración.

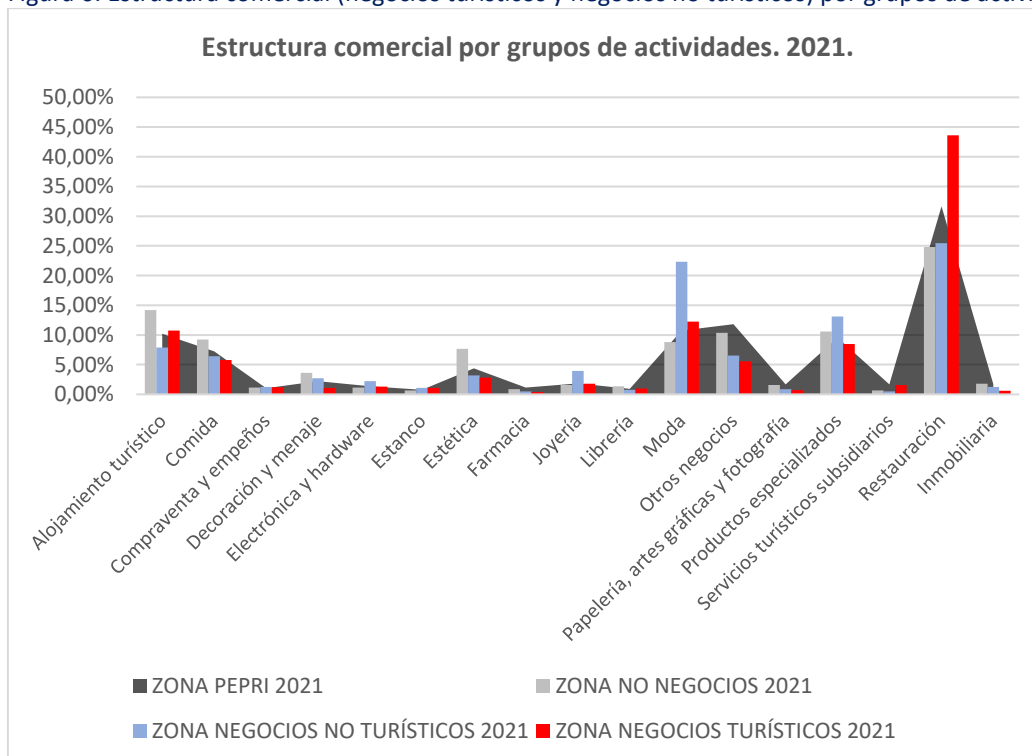


Figura 5: Estructura comercial (negocios turísticos y negocios no turísticos) por grupos de actividades. Año 2019.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 6: Estructura comercial (negocios turísticos y negocios no turísticos) por grupos de actividades. Año 2021.



Fuente: Elaboración propia.

3.3. Cambios

Siguiendo la figura 7, los nuevos negocios turísticos (NOT → T + NN → T) representan el mayor número de cambios en la zona de estudio (44%): el 40% son nuevos establecimientos de Alojamiento, de los cuales el 68% son Apartamentos turísticos; el 36% son nuevos establecimientos de hostelería. De los negocios no turísticos que han pasado a turísticos (NOT → T), el 71% provenía de Moda, Comida o Productos especializados. De los

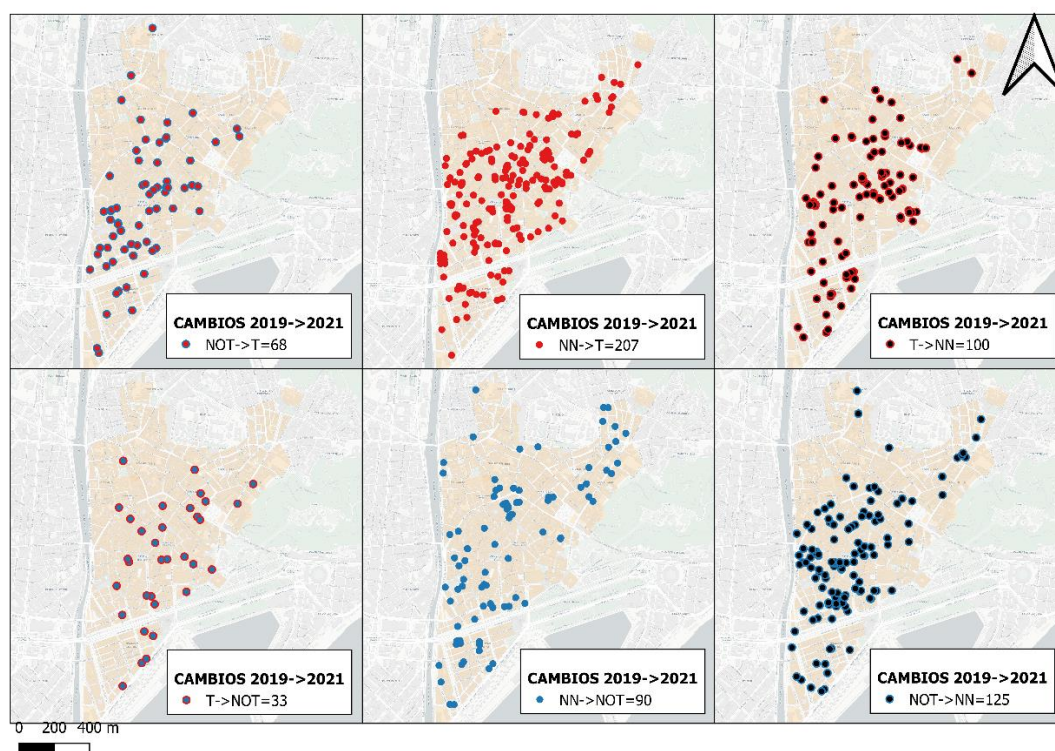


no negocios que se han convertido en negocios turísticos ($NN \rightarrow T$), el 65% eran locales Cerrados. Es de destacar cómo el 27% de estos cambios corresponden a Portal / Acceso a parcela, Residencial o Solares que se han convertido en Alojamientos turísticos (un 80% de estos como apartamentos turísticos).

Las tipologías de los nuevos negocios no turísticos ($T \rightarrow NOT + NN \rightarrow NOT$) son más diversas: Tiendas de alimentación y Supermercados (16%), negocios relacionados con la Estética (16%) o negocios relacionados con la Moda (11%). De los negocios turísticos que han pasado a ser negocios no turísticos ($T \rightarrow NOT$), el 90% prestaban Servicios turísticos subsidiarios, establecimientos de hostería e Inmobiliarias. De los no negocios que han pasado a convertirse en negocios no turísticos ($NN \rightarrow NOT$), el 74% eran locales Cerrados.

De los negocios (turísticos y no turísticos) que han pasado a ser no negocios ($T \rightarrow NN / NOT \rightarrow NN$) el 35% eran locales de hostelería que han cerrado; en un 33% son cierres de locales de Moda, Estética o Tiendas especializadas.

Figura 7. Tipos de cambios en zona PEPRI. 2019-2021.



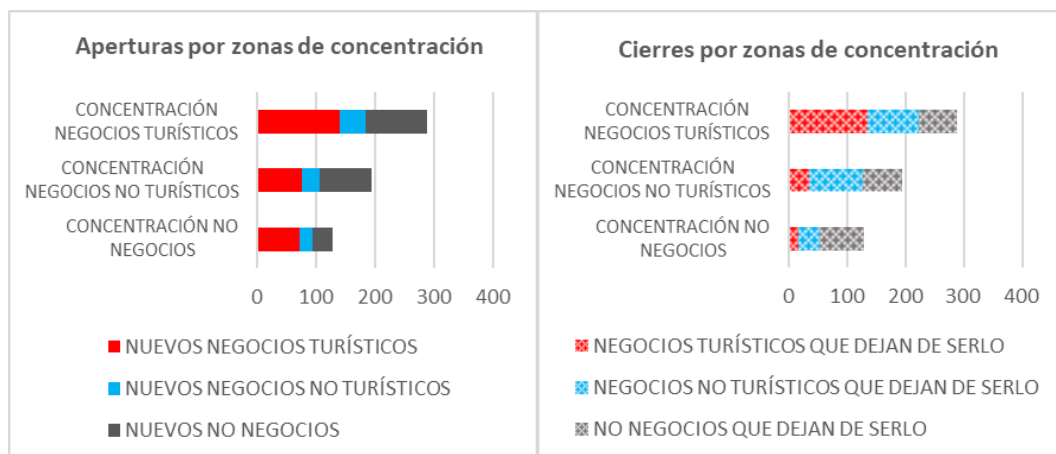
Fuente:

elaboración propia.

La figura 8 presenta una relación entre cierres y nuevas aperturas por zonas siguiendo el esquema de cambios propuesto. Aunque el mayor número de cambios se localiza en la zona turística, se han producido más cierres de NOT y NN en las otras dos zonas que cierres de NT, no ocurriendo lo mismo con las aperturas. Esto ha resultado en la intensificación de las actividades turísticas en la zona comercial y residencial.



Figura 8. Aperturas y cierres de negocios por zonas de concentración



Fuente: Elaboración propia.

3.4. Discusión

El refugio en el turismo tras la crisis del 2008 supuso una palanca de recuperación económica que hizo más dependientes a los destinos (Celata & Romano, 2020; Martínez Caldentey, 2020; Ardura et al., 2020; García Hernández et al., 2020). Considerando los efectos económicos de la pandemia, cabría esperar una reorientación hacia un modelo más diversificado, pero los resultados apuntan hacia una intensificación turística que se expande, especialmente en el alojamiento.

Esta intensificación no se explica con la pandemia ya que las operaciones y trámites asociados a la construcción de apartamentos (o cualquier figura hotelera) son actuaciones planificadas y dilatadas en el tiempo; las Viviendas con Fines Turísticos (VFT), por su parte, no tienen esta barrera (Cerezo et al., 2021). No obstante, las medidas de simplificación administrativa implantadas durante la pandemia sí han podido acelerar estas actuaciones (Junta de Andalucía, 2021).

Las políticas de recuperación ejecutadas en el centro desde los 90 dispusieron las condiciones necesarias para alcanzar la situación actual, en línea con el urbanismo empresarial de Harvey (2002). El I Plan Urban desarrolló intervenciones en zonas como Beatas y Plaza del Carbón que hoy presentan índices de diversidad más bajos que otros sectores, turisticadas en el binomio Restauración-Alojamiento. En ocasiones desplazan usos que tomaron vacíos funcionales: la Plaza de Mitjana (Pz. Carbón), tras su recuperación pre-Urban, adquirió un uso de ocio nocturno. Antes, este sector estaba degradado y desposeído de su función comercial. La intervención del I Plan Urban aquí y la influencia de intervenciones cercanas intensifican la especialización nocturna de esta plaza, uso que hoy se desplaza por operaciones hoteleras.

A ello se suma la estrategia cultural alineada con la política urbana que posibilita más de 35 museos, nuevos elementos de ocio turístico que, sin negar su función social, implantan un nuevo simbolismo en las funciones, usos y usuarios del centro (Gotham, 2005; Cocola-Gant, 2015).

Retomando el comercio, los índices de diversidad son dispares, aunque menos variados cuanto más se adentran en las zonas turísticas, las cuales concentran el 60% de sus usos en tres GA: Restauración, Alojamiento turístico y Moda. Por su parte, el principal cambio de GA entre 2019 y 2021 es la pérdida de Moda, mientras que el Alojamiento crece en proporción similar. Esta relación inversa también se da en la zona comercial de la ciudad. Siguiendo a Frago (2021), la pérdida en el sector de la Moda puede haberse acelerado por la pandemia y la proliferación del comercio online.

Los usos turísticos se intensifican y se expanden hacia zonas sujeto de intervenciones urbanas, como en Camas: el I Plan Urban contempló la expropiación y demolición del entorno de esta calle para el esponjamiento urbano y la creación de una zona verde y un parking subterráneo (Rein Lorenzale, 2013; Barreiro Cavestany, 2013). Tras



su culminación, en 2021 los usos turísticos se expandieron (ocupando nuevas zonas) e intensificaron (más concentrados donde ya existían): el uso turístico creció en zonas comerciales por la proliferación de alojamiento. Otra zona con un patrón de expansión e intensificación es el sector este de Beatas, en la calle Álamos, donde la iniciativa hotelera está transformando el tejido comercial incluso antes de que la intervención urbana acabe por coser intervenciones previas.

Las zonas residenciales muestran una diversidad mayor, a pesar de contar con un recuento de locales inferior, aunque no impide que los usos turísticos penetren: el Alojamiento turístico es el segundo GA más abundante. Merece la pena mencionar que estas zonas periféricas son las que reciben más tarde proyectos y planes, por lo que será interesante observar cómo se desarrollan estos en el futuro.

En ocasiones, las zonas de concentración tienen las mismas tipologías de negocio, pero en diferente proporción: la complejidad reside en justificar qué es turístico, para lo que es imprescindible considerar la relación con los tipos de cliente (Cocola-Gant, 2015). Este análisis considera la Cuenta Satélite del Turismo como una categorización operativa, pero insuficiente para abarcar la realidad turística.

4. CONCLUSIONES

Este estudio ha permitido medir dos momentos en términos de turistificación y gentrificación comercial, con resultados reveladores: las zonas turísticas son menos diversas, a la vez que los usos turísticos penetran en zonas comerciales y residenciales.

También se ha podido comprobar que la entrada de usos turísticos no repercute en una menor diversidad inmediata: las zonas residenciales aún guardan diversidad, aunque es probable que los usos turísticos fagociten procesos de expansión que la disminuyan de forma paulatina.

Las intervenciones urbanas más longevas han mostrado índices de diversidad más bajos con concentración de usos turísticos mayores, vinculados a alojamientos y restauración, lo que hace relevante observar el comportamiento de intervenciones posteriores y en desarrollo, como la peatonalización del eje Carretería-Álamos.

En el futuro, será interesante estudiar cómo se coaglomeran los sectores identificados con la industria turística, desarrollando índices que comparen la coaglomeración de distintas tipologías de negocio. Otros posibles estudios pueden involucrar al paisaje comercial generado por la turistificación y las franquicias y cadenas en las zonas comerciales de la ciudad. Otra línea de investigación puede tratar de solucionar la limitación detectada con respecto a la clasificación de negocios turísticos.

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo ha sido financiado por la Universidad de Málaga a través de la ayuda A.2. Contratos Predoctorales del I Plan Propio de Investigación, Transferencia e Innovación.

Este trabajo forma parte del proyecto de investigación I+D+i FEDER Andalucía 2014-2020 "Destinos turísticos inteligentes en Andalucía. Sistema de indicadores y herramientas para la toma de decisiones en la gestión territorial" (Referencia: US-1381628).

La investigación que da lugar a este artículo forma parte del proyecto de investigación titulado "Saturación turística en destinos costeros españoles. Estrategias de decrecimiento turístico. Una aproximación desde la dimensión social" (RTI2018-094844-B-C33) del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (Plan Nacional de I+D+i).



REFERENCIAS

- Anguera-Torrell, O., & Cerdan, A. (2021). Which commercial sectors coagglomerate with the accommodation industry? Evidence from Barcelona. *Cities*, 112(December 2020). <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103112>
- Área de Turismo del Ayuntamiento de Málaga (2020). Observatorio Turístico de la Ciudad de Málaga. Ayuntamiento de Málaga. Disponible en: <http://s3.malagaturismo.com/files/974/974/presentacion-observatorio-turistico-ciudad-de-malagaene19dic19100320-2.pdf>
- Barata-Salgueiro, T., & Guimarães, P. (2020). Public policy for sustainability and retail resilience in Lisbon city center. *Sustainability (Switzerland)*, 12(22), 1–22. <https://doi.org/10.3390/su12229433>
- Barbosa, I., & Lopes, J. T. (2019). Descodificar as paredes da cidade: da crítica à gentrificação ao direito da habitação no Porto. *Sociologia: Revista Da Faculdade de Letras Da Universidade Do Porto*, 38, 6–29. <https://doi.org/10.21747/08723419/soc38a1>
- Barreiro Cavestany, Fernando (2013). EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS DEL PROCESO DE RECUPERACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA INTEGRAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE MÁLAGA. 1994-2013. OMAU. Málaga. Disponible en: <https://static.omau-malaga.com/omau/subidas/archivos/0/8/8580/evaluacion-de-los-impactos-del-proceso-de-recuperacion-y-regeneracion-urbana-integral-del-centro-historico-de-malaga.-1994-2013.pdf>
- Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M., Morell, M., & Fletcher, R. (2019). Not tourism-phobia but urban-philía: Understanding stakeholders' perceptions of urban touristification. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 1–30. <https://doi.org/10.21138/bage.2834>
- Blázquez-Salom, M., Blanco-Romero, A., Gual Carbonell, J., & Murray, I. (2019). Tourist Gentrification of Retail Shops in Palma (Majorca). In C. Milano, J. M. ; Cheer, & M. Novelli (Eds.), *Overtourism: Excesses, Discontents and Measures in Travel and Tourism* (p. 244). CABI.
- Bramwell, B., & Rawding, L. (1996). Tourism marketing images of industrial cities. *Annals of Tourism Research*, 23(1), 201–221. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(95\)00061-5](https://doi.org/10.1016/0160-7383(95)00061-5)
- Bridge, G., & Dowling, R. (2001). Microgeographies of Retailing and Gentrification. 32(1), 93–107. <https://doi.org/10.1080/00049180020036259>
- Campos, R., & Sequeira, Á. (2020). Urban Art touristification: The case of Lisbon. *Tourist Studies*, 20(2), 182–202. <https://doi.org/10.1177/1468797619873108>
- Castro-Noblejas, H., Sortino-Barrionuevo, J. F., & Reyes-Corredera, S. (2022). Proceso de gentrificación de un espacio degradado convertido en escaparate cultural. El caso del Centro Histórico de Málaga. *Revista de Estudios Andaluces*, 43, 0–1. <https://doi.org/10.12795/rea.2022.i43>
- Celata, F., & Romano, A. (2020). Overtourism and online short-term rental platforms in Italian cities. *Journal of Sustainable Tourism*, 0(0), 1–20. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1788568>
- Cerezo-Medina, Alfonso; Romero-Padilla, Yolanda; García-López, Ana; Navarro-Jurado, Enrique; Sortino-Barrionuevo; Juan Francisco & Guevara-Plaza, Antonio (2021) Comparative analysis of short-term rental homes and traditional accommodation in Andalusian tourist cities: intensity, density, and potential expansion areas, *Current Issues in Tourism*, DOI: 10.1080/13683500.2021.1983522
- Cócola-Gant, A. (2015). Tourism and commercial gentrification. RC21 International Conference on “The Ideal City: Between Myth and Reality. Representations, Policies, Contradictions and Challenges for Tomorrow’s Urban Life.” <http://www.rc21.org/en/conferences/urbino2015/>
- Cuenta Satélite del Turismo de España. (2019). Revisión Estadística 2019. Notas Metodológicas. Madrid. Instituto Nacional de Estadística. Disponible en: https://www.ine.es/prensa/cst_2019.pdf



- Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. Sevilla, 17 de diciembre de 2021, núm. 241.
- De la Calle Vaquero, M. (2019). Turistificación de centros urbanos: clarificando el debate. Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles, 83, 1–40. <https://doi.org/10.21138/bage.2829>
- Etxezarreta-Etxarri, A., Izagirre-Olaizola, J., Morandeira-Arca, J., & Mozo Carollo, I. (2020). Urban touristification in Spanish cities: consequences for the rental-housing sector in San Sebastian. *Economic Research-Ekonomska Istrazivanja*, 33(1), 1294–1310. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2020.1755878>
- Frago, L. (2021). Impact of covid-19 pandemic on retail structure in barcelona: From tourism-phobia to the desertification of city center. *Sustainability (Switzerland)*, 13(15). <https://doi.org/10.3390/su13158215>
- García-Hernández, J. S., Armas-Díaz, A., & del Carmen Díaz-Rodríguez, M. (2020). Home dispossession and touristification in Santa Cruz de Tenerife (Canary Islands-Spain): Tenant evictions in the neighborhood of El Toscal. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 87. <https://doi.org/10.21138/BAGE.2982>
- Gerencia Municipal de Urbanismo (2015). Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro de Málaga. Ayuntamiento de Málaga. Disponible en: <http://www.malaga.eu/recursos/urbanismo/urbanismo/REVPEPRICENTRO14/DOCUMENTOCOMPLETO.OZIP>
- Gil García, J. (2020). Turistificación, rentas inmobiliarias y acumulación de capital a través de Airbnb. El caso de Valencia. *Cuadernos Geográficos*, 60(1), 95–117. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v60i1.13916>
- Gil, J., & Sequera, J. (2018). Expansión de la ciudad turística y nuevas resistencias. El caso de Airbnb en Madrid. *Empiria. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, 41. <https://doi.org/10.5944/empiria.41.2018.22602>
- Gil, J., & Sequera, J. (2020). The professionalization of Airbnb in Madrid: far from a collaborative economy. *Current Issues in Tourism*, 0(0), 1–20. <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1757628>
- Glass, R. (1964). *London: Aspects of change*. London: MacGibbon & Kee.
- Gotham, K. F. (2005). Tourism gentrification: The case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies*, 42(7), 1099–1121. <https://doi.org/10.1080/00420980500120881>
- Harvey, D. (2002). The art of rent: globalization, monopoly and the commodification of culture. *Socialist Register 2002: A World of Contradictions*, 32, 94–110. <https://socialistregister.com/index.php/srv/article/view/5778/2674>
- INE (2022). Encuesta de Ocupación Hotelera. Madrid. Instituto Nacional de Estadística.
- Jover, J., & Díaz-Parra, I. (2020). Gentrification, transnational gentrification and touristification in Seville, Spain. *Urban Studies*, 57(15), 3044–3059. <https://doi.org/10.1177/0042098019857585>
- Jover-Báez, J., & Berraquero-Díaz, L. (2020). Residents or visitors? The impact of vacation rental on the housing market in seville. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(206), 823–840. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.206.07>
- Judd, D. R. (2015). The infrastructure of play: Building the tourist city. *The Infrastructure of Play: Building the Tourist City*, 1–335. <https://doi.org/10.4324/9781315699585>
- Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio* (2013th ed.). Capitán Swing Libros.
- Marín Cots, Pedro (2001). *La iniciativa comunitaria Urban en Málaga. 1995-1999*. Ayuntamiento de Málaga. Disponible en: <https://static.omau-malaga.com/omau/subidas/archivos/3/4/5443/la-iniciativa-comunitaria-urban-en-malaga.-1995-1999.pdf>



- Martínez-Caldentey, M. A., Murray, I., & Blázquez-Salom, M. (2020). In the city of Madrid all roads lead to Airbnb. *Investigaciones Turísticas*, 19, 1–27. <https://doi.org/10.14198/INTURI2020.19.01>
- Nanda, A., Xu, Y., & Zhang, F. (2021). How would the COVID-19 pandemic reshape retail real estate and high streets through acceleration of E-commerce and digitalization? *Journal of Urban Management*, 10(2), 110–124. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2021.04.001>
- Observatorio de Medio Ambiente Urbano de Málaga (2019). Análisis de los usos en planta baja en el ámbito del PEPRI Centro. Disponible en: <https://static.omau-malaga.com/omau/subidas/archivos/6/7/8176/analisis-de-los-usos-en-planta-baja-en-el-ambito-del-pepri-centro.pdf>
- Ontiveros, A. A., & Castro, M. A. B. (2014). Medición de la diversidad comercial minorista en áreas urbanas a través del uso de los índices de Shannon-Weaver y de Ullman-Dacey. *Estudios Geográficos*, 75(277), 455–478. <https://doi.org/10.3989/ESTGEOGR.201413>
- Plan General de Ordenación Urbana (1982). Ayuntamiento de Málaga. Disponible en: https://www.omau-malaga.com/4/com1_md1_cd-7450/com1_bs-pgou/plan-general-ordenacion-urbana-1983-texto-refundido-1985
- Park, J., Kim, J., & Yang, B. (2020). Spatializing an Artist-Resident Community Area at a Building-Level: A Case Study of Garosu-Gil, South Korea.
- Rein Lorenzale, Miriam (2013). INFORME SOBRE INTERVENCIONES URBANÍSTICAS Y TRANSFORMACIONES FÍSICAS EN EL ÁMBITO DEL PEPRI CENTRO (1994-2013). OMAU. Málaga. Disponible en: <https://static.omau-malaga.com/omau/subidas/archivos/9/7/8579/informe-sobre-intervenciones-urbanisticas-y-transformaciones-fisicas-en-el-ambito-del-pepri-centro-%281994-2013%29.pdf>
- Scott, A. J. (1997). The cultural economy of cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 21(2), 323–339. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00075>
- Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre ciudades y regiones (Traficante)*.
- Yoon, Y., & Park, J. (2018). Stage Classification and Characteristics Analysis of Commercial Gentrification in Seoul. <https://doi.org/10.3390/su10072440>



Anexo 1. Grupo de actividad (GA) y Actividad Detallada (AD) en relación al tipo de local y uso OMAU (2019)

GRUPO DE ACTIVIDAD	ACTIVIDAD DETALLADA	TIPO DE LOCAL	USO (OMAU, 2019)
1. Alojamiento turístico	1. Hotel; 2. Pensión; 3. Apartamento turístico.	Negocio turístico	Hotelero
2. Comida	4. Comida para llevar; 5. Gourmet.	Negocio turístico	Comercial
	6. Supermercado; 7. Tienda de alimentación; 8. Panadería/ pastelería.	Negocio no turístico	
3. Compraventa y empeños	9. Divisas	Negocio turístico	Comercial
	10. Empeños; 11. Oro; 11. Criptomonedas	Negocio no turístico	
4. Decoración y menaje	12. Bazar; 13. Decoración; 14. Menaje	Negocio no turístico	Comercial
5. Electrónica y hardware	15. Telefonía; 16. Informática; 17. Electrónica	Negocio no turístico	Comercial
6. Estanco	18. Estanco	Negocio no turístico	Comercial
7. Estética	19. Tatuajes; 20. Peluquería/Barbería; 21. Depilación; 22. Manicura; 23. Estética-otras	Negocio no turístico	Comercial
8. Farmacia	24. Farmacia	Negocio no turístico	Comercial
9. Joyería	25. Joyería	Negocio no turístico	Comercial
10. Librería	26. Librería	Negocio no turístico	Comercial
11. Moda	27. Zapatería; 28. Tienda de ropa; 29. Accesorios	Negocio no turístico	Comercial
12. Otros negocios	30. Deporte; 31. Agencia de Viajes	Negocio turístico	Uso terciario/ oficinas
	32. Salud; 33. Oficinas; 34. Bancos; 35. Social; 36. Enseñanza	Negocio no turístico	
	37. Salón de juegos	Negocio turístico	Comercial
	38. Lotería; 39. Galería de arte/showroom	Negocio no turístico	Comercial
13. Papelería, artes gráficas y fotografía	40. Papelería; 41. Artes gráficas; 42. Fotografía	Negocio no turístico	Comercial
14. Productos especializados	43. Artesanía/antigüedades; 44. Belleza y cuidado personal; 45. Centro auditivo; 46. Corte y confección; 47. Deportes; 48. Flamenco; 49. Herboristería/ Semillas; 50. Juguetes; 51. Música; 52. Óptica; 53. Productos religiosos; 54. Tienda de animales; 55. Tienda de regalos; 56. Especializados-Otros.	Negocio no turístico	Comercial
15. Servicios turísticos subsidiarios	57. Alquiler de vehículos; 58. Consignas; 59. Ocio; 60. Tienda de recuerdos.	Negocio turístico	Comercial
16. Restauración	61. Bar-Restaurante; 62. Bar de copas-Discoteca; 63. Heladería.	Negocio turístico	Restauración
17. Inmobiliaria	64. Inmobiliaria; 65. Alquiler vacacional.	Negocio turístico	Uso terciario/ oficinas
18. Atracción turística	66. Museo; 67. Religioso; 68. Teatro; 69. Atracción turística-Otras.	No negocio	Equipamiento
19. Otros no negocios	70. Administrativo; 71. Social; Sistemas Técnicos; 72. Sanitario; 73. Religión; 74. Sanitario; 75. Mercado de Abastos; 76. Educativo; 77. Deportivo; 78. Cultural; 79. Almacén		
20. Garaje	80. Garaje	No negocio	Garaje
21. Cerrado	81. Cerrado	No negocio	Local vacío/ sin uso
22. Portal/ Acceso a parcela	82. Portal/ Acceso a parcela	No negocio	Portal/ Acceso a parcela
23. Residencial	83. Residencial	No negocio	Residencial
24. Solar	84. Solar	No negocio	Solar

Fuente: Elaboración propia en base a Anguera-Torrell & Cerdan (2021); Blázquez-Salom et al. (2018) y Bridge & Dowling (2001)



Anexo 2. Ramas de actividades características del turismo en relación con la propuesta de grupos de actividades y actividades detalladas.

RAMAS DE ACTIVIDADES CARACTERÍSTICAS DEL TURISMO		CNAE 2009	GRUPO ACTIVIDAD/ACTIVIDAD DETALLADA
Alojamiento		55	Alojamiento turístico/ Hotel, Pensión, Apartamento turístico.
Actividades inmobiliarias		68	Inmobiliaria/ Inmobiliaria
Servicios de comida y bebida		56	Restauración/ Bar-Restaurante, Heladería, Bar de Copas-Discoteca. Comida/ Comida para llevar.
Actividades de alquiler de vehículos de motor		77.1	Servicios turísticos subsidiarios/ Alquiler de vehículos
Actividades de agencias de viajes		79	Otros negocios/ Agencias de viaje Servicios turísticos subsidiarios/ Alquiler de vehículos, Consigna.
Industria cultural		92	Otros negocios / Salón de juegos
Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento		93	Otros negocios/ Deporte Servicios turísticos subsidiarios/ Ocio
Otros productos no característicos	Otro comercio al por menor en establecimientos no especializados	4719	Servicios turísticos subsidiarios/ Souvenirs
	Otro comercio al por menor de productos alimenticios en establecimientos especializados; Comercio al por menor de bebidas en establecimientos especializados.	4729, 4725.	Comida/Gourmet
	Otros servicios financieros, excepto seguros y fondos de pensiones	6499	Compraventa y empeños/ divisas
	Manipulación de mercancías	5224	Servicios turísticos subsidiarios/ Consignas

Fuente: Elaboración propia en base a la CSTE (2019).



LAS VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO Y LA TURISTIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS RURALES: EL CASO DEL INTERIOR DE MALLORCA

Apol·lònia Monserrat Febrer

Departamento de Geografía (Universitat de les Illes Balears)

Miquel Àngel Coll Ramis

Departamento de Geografía (Universitat de les Illes Balears)

Fernando Almeida García

Departamento de Geografía (Universidad de Málaga)

Rafael Cortés Macías

Departamento de Geografía (Universidad de Málaga)

Resumen:

Este trabajo aporta una visión sobre las implicaciones territoriales que provoca la proliferación de viviendas de uso turístico (VUT) en el interior de la isla de Mallorca. Para ello, se han utilizado los datos del Registro oficial de establecimientos turísticos de Mallorca, los cuales, se han geolocalizado mediante el uso de sistemas de información geográfica, y posteriormente, se han analizado a través de indicadores territoriales. Los resultados obtenidos muestran como durante la última década ha ido configurándose una importante oferta de VUT por todo el territorio, que ha contribuido a la turistificación del Pla de Mallorca. A partir del análisis de Kernel se ha observado como las mayores concentraciones se dan en los núcleos urbanos, sin embargo, la mayor parte de la oferta se encuentra de forma dispersa en suelo rústico. Esto está provocando la pérdida del valor tradicional de uso agrario frente a los nuevos usos residenciales-turísticos, que progresivamente van colonizando el espacio rural de la isla. En consecuencia, los resultados de este análisis espacial ofrecen una información geográfica que puede ser relevante para futuras políticas turísticas y territoriales.

Palabras clave: viviendas de uso turístico, análisis espacial, turistificación, espacios rurales, Mallorca.



Abstract:

This paper provides an insight into the territorial implications caused by the proliferation of dwellings for tourist use (VUT) in the interior of the island of Mallorca. For this purpose, we have used data from the official registry of tourist establishments in Mallorca, which have been geolocated using geographic information systems, and subsequently analyzed through territorial indicators. The results obtained show how during the last decade an important offer of VUT has been configured throughout the territory, which has contributed to the touristification of the Pla de Mallorca. From the Kernel analysis it has been observed that the highest concentrations are in urban centres, however, most of the supply is scattered on rural land. This is causing the loss of the traditional value of agricultural use in the face of new residential tourist uses, which are progressively colonizing the rural space of the island. Consequently, the results of this spatial analysis offer geographic information that may be relevant for future tourism and territorial policies.

Keywords: dwellings for tourist use, spatial analysis, touristification, rural spaces, Mallorca.

1. INTRODUCCIÓN

Pearce (1987) indicó la importancia de la geografía en el turismo, donde la exploración de los patrones espaciales del turismo se ha reconocido normalmente como un componente esencial del enfoque geográfico del turismo (Kang et al., 2014). Dicha exploración examina qué fenómenos se presentan y cómo el patrón influye en la planificación del turismo y la política gubernamental (Mitchell y Murphy, 1991). En este sentido, numerosos estudios (Cooper, 1981; Yang et al., 2012; Xing-Zhu y Qun 2014; Almeida-García et al. 2018; Rodríguez-Rangel y Sánchez-Rivero 2020) han analizado el patrón territorial de las actividades turísticas en un espacio para obtener una información completa que pueda ser tenida en cuenta para la correcta gestión y planificación de las actividades en los destinos.

Esta cuestión también se ha materializado en las Islas Baleares con diversos trabajos como los de Petrus (1988), Pons et al. (2014), Martínez y Murray (2021), los cuales identifican la existencia de una concentración intensiva de la oferta de alojamiento turístico en centros turísticos situados en el litoral. Sin embargo, esta distribución que se inició a partir de la segunda mitad del siglo XX con el desarrollo masivo del turismo de sol y playa se ha ido alterando a medida que el sector turístico se ha visto afectado por situaciones de crisis. En este sentido, Murray et al. (2017) apuntan que las crisis se han “arreglado” mediante la incorporación gradual al consumo turístico de más centros costeros, espacios rurales y ciudades. Para ello se han creado nuevas fórmulas de alojamiento, siendo la explotación turística masiva de viviendas la que más ha contribuido en la expansión territorial de la mercancía turística.

Por lo tanto, esta comunicación presenta los resultados relativos a los procesos territoriales que subyacen a los criterios de distribución y localización de las viviendas de uso turístico (VUT) en el interior de Mallorca, y analiza las funciones de esta oferta de alojamiento en el contexto turístico insular y su elevada capacidad de turistificación. Entendiendo por turistificación como el proceso de transformación de un territorio en un lugar de consumo turístico y los cambios resultantes que de ello se derivan sobre el paisaje, el medio ambiente y en las dinámicas socioeconómicas y culturales (Sequera y Nofre, 2018; Ojeda y Kieffer, 2020; Lorenzen, 2021).



1.1 Viviendas de uso turístico y turistificación del territorio.

Las VUT han cambiado radicalmente los procesos de generación de espacio para alojamiento turístico, de tal forma que se ha pasado de un modelo cuya unidad de producción básica era el establecimiento hotelero, y se caracterizaba por ser un proceso lento y sometido a un fuerte control administrativo (De La Calle, 2019), a un proceso acelerado que ha supuesto la expansión de la oferta de alojamiento más allá de los límites del espacio turístico tradicional. Este proceso se puede ver con mayor nitidez en aquellos territorios cuya economía depende fuertemente del turismo, lo que les obliga a una búsqueda constante de nuevos espacios productivos que satisfagan a una mayor diversidad de la demanda (Benur y Bramwell, 2015).

En este contexto, la mercantilización turística de las viviendas ha sido identificada como un factor de relevancia en los procesos de turistificación del territorio (Mansilla y Milano, 2018). Como consecuencia de estos procesos, los destinos turísticos de masas, como las Islas Baleares, están experimentando un aumento de la afluencia turística en lugares que hasta hace poco habían permanecido al margen del proceso de turistificación (Blanco et al., 2019), siendo el interés turístico el que configura el espacio desposeyendo al mismo de su antiguo valor y generado profundos cambios en las dinámicas socioterritoriales locales (Coll et al., 2020).

Por lo tanto, la irrupción de las VUT ha generado la necesidad de identificar las nuevas relaciones de las características del desarrollo territorial del turismo y analizar esas relaciones en un contexto espacial (Basu y Thibodeau, 1998). En este sentido, el análisis espacial de la oferta de VUT ha sido un tema ampliamente analizado (Gutiérrez et al., 2017; Adamiak et al., 2019), dado que permite comprender geográficamente el fenómeno al proporcionar información sobre dónde está y cuáles son los factores que afectan a su distribución. Sin embargo, la mayoría de los estudios que analizan la distribución de las VUT se han centrado en las grandes ciudades (Zhang et al., 2017; Garcia-Ayllon, 2018), donde el fenómeno ha sido más intenso desde sus inicios con la irrupción de las plataformas de comercialización online. Sin embargo, el fenómeno del alquiler vacacional se ha extendido por todo el territorio incluyendo las zonas rurales. Al igual que en otros países (Cesarani y Nechita, 2017; Larpin et al., 2019), en España, el número de viviendas turísticas en zonas rurales ha crecido cada año desde la crisis económica de 2008, y las plataformas de intermediación se han hecho eco de este crecimiento (Sánchez-Aguilera y Font, 2016).

Tal y como apuntan Cors-Iglesias et al. (2020), los estudios que consideran la distribución espacial del P2P a escala nacional o regional indican que las zonas rurales adoptan tardíamente esta tendencia, ya que el volumen de este tipo de oferta es comparativamente menor que el de las zonas urbanas. Sin embargo, la tasa de crecimiento interanual es mayor en las zonas rurales, con una dinámica que se acelera como consecuencia del estado de madurez y/o colapso que experimenta esta forma de alojamiento en las zonas urbanas (Gómez-Martín et al., 2019; Adamiak, 2020). Por ejemplo, Airbnb, en 2017, informó de que, en el caso de España, el número de propietarios de viviendas rurales que anunciaban su propiedad en su plataforma aumentó un 63% entre 2016 y 2017 y el número de huéspedes que se alojaron en ellas creció un 110% en ese mismo periodo. Esto ha permitido que se haya convertido en una importante fuente de ingresos para las comunidades rurales (Cànoves et al. 2012; Coll et al., 2016).

A pesar de que, en el caso de Mallorca, existen algunos estudios que han analizado la distribución espacial de la oferta de VUT a nivel de isla (Benítez-Aurioles, 2020) o en determinados enclaves turísticos como Palma (Vives y Rullán, 2017; Yrigoy, 2019) o Pollença (Müller et al., 2021), el presente estudio pretende contribuir a ampliar el conocimiento sobre los procesos territoriales de distribución y localización de alquileres vacacionales en las



zonas rurales, a partir del análisis de los municipios de la Mancomunidad del Pla de Mallorca como estudio de caso. Se pretende identificar los factores que han intervenido en su evolución espaciotemporal y su incidencia en la turistificación del espacio rural de la isla. Cabe destacar que a pesar de que la turistificación ha sido un tema ampliamente estudiado, la mayoría de las aportaciones se han limitado al espacio urbano, en cambio, hasta el momento han sido pocos los trabajos que han centrado su foco de análisis sobre el espacio rural (Lorenzen, 2021; Brança y Haller, 2021; Yang et al., 2021). Por lo tanto, se trata de un tema novedoso sobre el que se pretende aportar una metodología que permita su análisis en entornos rurales.

2. METODOLOGÍA

2.1 Área de estudio.

La isla de Mallorca es un destino de primer orden mundial, en el que cada año que pasa se van batiendo los números de visitantes, llegando en el año 2019 a ser visitada por casi doce millones de turistas. Tradicionalmente, la temporada turística en Mallorca se ha concentrado durante los meses de verano, dada su especialización en el turismo de sol y playa. No obstante, la evolución de la demanda ha obligado a los destinos a poner en valor otros recursos de su territorio con fines turísticos que les permitan atender a la diversificación de la demanda y a su desestacionalización. De esta forma surgen nuevos productos y espacios de consumo que hasta el momento se habían mantenido al margen del fenómeno turístico.

Este sería el caso de la Mancomunidad del Pla de Mallorca, la comarca del interior de la isla, que está conformada por un total de 14 municipios (Figura 1): Algaida, Ariany, Costitx, Lloret de Vistalegre, Llubí, Maria de la Salut, Montuiri, Petra, Porreres, Sant Joan, Santa Eugènia, Sencelles, Sineu y Vilafranca de Bonany. Se trata de un territorio que tradicionalmente ha tenido un uso predominantemente agrícola. Sin embargo, a finales del siglo XX, la búsqueda de nuevas experiencias turísticas irá acompañada de una serie de normativas encaminadas a potenciar nuevos productos como el turismo rural, el agroturismo o el turismo residencial (Binimelis y Ginard, 1998), que posibilitan la puesta en valor del espacio interior de la isla que hasta ese momento prácticamente se había mantenido al margen de las actividades turísticas.



Figura 1. Localización del área de estudio.



Fuente: Elaboración propia.

2.2 Datos y metodología.

En este estudio se ha trabajado con los datos de toda la oferta reglada incluida en el registro oficial de empresas, actividades y establecimientos turísticos de Mallorca (Consell de Mallorca). Esto lo diferencia de la mayoría de los estudios en este campo, que suelen basarse en los datos de alquileres vacacionales que se incluyen en las plataformas del sector como Airbnb, y que son capturados por diversas técnicas de web-scraping o proporcionados por proveedores de información sobre alojamientos vacacionales, como AirDNA (Cors-Iglegias et al., 2020) o DataHippo (Gutiérrez y Doménech, 2020). En estos dos últimos casos, la información incluye tanto los alquileres regulados como los ilegales. Sin embargo, la precisión y fiabilidad de la información obtenida a través del registro oficial apoyan nuestra elección.

Para llevar a cabo este estudio, se han cogido los datos a partir de 2005 hasta el 2021, que son los más actuales de los que dispone el Registro de empresas, actividades y establecimientos Turísticos del Consell de Mallorca. El año base a partir del que se empieza el estudio es 2005, es debido a la aprobación del Decreto 55/2005 del 20 de mayo, por el que se regulan las viviendas turísticas de vacaciones en el ámbito de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears. Esta ley empieza a regular la oferta de las viviendas de uso turístico, ya que hasta el momento no había ninguna legislación específica al respecto.

Cabe destacar que esta investigación utiliza un enfoque cuantitativo basado en la interpretación territorial de datos procedentes de diversas fuentes sociales (Tabla 1) que, trianguladas, se complementan entre sí y ofrecen información sobre el crecimiento, la intensidad y la concentración espacial de las VUT.



Tabla 1. Descripción de la información para la investigación.

Variable	Dato	Fuente
Oferta de alojamiento turístico “tradicional”	Alojamientos convencionales: agroturismos, hoteles, hoteles-apartamentos, hostales, hoteles rurales y turismo de interior	Registro de empresas, actividades y establecimientos turísticos (Consell de Mallorca)
Oferta de viviendas de uso turístico.	Estancias Turísticas en Viviendas (ETV) Vivienda Turística de Vacaciones (VT)	Registro de empresas, actividades y establecimientos turísticos (Consell de Mallorca)
Localización de la oferta	Ubicación geográfica de los establecimientos	Registro de empresas, actividades y establecimientos turísticos (Consell de Mallorca)
Capacidad de alojamiento	Plazas turísticas	Registro de empresas, actividades y establecimientos turísticos (Consell de Mallorca)
Superficie municipio	Km2	Datos municipales. Instituto de Estadística de las Illes Balears (IBESTAT)

Fuente: Elaboración propia.

Teniendo en consideración los fuertes atributos geográficos de los datos obtenidos (Tabla 1), se ha utilizado el software ArcGis Pro para su análisis espaciotemporal. De esta forma se han georeferenciado los datos de las VUT sobre cartografía, lo que ha permitido obtener mapas que contribuyen al análisis de la distribución territorial de las VUT y su evolución en el tiempo. Además, se ha aplicado el modelo KDE (*kernel density estimation*), que ha sido ampliamente utilizado para el análisis espacial de la oferta turística, con el objetivo de poder identificar posibles patrones de localización de las VUT.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

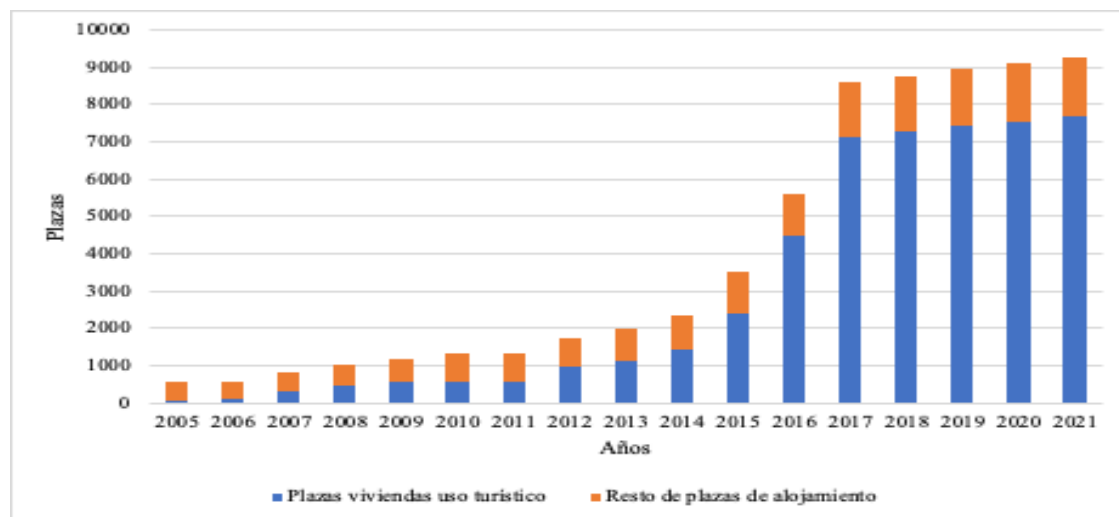
3.1 Distribución espaciotemporal del alojamiento turístico.

El crecimiento de las VUT en el Pla de Mallorca ha sido muy importante durante el periodo analizado. En el año 2005, tan solo había 4 VUT con 34 plazas, en cambio, en el año 2021, la cifra de VUT asciende a 1190 con un total de 7612 plazas. Estas cifras suponen que, en el Pla de Mallorca, en la actualidad, se oferten 12,86 plazas VUT/km², una cifra muy superior a los datos del 2005, cuando tan solo había 0,06 plazas VUT/km². El municipio con una mayor intensidad es Costitx con 22,73 plazas/km², en contraposición de Porreres, que con 8,26 plazas/km², es el que presenta una intensidad más baja.



Tal y como puede observarse en la Figura 2, las VUT se han convertido en la principal oferta de alojamiento en el área de estudio. De tal forma, que, en el año 2005, este tipo de alojamiento tan solo representaban el 5,8 % de las plazas turísticas frente al 82,8 % en la actualidad. Cabe destacar el importante crecimiento experimentado entre los años 2016 y 2017, debido a la aprobación de la ley 6/2017, relativa a la comercialización de estancias turísticas en viviendas, que hizo aflorar una gran parte de la oferta que se explotaba de manera ilegal.

Figura 2. Incidencia de las VUT en el crecimiento de la oferta de alojamiento turístico.

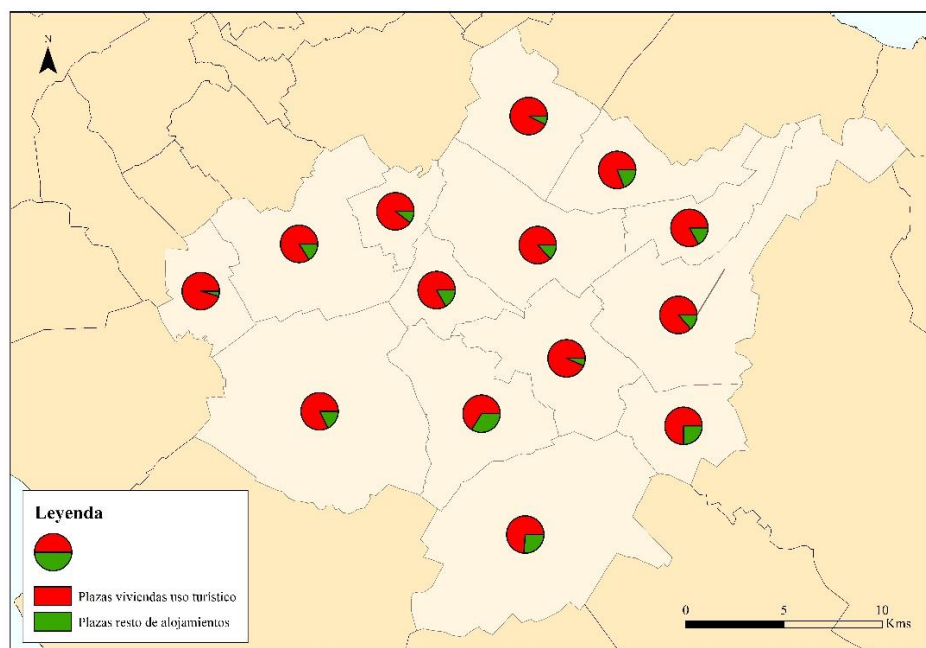


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Registro de empresas, actividades y establecimientos turísticos del Consell Insular de Mallorca.

Si se analizan los datos por municipios (Figura 3), el que presenta una mayor dependencia de la oferta de VUTS es Santa Eugenia, donde las plazas de VUT representan el 95.44% del total de la oferta turística existente en el municipio. En contraposición, se encuentra el municipio de Montuïri, donde a pesar de que las VUT también son la oferta mayoritaria, con un 66.15 %, su peso en el conjunto es inferior al del resto de municipios



Figura 3. Distribución municipal de las plazas según la tipología de alojamiento turístico.

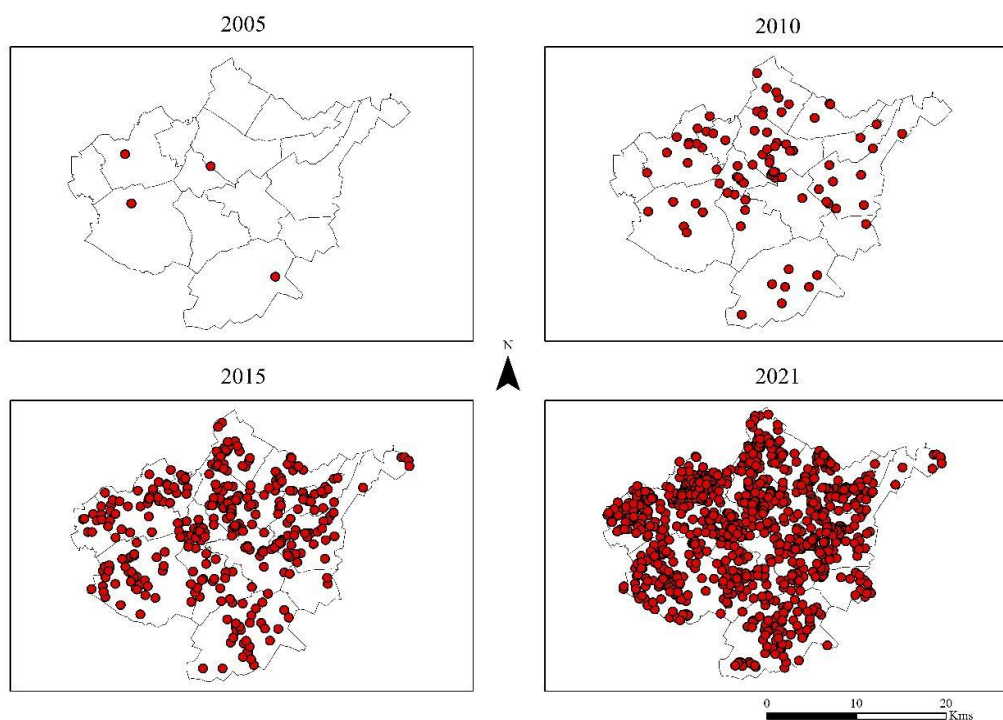


Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Registro de empresas, actividades y establecimientos turísticos del Consell Insular de Mallorca.

Tal y como puede observarse en la Figura 4, durante la última década se ha intensificado el crecimiento de plazas de VUT en todos los municipios del Pla de Mallorca, siendo en Algaida, donde más ha crecido la oferta, llegando a la actualidad hasta las 146 viviendas y 985 plazas. Concretamente, se trata del municipio del área de estudio con la mayor extensión territorial, por lo tanto, se ha calculado el índice de correlación de Pearson para determinar si existe una relación entre las variables tamaño de superficie y volumen de plazas de VUT. El resultado obtenido ha sido de 0.83, lo que muestra la existencia de una correlación positiva grande entre ambas variables. Por lo tanto, podemos afirmar que en el área de estudio los municipios con mayor extensión territorial tienen una mayor capacidad de crecimiento para este tipo de alojamiento turístico.



Figura 4. Evolución de las VUT en los municipios del Pla de Mallorca.



Fuente: Elaboración propia.

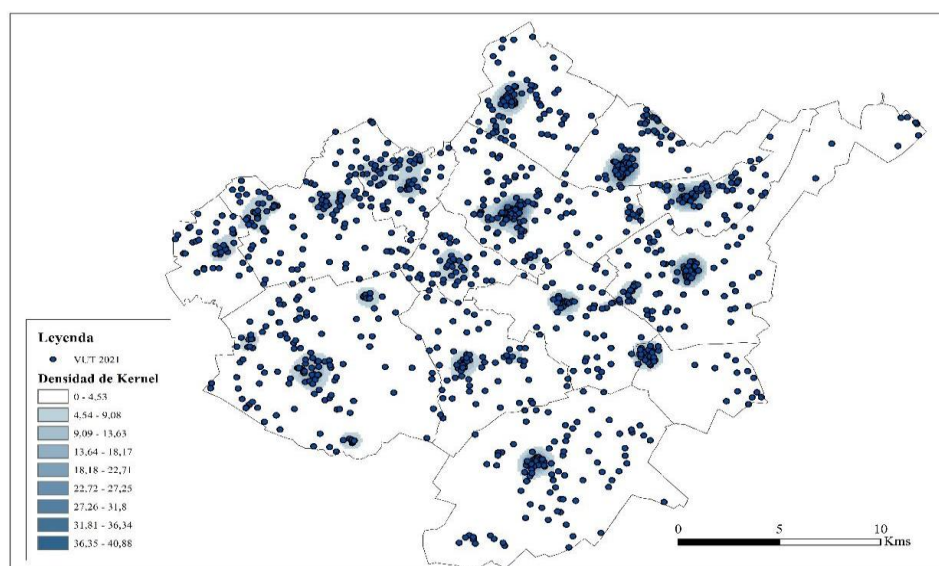
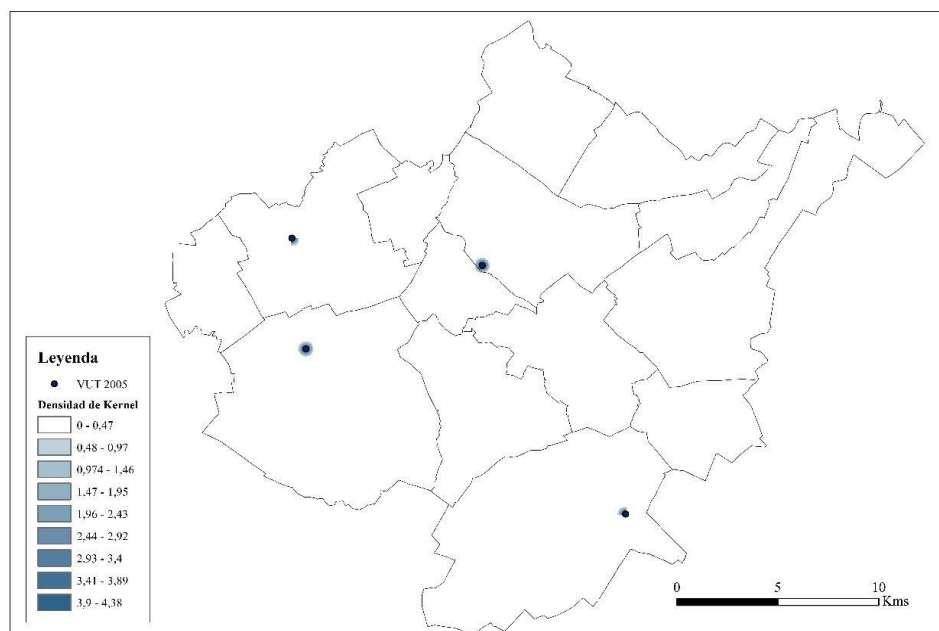
Si se analiza la distribución de las VUT en función de la tipología del suelo, se observa como el atractivo del paisaje rural ha jugado un papel clave en la proliferación de este tipo de alojamiento en el Pla de Mallorca. Concretamente, en el año 2021, el 69.7% de las plazas de VUT se localizan en suelo rústico y el 30.3% en suelo urbano. Esto está provocando que el suelo rústico vaya perdiendo su valor agrícola frente a los nuevos usos turístico-residenciales que se expanden por todo el territorio, y provocan cambios físicos, sociales y culturales sobre estos espacios rurales.

3.2 Densidad de la oferta.

Los resultados obtenidos a partir del análisis de densidad de Kernel (KDE) muestran como en 2005 (Figura 5a) las VUT tenían una distribución espacial muy irregular, a diferencia de la situación actual (Figura 5b), donde se observa una distribución espacial más homogénea de las VUT. Aunque la presencia de VUT es mayoritaria en las zonas rurales, es en los núcleos urbanos donde se observan las densidades más elevadas. Esta circunstancia está provocando que aumenten las dificultades de acceso a una vivienda residencial por parte de la población local.



Figura 5. Análisis de densidad de Kernel: (a) 2005; (b) 2021.



Fuente: Elaboración propia.

4. CONCLUSIONES

Esta contribución trata de ampliar el conocimiento de la localización espacial y la expansión de las VUT como factor de turistificación de las zonas rurales. Hasta la fecha, esta cuestión se había estudiado mayoritariamente en un contexto urbano, sin embargo, tal y como han demostrado otros estudios (Cànoves et al., 2006; Solsona y López, 2012; Cors-Iglesias, 2020), las VUT han surgido con cierta fuerza en las zonas rurales. En el caso de Mallorca, el proceso se ha visto potenciado por las necesidades de diversificar la oferta más allá de los espacios turísticos tradicionales de sol y playa. En este sentido, las VUT han contribuido a expandir la oferta de alojamiento turístico hacia el interior de la isla, tendencia que es especialmente relevante para aquellos municipios que antes no ofrecían ningún tipo de alojamiento turístico.



En Mallorca, dicho proceso se inició a finales de la década de los noventa (Binimelis y Ginard, 1998; Seguí 2006) con la aprobación de normativas encaminadas al desarrollo del turismo rural. Sin embargo, el gran impulso a la oferta de VUT se produjo con la irrupción de las plataformas P2P, siendo AIRBNB la que más éxito ha tenido en la comercialización de viviendas turísticas (Guttentag et al., 2018; Doménech et al., 2019). En el caso del Pla de Mallorca se ha observado un importante crecimiento de VUT durante la última década, que se ha traducido en una densa malla de este tipo de alojamientos por todo el territorio. En la actualidad, se han convertido en la principal oferta de alojamiento en todos los municipios del Pla de Mallorca, detectándose densidades altas en los núcleos urbanos. No obstante, su presencia es mayoritaria en parcelas de suelo rústico, lo que evidencia la influencia que tiene el atractivo del entorno rural sobre el crecimiento de las VUT en el área de estudio.

Dado que el patrón espacial del turismo suele ser un resultado geográfico de la política turística (Kang et al., 2014), las ubicaciones geográficas deben tenerse en cuenta cuando se aplica o ejecuta cualquier regulación o política. De hecho, algunos trabajos como los de Britton (1991), Gascón y Cañada (2016), Moreno et al., (2021), han demostrado que en regiones donde el proceso de turistificación se ha promovido de manera acrítica y no regulada ha generado transformaciones e impactos negativos. Por lo tanto, los resultados de este trabajo aportan información sobre los patrones territoriales del proceso de transformación funcional que experimenta el campo, donde los usos agrarios están siendo substituidos por otros de carácter turístico-residencial que generan nuevas presiones sobre el territorio, que deberán ser considerados en las futuras políticas turísticas y territoriales.

5. REFERENCIAS

- Adamiak, C. (2020). Peer-to-peer accommodation in destination life cycle: the case of Nordic countries. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 20(3), 212-226. <https://doi.org/10.1080/15022250.2020.1775116>
- Adamiak, C., Szyda, B., Dubownik, A., & García-Álvarez, D. (2019). Airbnb offer in Spain—spatial analysis of the pattern and determinants of its distribution. *ISPRS international journal of geo-information*, 8(3), 155. <https://doi.org/10.3390/ijgi8030155>
- Almeida-García, F., Macías, R. C., Reina, A. G., & Schenkel, E. (2018). Patrones de localización y evolución hotelera: el caso de Torremolinos. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (79). <https://doi.org/10.21138/bage.2535a>
- ArcGis (2021). *Cómo funciona la densidad de Kernel*. Recuperado en https://desktop.arcgis.com/es/arcmap/latest/tools/spatial-analyst-toolbox/how-kernel-density-works.htm#ESRI_SECTION1_59651FFDCCDC4BAA9C8B95E7D59BAD69
- Basu, S., & Thibodeau, T. G. (1998). Analysis of spatial autocorrelation in house prices. *The Journal of Real Estate Finance and Economics*, 17(1), 61-85. <https://doi.org/10.1023/A:1007703229507>
- Benítez-Aurioles, B. (2020). Impacts of the peer-to-peer market on tourist accommodation on the Balearic Islands of Mallorca and Menorca. *Island Studies Journal*, 15(2), 353-70. Recuperado en <https://islandstudiesjournal.org/v15n2/>
- Benur, A. M., & Bramwell, B. (2015). Tourism product development and product diversification in destinations. *Tourism management*, 50, 213-224. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2015.02.005>
- Binimelis, J. & Ginard, A., (1998). "Turismo y agricultura en Baleares. El turismo rural en Mallorca como último episodio del cambio territorial". In V.V.A.A. (1998): *IX Coloquio de Geografía Rural: Comunicaciones* Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología de la Universidad del País Vasco. Grupo de Trabajo de Geografía Rural de la Asociación de Geógrafos Españoles. Bilbao, 1998 pp. 47-55



- Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M., Morell, M., & Fletcher, R. (2019). Not tourism-phobia but urban-philia: Understanding stakeholders' perceptions of urban touristification. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (83), 3. [10.21138/bage.2834](https://doi.org/10.21138/bage.2834)
- Branca, D., & Haller, A. (2021). Urbanization, Touristification and Verticality in the Andes: A Profile of Huaraz, Peru. *Sustainability*, 13(11), 6438. <https://doi.org/10.3390/su13116438>
- Britton, S. (1991). Tourism, capital, and place: towards a critical geography of tourism. *Environment and planning D: society and space*, 9(4), 451-478. <https://doi.org/10.1068/d090451>
- Cànoves, G., Villarino, M., & Herrera, L. (2006). Políticas públicas, turismo rural y sostenibilidad: difícil equilibrio. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 41, 199-217. Recuperado en <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1997>
- Cànoves, G., Garay, L., & Duro, J. A. (2012). Turismo rural en España: avances y retrocesos en los últimos veinte años. *Papers de Turisme*, (51), 7-21. Recuperado en <http://www.papersdeturisme.gva.es/ojs/index.php/Papers/article/view/194>
- Cesarani, M., & Nechita, F. (2017). Tourism and the sharing economy. An evidence from Airbnb usage in Italy and Romania. *Symphonya*, 32-47. <https://doi.org/10.4468/2017.3.04cesarani.nechita>
- Coll Ramis, M. A., Obrador Izara, M., & Seguí Llinàs, M. (2016). Consideraciones socio-territoriales en torno al negocio del alquiler de viviendas de uso turístico. El caso del municipio de Lloret de Vistalegre (Mallorca). *Journal of Tourism Analysis*, (22), 28-38. Recuperado en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5782397>
- Coll Ramis, M.A, Fuster-Uguet, M, & Picó Gutiérrez, V (2020). Implicaciones y retos en la gestión territorial ante el modelo turístico colaborativo. In Franch, J. (Ed). *Economía de plataformas: retos y normativa*. Editorial Atelier, Barcelona.
- Cooper, C. P. (1981). Spatial and temporal patterns of tourist behaviour. *Regional studies*, 15(5), 359-371. <https://doi.org/10.1080/09595238100185351>
- Cors-Iglesias, M., Gómez-Martín, M. B., & Armesto-López, X. A. (2020). Peer-to-peer accommodation in rural areas of Catalonia: defining typologies of rural municipalities. *Sustainability*, 12(15), 6145. <https://doi.org/10.3390/su12156145>
- De la Calle Vaquero, M. (2019). Turistificación de centros urbanos: clarificando el debate. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (83), 2. <https://doi.org/10.21138/bage.2829>
- Domènech, A., Larpin, B., Schegg, R., & Scaglione, M. (2019). Disentangling the geographical logic of Airbnb in Switzerland. *Erdkunde*, (H. 4), 245-258. Recuperado en <https://www.jstor.org/stable/26868124>
- García-Ayllon, S. (2018). Urban transformations as an indicator of unsustainability in the P2P mass tourism phenomenon: The Airbnb case in Spain through three case studies. *Sustainability*, 10(8), 2933. <https://doi.org/10.3390/su10082933>
- Gascón, J., & Cañada, E. (2016). Turismo Residencial y Gentrificación Rural. *PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Colección PASOS edita, no16.
- Gómez-Martín, M., López, X. A. A., & Cors-Iglesias, M. C. (2019). Nuevas formas de alojamiento turístico en áreas de montaña vinculadas al turismo de nieve: el caso de la vivienda de alquiler turístico en el Pirineo occidental catalán. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (81), 4. <https://doi.org/10.21138/bage.2549a>
- Guttentag, D., Smith, S., Potwarka, L., & Havitz, M. (2018). Why tourists choose Airbnb: A motivation-based segmentation study. *Journal of Travel Research*, 57(3), 342-359. <https://doi.org/10.1177/0047287517696980>



- Gutiérrez, A., & Domènech, A. (2020). Understanding the spatiality of short-term rentals in Spain: Airbnb and the intensification of the commodification of housing. *Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography*, 120(2), 98-113. <https://doi.org/10.1080/00167223.2020.1769492>
- Gutiérrez, J., García-Palomares, J. C., Romanillos, G., & Salas-Olmedo, M. H. (2017). The eruption of Airbnb in tourist cities: Comparing spatial patterns of hotels and peer-to-peer accommodation in Barcelona. *Tourism management*, 62, 278-291. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.05.003>
- Kang, S., Kim, J., & Nicholls, S. (2014). National tourism policy and spatial patterns of domestic tourism in South Korea. *Journal of Travel Research*, 53(6), 791-804. <https://doi.org/10.1177/0047287514522875>
- Larpin, B., Mabillard, J., Scaglione, M., Favre, P., & Schegg, R. (2019). An analysis of regional developments of Airbnb in Switzerland: Insights into growth patterns of a P2P platform. In *Information and Communication Technologies in Tourism 2019* (pp. 92-103). Springer, Cham.
- Lorenzen, M. (2021). Rural gentrification, touristification, and displacement: Analysing evidence from Mexico. *Journal of Rural Studies*, 86, 62-75. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2021.05.015>
- Mansilla, J. A., & Milano, C. (2018). Introducción a la ciudad de vacaciones. Apuntes sobre turismo y malestar social en Barcelona. In *Ciudad de vacaciones: conflictos urbanos en espacios turísticos* (pp. 19-80).
- Martínez Caldentey, M. A. & Murray Mas, I. (2021). Les illes turístificades: classificació per tipologies d'allotjament turístic a escala municipal de les Illes Balears. In *De la terra a la mar i de la mar a la terra: homenatge a Antonio Rodríguez-Perea* (pp. 325-332). Societat d'Història Natural de les Balears.
- Mitchell, L. S., & Murphy, P. E. (1991). Geography and tourism. *Annals of Tourism Research*, 18(1), 57-70. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(91\)90039-E](https://doi.org/10.1016/0160-7383(91)90039-E)
- Moreno, I. L., Zarza, M. F., & Pozo, J. I. H. (2021). Los conflictos de la turistificación y su estudio basado en el enfoque centrado en el actor. *Revista Confluências Culturais*, 10(3), 75-91.
- Müller, N., Murray, I., & Blázquez-Salom, M. (2021). Short-term rentals and the rentier growth coalition in Pollença (Majorca). *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1609-1629. <https://doi.org/10.1177/0308518X2111033307>
- Murray, I., Yrigoy, I., & Blázquez-Salom, M. (2017). The role of crises in the production, destruction and restructuring of tourist spaces: The case of the Balearic Islands. *Investigaciones Turísticas*, 13, 1-29. [doi:10.14198/INTURI2017.13.01](https://doi.org/10.14198/INTURI2017.13.01)
- Ojeda, A. B., & Kieffer, M. (2020). Touristification. Empty concept or element of analysis in tourism geography?. *Geoforum*, 115, 143-145. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.06.021>
- Pearce, D. G. (1987). Spatial patterns of package tourism in Europe. *Annals of tourism research*, 14(2), 183-201. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(87\)90084-3](https://doi.org/10.1016/0160-7383(87)90084-3)
- Petrus Bey, J. M. (1988). La dinámica espacial del desarrollo turístico: el caso de Baleares. *Treballs de Geografia*, 89-110.
- Pons, A., Rullán, O., & Murray, I. (2014). Tourism capitalism and island urbanization: tourist accommodation diffusion in the Balearics, 1936-2010. *Island Studies Journal*, 9(2), 239-258. Recuperado en <https://islandstudiesjournal.org/v9n2/>
- Rodríguez Rangel, M. C., & Sanchez Rivero, M. (2020). Spatial imbalance between tourist supply and demand: The identification of spatial clusters in Extremadura, Spain. *Sustainability*, 12(4), 1651. <https://doi.org/10.3390/su12041651>



- Rodríguez Rangel, M. C., Sánchez Rivero, M., & Ramajo Hernández, J. (2020). A spatial analysis of intensity in tourism accommodation: An application for Extremadura (Spain). *Economies*, 8(2), 28. <https://doi.org/10.3390/economies8020028>
- Sánchez-Aguilera, D., & Font Garolera, J. (2016). Nuevas formas de alojamiento en el medio rural: la difusión de la economía colaborativa en tres destinos de la montaña española. In *Turismo y crisis, turismo colaborativo y ecoturismo* (pp. 412-413). Societat d'Història Natural de les Balears.
- Seguí, M. (2006). *El turisme a les Illes Balears (1950-2005)*. Edicions Documenta Balear. Palma de Mallorca.
- Sequera, J., & Nofre, J. (2018). Shaken, not stirred: New debates on touristification and the limits of gentrification. *City*, 22(5-6), 843-855. <https://doi.org/10.1080/13604813.2018.1548819>
- Silverman, B. W (1986). *Estimación de densidad para las estadísticas y el análisis de datos*. New York: Chapman and Hall.
- Solsona Monzonís, J., & López Olivares, D. (2012). Factores de localización y desarrollo turístico en el espacio rural de la Comunitat Valenciana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 59 (pp. 221-244). [doi: 10.21138/bage.1456](https://doi.org/10.21138/bage.1456).
- Vives-Miró, S., & Rullan, O. (2017). Desposesión de vivienda por turistización?: Revalorización y desplazamientos en el Centro Histórico de Palma (Mallorca). *Revista de Geografía Norte Grande*, (67), 53-71. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022017000200004>
- Xing-zhu, Y., & Qun, W. (2014). Exploratory space–time analysis of inbound tourism flows to China cities. *International Journal of Tourism Research*, 16(3), 303-312. <https://doi.org/10.1002/jtr.1932>
- Yang, Y., Wong, K. K., & Wang, T. (2012). How do hotels choose their location? Evidence from hotels in Beijing. *International journal of hospitality management*, 31(3), 675-685. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2011.09.003>
- Yang, J., Yang, R., Chen, M. H., Su, C. H. J., Zhi, Y., & Xi, J. (2021). Effects of rural revitalization on rural tourism. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 47, 35-45. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2021.02.008>
- Yrigoy, I. (2019). Rent gap reloaded: Airbnb and the shift from residential to touristic rental housing in the Palma Old Quarter in Mallorca, Spain. *Urban Studies*, 56(13), 2709-2726. <https://doi.org/10.1177/0042098018803261>
- Zhang, Z., Chen, R. J., Han, L. D., & Yang, L. (2017). Key factors affecting the price of Airbnb listings: A geographically weighted approach. *Sustainability*, 9(9), 1635. <https://doi.org/10.3390/su9091635>



ARTE PARA / ARTE POR PARTE DE: PERSPECTIVAS Y DERIVAS DE TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD. EL CASO DE MÁLAGA ³³

Víctor Fernández Salinas

Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla

Antonio García García

Departamento de Geografía, Historia y Filosofía, Universidad Pablo de Olavide

Rafael Llácer Pantión

Departamento de Construcciones Arquitectónicas II, Universidad de Sevilla

María Prieto Peinado

Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Universidad de Sevilla

Amalia Vahí Serrano

Departamento de Geografía, Historia y Filosofía, Universidad Pablo de Olavide

Resumen:

En la dialéctica entre el arte en la esfera pública y aquel creado a propósito del lugar, surge cada vez con mayor relevancia la creciente importancia de la ciudadanía, como sujeto pasivo o activo. En este marco, el objetivo de la comunicación se dirige a la reflexión y sistematización de las prácticas artísticas participativas mediante el estudio de los procesos urbanos creativos y transformadores en dos barrios de Málaga, Soho y Lagunillas, poniendo el foco de atención en los espacios públicos urbanos como plataforma preferente de exposición de la estrategia artística, como condición y parte activa de la misma en sus posibles derivas de ciudad como marca comercializadora o en su defensa como hábitats regenerados.

Se propone una metodología que, partiendo de referencias documentales y estadísticas, reconocimiento *ad hoc* y entrevistas con informantes clave, permita avanzar en la comprensión de la singularidad de cada caso.

Se confirma que no es el medio de expresión artística, sino su implicación con los retos de cada entorno, lo que determina su condición de vehículo de coproducción o de transformación.

Palabras clave: Espacio público, arte callejero, procesos participativos

³³ "Ayuda Proyecto I+D+i Prácticas artísticas participativas para la apropiación del espacio público y el desarrollo de la calidad de vida urbana (FACTIBLES) (PID2020-118221RB-I00) financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033"



Abstract:

Concerning to the dialectic between *street art* in the public sphere and art created for the purpose of place, the importance of citizenship role, as a passive or active subject, is becoming increasingly relevant. Within this framework, the paper invites us to reflect on and create systematic categories of participatory artistic creations through the study of creative and transformative urban processes in two selected quarters in the city of Malaga, Soho and Lagunillas. Special attention is paid to urban public spaces as a platform for the artistic exhibition strategy, as an active part of it in its possible versions of the city, either as a marketing brand or in defense of regenerated habitats.

A methodology based on documentary references and statistics, ad hoc recognition and interviews with key informants, allows us to advance in the understanding of the uniqueness of each case.

It is not the artistic way of expression but if it gets involved with the challenges of each urban context that determines its status as a vehicle for co-production or for transformation.

Keywords: Public spaces, street art, participatory processes

1. INTRODUCCIÓN: EL ESPACIO URBANO DEL ARTE COLABORATIVO Y SU RELACIÓN CON EL ESPÍRITU DEL LUGAR

La Declaración de Quebec sobre la preservación del espíritu del lugar (Icomos, 2008) es un buen referente para la valoración, no solo patrimonial, sino también identitaria y simbólica, de los espacios públicos. Aunque no ha sido muy utilizada para relacionar arte (menos aún arte colaborativo) y espacio público, los autores de este trabajo entienden que es un instrumento útil para el diagnóstico y valoración de fórmulas originales o poco estudiadas de aprovechamiento de estos espacios públicos.

La declaración no elabora una conceptualización al uso de lo que se entiende por espíritu del lugar. Se acerca a la definición a partir de sus componentes materiales e inmateriales:

[El espíritu del lugar...] está conformado por elementos materiales (sitios, edificaciones, paisajes, rutas y objetos), así como por inmateriales (recuerdos, historias, documentos escritos, festivales, conmemoraciones, rituales, conocimientos tradicionales, valores, texturas, colores y olores, entre otros), que contribuyen considerablemente a crear un lugar y a darle un espíritu. Parágrafo 1 de la Declaración de Quebec.

De esta definición, se colige que, para su entendimiento, es clave su complejidad y heterogeneidad (parágrafo 2) y, aún de mayor relevancia, que su continuidad se basa en el cambio al que impelen las necesidades locales. El espíritu del lugar es así «un proceso en continua reconstrucción» (parágrafo 3) y en el que el valor patrimonial se produce a partir de la apropiación de este espacio (Potenzoni y Giudici, 2008). El concepto se liga al de *genius loci* y deriva en un carácter específico y único; «Y es en estos ámbitos en los que se siente una poderosa pertenencia al lugar. Su permanencia depende del tipo de vínculo que se tiene con el medio y lleva implícita la idea de armonía (Cahn, 2008, 3).

Ni las actividades creativas, ni las artísticas son citadas en la declaración como un elemento en el que repose parte de la autenticidad de un lugar o de su capacidad para generar identidad. Sin embargo, la intención, desde que se iniciaran en 2003 los trabajos preparatorios de dicha declaración, de resaltar ese carácter del espacio público a partir de su «naturaleza viva, social y espiritual» (Preámbulo) enlaza con los fundamentos conceptuales del proyecto de investigación del que parte este trabajo en relación con aquellos espacios públicos que están relacionados con el arte colaborativo. En otras palabras, sostenemos que el arte colaborativo puede incorporarse como un elemento más que enriquece y renueva, en ese proceso que asegura su continuidad, el valor patrimonial de los espacios públicos. Pero también creemos que no cualquier tipo de arte en relación con su origen y finalidad puede alentar los procesos que explican los espíritus del lugar. El arte, por sí mismo, puede condicionar el carácter del paisaje, pero, para que produzca ese espíritu, deben darse algunas condiciones específicas y que entroncarían con otra cuestión: la autenticidad de los procesos que generan esos *genius loci*



o, por plantearlo de otra manera: ¿en qué circunstancias el arte, y especialmente el colaborativo, se convierte en una causa y un efecto que aporta autenticidad a los espíritus del lugar?

Transitamos, pues, hacia una concepción dinámica y procesual de los espacios públicos y los paisajes urbanos (García, 2020), del mismo modo que, sin denostar la capacidad de expresiones artísticas para dotar de significados y personalidad a los escenarios de la ciudad, subrayamos el interés de otras prácticas artísticas participativas definidas por su capacidad para encauzar la acción a través de procesos abiertos (Armajani, 1999). También subrayamos el requerimiento de que este arte contemporáneo, sobre todo en su faceta participativa, se promueva desde la singularidad de los contextos y espacios públicos donde se desarrolla (Andreu y García, 2020).

En relación con todo lo anterior, el objetivo de la comunicación es reflexionar sobre la estrategia artística (remozamiento urbano, conciencia sobre el espíritu del lugar) y el difícil equilibrio entre la consecución de una ciudad-producto o la interpelación de una ciudad-hábitat.

2. METODOLOGÍA

Se proponen dos casos de estudio en Málaga, el entorno urbano etiquetado como Soho y el barrio de Lagunillas. Utilizaremos los murales y la pintura callejera como objeto central e hilo conductor, en tanto que instrumentos o refrendos de distintas estrategias de hacer ciudad. *A priori*, en Soho prima la promoción institucional de un arte de autor, incluso *paracaidista* (Vázquez, 2021), buscando una marca urbana de entorno creativo y atractivo para visitantes e inversores; mientras Lagunillas entronca con fórmulas reivindicativas y de reciclaje urbano.

El análisis se concibe como un primer avance en el marco del proyecto I+D+i *Prácticas artísticas participativas para la apropiación del espacio público y el desarrollo de la calidad de vida urbana* (FACTIBLES) y se realiza desde la necesidad de comprender, contrastar y aplicar estrategias desde el arte público partiendo de su singularidad. Se hará con tres enfoques contextuales: a) El marco urbano, desde procesos y claves que atañen a la estrategia artística y a la base social que la sostiene; b) La formulación de cada estrategia creativa en el binomio mural-arte callejero; y c) La ligazón y deriva entre arte y espacio público.

Para ello se propone una metodología que parte del estudio documental de cada iniciativa y un primer análisis estadístico de sus contextos socio-urbanísticos, que se contrasta *ad hoc* mediante observación participante y entrevistas con dos informantes clave (un técnico de gestión cultural y propietario de negocio en Soho, y un artista directamente implicado en la dinámica creativa y reivindicativa de Lagunillas), ofreciendo un diagnóstico necesario para posteriores concreciones sistematizadas del binomio prácticas artísticas-espacios públicos.

3. RESULTADOS

3.2. Una nueva personalidad urbana. Proyectos estrella y dinámicas creativas

Málaga comienza el siglo XXI en materia de cultura con una situación retrasada respecto a otras ciudades españolas, especialmente entre las de su rango demográfico (Fernández Salinas y Silva Pérez, 2017). El cambio se inicia a finales del siglo pasado, cuando la ciudad comienza a vincularse socioeconómicamente al mundo del turismo (hasta entonces era un simple agregado de la Costa del Sol) y de la cultura, especialmente del arte y del patrimonio. Parte de la renovación del carácter de la urbe y su vuelco hacia una ciudad de museos se pergeña durante los años más duros de la crisis de 2008 y se basa, en buena medida, en la renovación de las infraestructuras externas (aeroportuarias, ferroviarias, etc.) que, además de otras internas, abren la ciudad al mar a través de los muelles 1 y 2 y de la creación o renovación de muchos museos, algunos de renombre internacional (Museo Picasso -2003-, Museo Carmen Thyssen -2011-, Centre Pompidou -2015-, Museo de Arte Ruso -2015-, Museo de Málaga -2016-, etc.).

Uno de las claves de la transformación urbana desde 1992 fueron los planes estratégicos municipales, de los que participa la mayor parte de los agentes socioeconómicos y que han tenido entre sus principales objetivos



convertir a Málaga en un foco cultural. A este ambiente obedece (y contribuye) la propuesta de ser Capital Europea de la Cultura 2016 y, aunque la ciudad quedó fuera de la carrera a tal título ya en 2010, esta negativa no supuso una merma de energía en la búsqueda de reconocimientos culturales.

También se producen sombras: la nunca culminada integración del río Guadalmedina, la construcción de un hotel rascacielos en el puerto que amenaza el paisaje urbano, otro hotel fuera de escala entre el mercado de las Atarazanas y el río diseñado por Rafael Moneo o la creciente tematización del centro histórico por el influjo de actividades turísticas masivas...

En la producción de una nueva narrativa de ciudad, el mural y la pintura callejera se han consagrado como referentes en varios sectores y realidades socio-urbanísticas mediante distintas formulaciones: barrios periféricos como Campanillas; ámbitos en promoción como San Andrés; la iniciativa *BulevArt*; programas institucionales como *Málaga más bella*; encargos privados de gran formato como el de Apartamentos Simba (Figura 5); comercios especializados; rutas turísticas; o proyectos colaborativos de reconocimiento y contra-cartografía de la ciudad -*Las Paredes de Málaga*-. Junto a ello continúa vigente la expresión espontánea y contestataria, individual o anclada en procesos sociales.

Figura 5. Mural encargado (medianera) y arte espontáneo (paredones) construyendo la escena urbana.



Fuente: Los autores

3.2. Claves estructurales y dinámicas de Soho y Lagunillas

Lagunillas y Soho (*alter ego* de marca urbana de un barrio de denominación ambigua, aunque, en parte, reconocible en topónimos como Ensanche de Heredia o Ensanche Centro) comparten condiciones básicas de ubicación y emplazamiento: prolongación de tramas centrales, vinculadas originalmente a estructuras naturales y territoriales: colinas y montes como El Ejido y Gibralfaro, y la conexión viaria con Granada y el Sistema Bético en el arrabal de Lagunillas; la expansión portuaria más allá de la Alameda en el Ensanche Heredia.

Ahora bien, la diferencia entre los patrones de arrabal y ensanche fundamenta contextos distintos. El Ensanche Heredia es una expansión urbana ejecutada desde finales del XIX (y reformulada con el plan de Daniel Rubio -1920-), con un entramado regular (como sector planificado) y de mayor volumetría edificatoria; mientras que Lagunillas presenta un plano irregular, de tipología orgánica y menor densidad, salvo actuaciones posteriores. El carácter arrabalero de Lagunillas, de vecindario modesto y pasado artesanal, contrasta con el perfil preferentemente administrativo –armadores y actividades portuarias– de un ensanche con poca carga residencial.



Figura 1. Málaga, 1883. Ubicación del entorno del Ensanche de Heredia y del arrabal de Lagunillas



Fuente: Planos de población, Málaga. Cuerpo de E. M. del Ejército.

En distintos momentos del siglo XX el Ensanche Heredia muestra contrastes entre episodios de concentración de prostitución frente a las clases medias y acomodadas de la alameda de Colón o de la avenida de Manuel Agustín Heredia. Por su parte, en Lagunillas, el fuerte crecimiento demográfico en el siglo XX se disocia entre el perfil de clase media y comercio de mayor nivel en el eje de la calle Victoria, con un caserío remozado, frente al resto del barrio en proceso de degradación social e inmobiliaria.

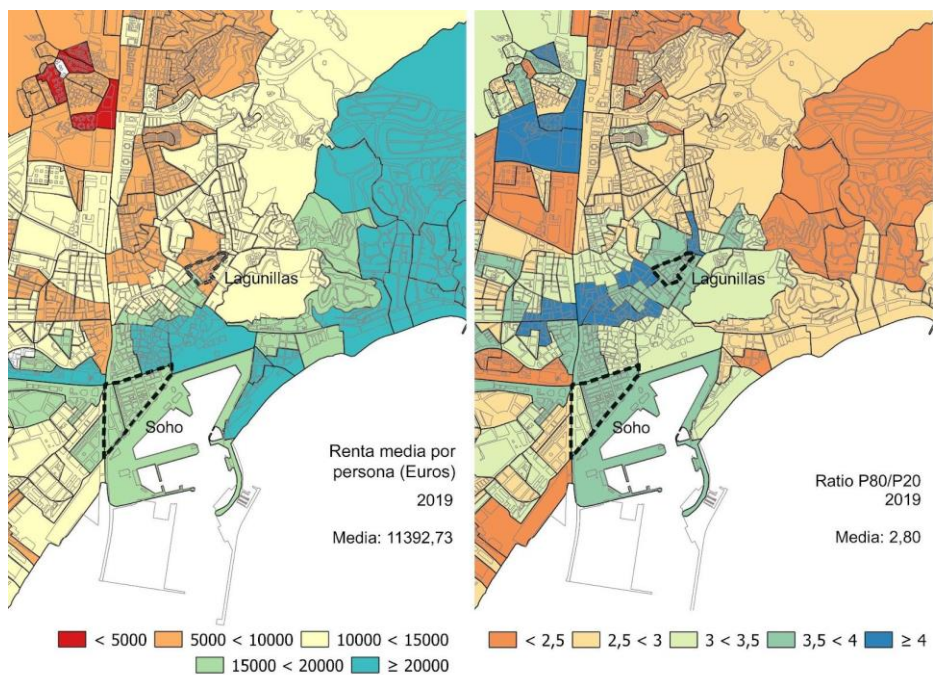
Entrados los primeros años del siglo XXI, sobre ambos barrios decantan dinámicas que los identifican tópicamente como barrios de las artes, pero con sustanciales diferencias entre los modelos de reactivación, renovación y reciclaje.

Los datos ofrecidos por el *Atlas de Distribución de Renta de los Hogares* (INE, 2019) señalan un contraste sustancial entre un Ensanche Heredia (en adelante simplemente Soho) que supera la renta media de la ciudad y Lagunillas, que persiste por debajo de dicha media, si bien la dinámica socioeconómica del casco urbano se proyecta ya en el sector más próximo a la plaza de la Merced.

Ahora bien, en cada umbral de renta, ambos barrios evidencian síntomas de desigualdad (figura 2), con una tendencia a mayores contrastes sociales en Lagunillas, reflejo de un proceso activo de gentrificación y turistificación, mientras en Soho estos cambios socio-urbanísticos parecen estar más consolidados.



Figura 2. Renta media y desequilibrio de ingresos, Málaga 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de ADRH, INE, 2019

Aunque el vecindario es similar en ambos barrios (>2000 habitantes, según Padrón Municipal, 2021), la extensión y el modelo urbanístico de Soho arroja una baja densidad. Junto a ello, el porcentaje de vecinos mayores y la poca significación de menores de edad (figura 3), junto a indicadores como el porcentaje de viviendas con fines turísticos (VFT), es similar a las secciones occidentales del casco histórico (INE, 2021). Es resultado de una estrategia de renovación urbana más ligada a la activación comercial que explicaría tensiones entre asociaciones vecinales y la oferta creativa, de restauración y ocio con relación a usos u horarios. Lagunillas, además de una mayor densidad, ofrece un perfil etario intermedio, que destaca en su contexto urbano, mostrando un barrio todavía con carga residencial.

Figura 3. Estructura de edad. Porcentaje de menores de 20 y mayores de 65 años, Málaga 2019

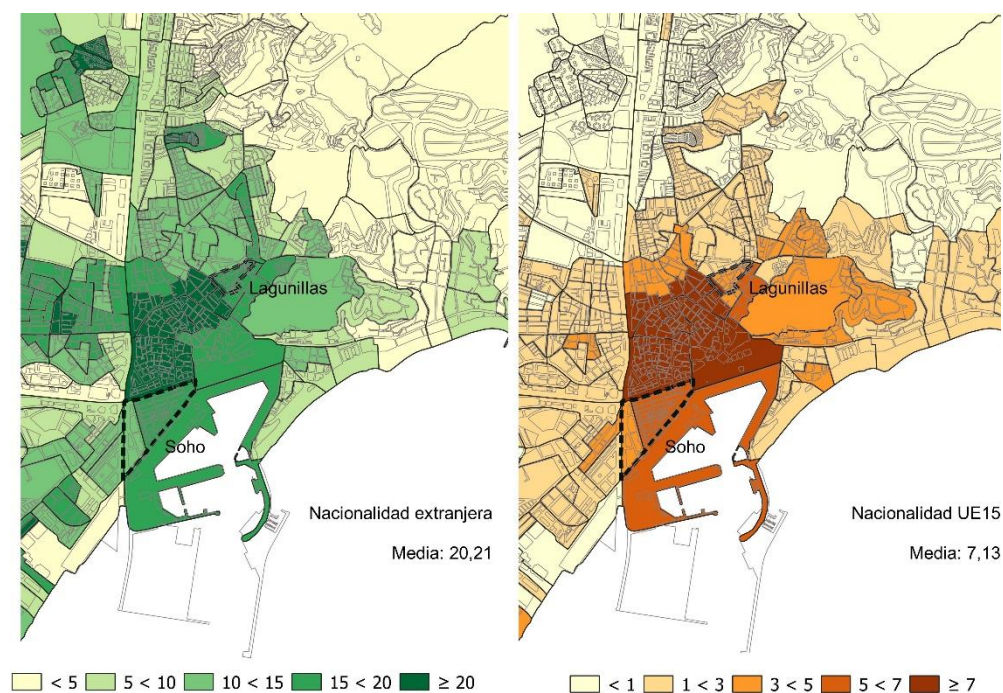


Fuente: Elaboración propia a partir de ADRH, INE, 2019



Por su parte, indicadores como el perfil migratorio apuntan a tendencias previsibles. La media de residentes extranjeros está en ambos barrios ligeramente por debajo de la del municipio y, más aún, la de migración climática (migración UE15), que en Málaga se incrementa y concentra en tramas centrales (figura 4), acorde a los vectores de expansión de la ciudad. Aparecen umbrales ligeramente mayores en el Soho, algo inferiores en Lagunillas si bien no menos significativos por cuanto revelan que el barrio no es ajeno a procesos de sustitución vecinal propios de la zona central del casco histórico, con las consiguientes tensiones especulativas.

Figura 4. Presencia de población de nacionalidad extranjera y con procedencia de la UE15, Málaga 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de ADRH, INE, 2019

3.3 Soho, trasmutación de un barrio

De la creación del Centro de Arte Contemporáneo en 2003 sobre el antiguo Mercado de Entradores, surgió una iniciativa empresarial y vecinal, la asociación Soho Málaga (SohoMLG, en línea), para convertir el triángulo urbano río-puerto-Alameda en un referente de arte y creatividad. Este barrio ha experimentado, incluso en su denominación, un proceso más vinculado a los valores estratégicos de la ciudad y sus promotores que al surgimiento de una realidad de carácter orgánico, como sucediera años atrás en el Montmartre parisino de las vanguardias o en el Soho neoyorquino. El ayuntamiento acompañó el proceso con la reurbanización del barrio a principios del segundo decenio del siglo y con su apoyo al proyecto *Málaga Arte Urbano Soho* (MAUS), que preveía el impulso de actividades culturales y creativas (caso del *Soho Málaga Sound Festival*). MAUS, apoyado por el ayuntamiento, el Centro de Arte Contemporáneo y la mencionada Soho Málaga, además de aprovechar distintos fondos europeos, surge «con el objetivo de entregar a Málaga un legado cultural contemporáneo de alto valor artístico [...], descubriendo nuevos espacios y rompiendo con la cotidianidad de la ciudad, implicando a los vecinos en el desarrollo de sus actividades» (MAUS, en línea, s.p.). El proyecto coincide con la aparición de algunas galerías y locales de restauración que afianzan la marca Soho. No obstante, el elemento más visible son los murales -algunos monumentales- que, realizados por encargo, atraen a importantes firmas de grafiteros de prestigio internacional (más de una quincena, entre ellos, Roa -ver Figura 6-, Obey o D*Face).



Figura 6. Mural de Roa, testigo del MAUS



Fuente: Los autores

Agotado el primer impulso transformador del barrio, se consolida el nuevo paradigma turístico (modelo *AirBNB*) y se inaugura el Teatro Soho Caixabank –2019–, nuevo icono de la zona (Figura 7), que impulsa la apertura de nuevos locales de hostelería y recreación.

Figura 7. Teatro Soho Caixabank



Fuente: Los autores

Soho es, pues, un proyecto urbano que responde poco al carácter colaborativo de sus expresiones artísticas, muy orientado por una lógica empresarial que conecta con los objetivos del planeamiento estratégico de la ciudad y que, sin estar plenamente consolidado, ha provocado una deriva nueva en la zona con pocos ejemplos parecidos en ciudades españolas durante los dos últimos decenios.

3.4 Lagunillas, nuevos bríos al arrabal

Con los cambios que se suceden en el modelo de desarrollo urbano de Málaga y la cercanía a espacios que estaban subvirtiéndose su carácter tradicional por otro más cosmopolita y renovado (entorno Alcazabilla-Museo Picasso o plaza de la Merced-mercado), se produce un proceso de renovación diferencial del barrio que facilitará la aparición de procesos de gentrificación y la proliferación de viviendas turísticas. Esto se alterna con la



presencia de población tradicional, si bien en regresión, y la existencia de solares y edificios vacíos que evidencian expectativas de lucro urbanístico próximo (figuras 8).

Figura 8. Síntomas de un barrio en barbecho. Edificio en ruinas en la calle Vital Aza



Fuente: Los autores

La contestación social a la degradación y transformación del barrio tiene su origen en personas e instituciones, casi siempre procedentes del exterior, que se identifican con Lagunillas y, en buena parte, a través de su creatividad, conforman un modelo de resistencia urbana. *La Polivalente*, que se presenta como espacio cultural creativo, ha fomentado, canalizado y en buena medida protagonizado el reconocimiento artístico de Lagunillas que, al igual que Soho, se materializa icónicamente en murales y grafitis. Su oferta cultural se fundamenta, no obstante, en el arte colaborativo, y a ello también han contribuido acciones como *Radio Lagunillas*.

Determinante resultó la figura del pintor madrileño Miguel Chamorro, que creó en 2000 la *Asociación Fantasía de Lagunillas*, orientada a la inclusión y desarrollo cultural a través del arte y el deporte. A la iniciativa se sumaron estudios, como *El Cosmonauta*; directoras de cortos como Dita Segura; otros pintores, como Ventura García Mérida o José Luis BogArt, que llega a decir: «este barrio humilde es como un pequeño pueblo en el corazón de Málaga y se ha convertido en un Soho de verdad» (Griñán, 2015); y una considerable lista de grafiteros de renombre (Dadi Dreucol, Doger, Onze, Lalone, Elafil o MCap; *ibidem*). También ha tenido importancia en todo el proceso la Asociación de Vecinos Lagunillas, que conjuga expresión artística y reclamación de espacios abiertos colaborativos.

Existen, asimismo, relaciones con la citada iniciativa *Málaga más bella*, que tiene como objetivo transformar la ciudad en un gran museo de arte callejero con la intervención de artistas malagueños y foráneos.

El resultado es un barrio en el que el arte está omnipresente en edificios –tanto en uso como en desuso–, medianeras y muros, incluso en elementos de mobiliario urbano. Se trata de expresiones artísticas de temática marcadamente social muy alentadas por la presencia de locales alternativos, de reivindicación feminista y una organizada red de ocupación de viviendas vacías. Ello explica que numerosos medios ciudadanos se hagan eco de Lagunillas como nuevo barrio de las artes (Gámiz, 2019; Zori del Amo, 2016), concepto a la postre aprovechado también por entes privados.

En la actualidad este dinamismo parece aletargarse, al tiempo que se refuerzan las expectativas turísticas tras la pandemia. Los signos de marginalidad han descendido, trasladados a barrios contiguos, pero más alejados del centro; y los solares, casas en ruinas y otras rehabilitadas dan cuenta de un paisaje en transición. Al mismo tiempo, los murales, a veces en casas que se derriban, desaparecen y se renuevan, configurando un arte de tanto interés como frágil y efímero (figuras 9 y 10).



Figura 9. Pinturas que se superponen o que se revisan. Esquina calle Vital Aza y Coto de Doñana



Fuente: Los autores

Figura 10. Actualización pandémica de grafiti de la calle Lagunillas



Fuente: Los autores

3.5 Arte-lugar. Enclaves y prácticas

Si bien las motivaciones y la implementación, tanto de la estrategia mercadotécnica de Soho como del más orgánico desarrollo de Lagunillas, parecen proyectarse con un carácter espacial homogéneo, un análisis detallado permite particularizar manifestaciones y dinámicas en ámbitos concretos de esos barrios: la equis viaria Casas de Campos-Tomás de Heredia como claro exponente de la renovación de Soho, tanto por su peatonalización como por la dinámica funcional aparejada; y las calles Lagunillas y Vital Aza como ejes de concentración de murales y grafitis y, especialmente, por su vinculación a la generación de espacios públicos de encuentro. Por cada recorrido analizamos dos enclaves singulares -E01, E02, E03 y E04- (figuras 11 y 12).



Figura 11. Composición-síntesis de expresiones creativas y contexto urbano. Recorrido Soho



Fuente: Elaboración propia

Figura 12. Composición-síntesis de expresiones creativas y contexto urbano. Recorrido Lagunillas



Fuente: Elaboración propia

El caso E01 resulta ilustrativo por cuanto que la peatonalización de la calle Casas de Campos explicita un proceso de renovación orientado a la promoción de una nueva dinámica, con un claro impacto económico e inmobiliario, en paralelo a la etiqueta barrio-arte (Tabla 1). Si bien la obra de Roa no está exenta de interés, tanto de ejecución como de discurso —empatizar a través de la reproducción de motivos naturales en entornos artificiales—, la implicación social en el proceso creativo es mínima. Así, su vínculo más directo con la calle es la réplica que aportan otras pinturas, aunque de menor calidad, tanto espontáneas como en locales de restauración y otros. Además, la promoción pública del propio MAUS se confirma en sus diferentes ediciones a través de ejemplos como E02, muy vinculado al sector privado e imagen de marca, por su dimensión y ubicación en la fachada de un hotel, expandiendo la escenografía de las calles peatonales centrales de Soho a otras calles de tránsito rodado. Es trabajo conjunto de dos artistas y evoca el tan presente trabajo reflexivo de Picasso, la idea de la *Venus naturalis*, deformidad corporal, metamorfosis desde el vínculo de su fertilidad a la liturgia del placer, que igualmente podría evocar el antiguo carácter de este barrio.

Tabla 1. Enclaves seleccionados y síntesis de su vinculación al lugar

ZONA	ENCLAVE	AUTORÍA	INTENCIÓN	EJECUCIÓN	RESULTADO	UBICACIÓN
SOHO	E01. <i>Cama-león</i> c/ Casas de Campos	Roa	Estrategia pública de dinamización	Puntual, participación funcional	Implicación social mínima	Calle peatonal
	E02. <i>Venus en c/</i> Martínez Campos	Okuda y Remed				Calle de tránsito



LAGUNILLAS	E03. Plaza Esperanza	Varios	Estrategias de base social	Continuada, participación y colaboración	En parte implicación social	Espacio público autogenerado
	E04. Grafitis en c/ Ana Bernal	Artista local (autorretrato)	Estrategias de artista local espontáneo	Continuada, participación		Adarve peatonal

Fuente: Elaboración propia

En Lagunillas, el enclave E03 ofrece un proceso marcadamente diferente; allí no es tan protagonista el producto artístico como el proceso colaborativo. Se suman murales y grafitis de distinta condición en un entorno donde lo que prima es la coproducción en espacio abierto colaborativo sobre un antiguo solar. La acción colectiva integra la citada Asociación de Vecinos Lagunillas, artistas y otras expresiones espontáneas, y rememora gráficamente la figura de Miguel Chamorro. Hay una voluntad de vincular en el barrio ocio, lugar y arte que se concreta en casos como el pequeño jardín generado entre calle Lagunillas y Vital Aza. Se deduce una implicación social alta –aunque sea solo parte del vecindario–, si bien ambos lugares muestran síntomas de agotamiento en cuanto a su autogestión.

Cabe destacar una notable ligazón entre la memoria de un lugar del que los artistas son parte –algunos de ellos vecinos– y lo simbólico, lo reivindicativo, lo funcional (comercios tradicionales decorados con grafiti) o la propia generación de espacio público. El caso E04 ofrece una faceta más doméstica, donde resulta interesante observar la apropiación de la calle con macetas y plantas que acompañan, más en una simbiosis que en una relación causal, los grafitis que recogen el imaginario de cantaoras y personajes populares locales, o el propio artista autorretratado.

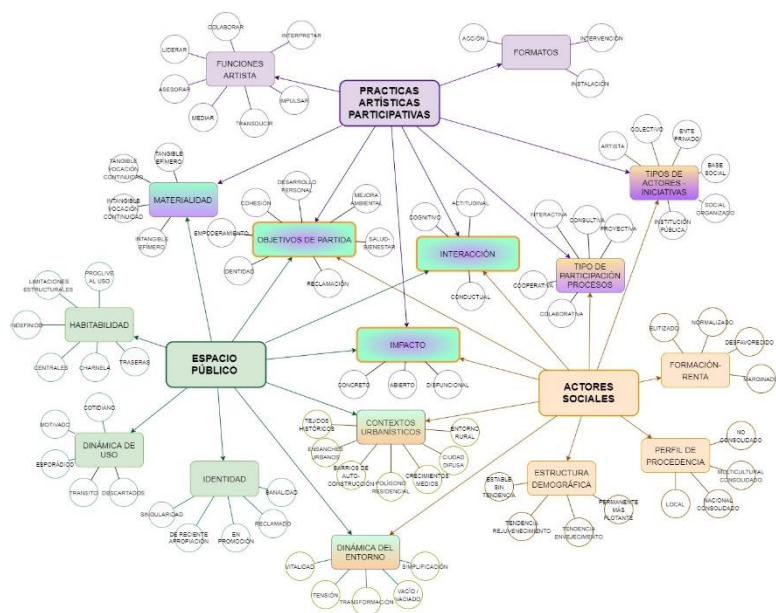
En todo caso, hay una mejora del entorno respecto a la situación hace algunos años. El arte callejero de Lagunillas está en constante evolución, pero su vinculación al lugar no lo sustrae a otras dinámicas, como se observa en la propia calle Lagunillas, por ejemplo, al irrumpir la oferta de alojamiento turística (Hostal Lagunilla St. Urban Is Art) o los comercios eco-concienciados.

3.6 Síntesis de resultados

Se ha anticipado la vinculación de esta comunicación al proyecto FACTIBLES, que se interesa por las formas de arte participativo que conjugan expresión con especialización en la definición del producto artístico, y que desarrollan canales de empatía e implicación con las necesidades socio-urbanas. En la primera fase del proyecto se ha propuesto una sistematización de posibles tipologías que permiten acotar y comparar intervenciones (Figura 13). Como primer resultado de la aproximación a través del caso de Málaga se sintetizan casos ilustrativos a modo de fichas que permiten la comparar y compartir experiencias (figuras 14 a 17).



Figura 11. Esquema para la sistematización de los estudios de caso de las Prácticas Artísticas Participativas en el espacio público



Fuente: Elaboración Grupo FACTIBLES



Figura 14. Ficha Síntesis Enclave 01

ENCLAVE 01

Camaleón en calle Casas de Campos, Málaga.
Autor: ROA. Festival MAUS. 1ª ed. 2013.



Ubicación



Pintura mural en fachada



Festival
Maus.
2013:
Málaga



"CODEX".
Ann Van
Hullen,
Roa, 2019

Referencias

CATALOGACIÓN PROYECTO FACTIBLES

Función del artista: IMPULSAR Formato: INTERVENCIÓN / MURAL en fachada	PRACTICAS ARTÍSTICAS
Materialidad: TANGIBLE EFÍMERO	
Dinámica de Usos: TRÁNSITOS Habitabilidad: RECONOCIDO Identidad: EN PROMOCIÓN	ESPACIO PÚBLICO
Contexto urbanístico: ENSANCHE URBANO Dinámica del entorno: TENSIONADO	ESPACIO PÚBLICO
Estructura demográfica: PERMANENTE MAS FLOTANTE (NO HOMOGENEO) Perfil de procedencia: NO CONSOLIDADO Formación-renta: NORMALIZADO	ACTORES SOCIALES
Tipos de actores e iniciativas: INSTITUCIÓN PÚBLICA Tipo de participación y proceso: PROYECTIVA	PRACTICAS ARTÍSTICAS ACTORES SOCIALES
Objetivos de partida: DINAMIZACIÓN Interacción: COGNITIVO Impacto: CONCRETO	PRACTICAS ARTÍSTICAS ESPACIO PÚBLICO ACTORES SOCIALES

Fuente: Elaboración propia



Figura 15. Ficha Síntesis Enclave 02

ENCLAVE 02

Venus en calle Martínez Campos esq. con Somera, Málaga.
Autor: Okuda y Remed. 2ª Ed. Festival MAUS. 2015



Ubicación



Pintura mural en fachada



Festival Maus. 2015: Málaga
<http://okudart.es/showcase/>
<http://remed.es/art/>

Referencias

CATALOGACIÓN PROYECTO FACTIBLES

Función del artista: IMPULSAR Formato: INTERVENCIÓN / MURAL en fachada	PRACTICAS ARTÍSTICAS
Materialidad: TANGIBLE EFÍMERO	
Dinámica de Usos: TRÁNSITOS Habitabilidad: RECONOCIDO Identidad: EN PROMOCIÓN	ESPACIO PÚBLICO
Contexto urbanístico: ENSANCHE URBANO Dinámica del entorno: TENSIONADO	ESPACIO PÚBLICO
Estructura demográfica: PERMANENTE MAS FLOTANTE (NO HOMOGENEO) Perfil de procedencia: NO CONSOLIDADO Formación-Renta: NORMALIZADO	ACTORES SOCIALES
Tipos de actores e iniciativas: INSTITUCIÓN PÚBLICA Tipo de participación y proceso: PROYECTIVA	PRACTICAS ARTÍSTICAS ACTORES SOCIALES
Objetivos de partida: DINAMIZACIÓN Interacción: COGNITIVO Impacto: CONCRETO	PRACTICAS ARTÍSTICAS ESPACIO PÚBLICO ACTORES SOCIALES



Fuente: Elaboración propia



Figura 16. Ficha Síntesis Enclave 03

ENCLAVE 03

Grafitis en calle Lagunillas esq. con calle Esperanza, Málaga.

Autor: Varios. Artistas locales y población local. 2015



Ubicación



Grafitis en Lagunillas

CATALOGACIÓN PROYECTO FACTIBLES

<p>Función del artista: COLABORAR Formato: INTERVENCIÓN / MURAL en medianeras</p>	PRACTICAS ARTÍSTICAS
<p>Materialidad: TANGIBLE EFÍMERO</p>	
<p>Dinámica de Usos: COTIDIANO Habitabilidad: CON LÍMITES ESTRUCTURALES Identidad: DE RECIENTE APROPIACIÓN / RECLAMADO</p>	ESPACIO PÚBLICO
<p>Contexto urbanístico: ARRABAL HISTÓRICO Dinámica del entorno: EN TRANSFORMACIÓN / VACIO, VACIADO</p>	ESPACIO PÚBLICO
<p>Estructura demográfica: TENDENCIA REJUVENECIMIENTO (NO HOMOGÉNEO) Perfil de procedencia: NO CONSOLIDADO Formación-renta: DESFAVORECIDO</p>	ACTORES SOCIALES
<p>Tipos de actores e iniciativas: BASE SOCIAL Tipo de participación y proceso: COLABORATIVA</p>	PRACTICAS ARTÍSTICAS
<p>Tipos de objetivos: INCLUSIÓN / EMOCIÓN Interacción: ACTITUDINAL Impacto: ABIERTO</p>	<p>ACTORES SOCIALES</p> 

Fuente: Elaboración propia



Figura 17. Ficha Síntesis Enclave 04

ENCLAVE 04

Grafitis en calle Ana Bernal. Lagunillas, Málaga.

Autor: Artistas local. 2020.



Ubicación



Grafitis en c. Ana Bernal. Lagunillas

CATALOGACIÓN PROYECTO FACTIBLES

<p>Función del artista: COLABORADOR Formato: INTERVENCIÓN / GRAFITIS en fachada</p>	<p>PRACTICAS ARTÍSTICAS</p>
<p>Materialidad: TANGIBLE EFÍMERO</p>	
<p>Dinámica de Usos: COTIDIANO Habitabilidad: RECONOCIDO Identidad: DE RECIENTE APROPIACIÓN / RECLAMADO</p>	<p>ESPACIO PÚBLICO</p>
<p>Contexto urbanístico: ARRABAL HISTÓRICO Dinámica del entorno: EN TRANSFORMACIÓN</p>	<p>ESPACIO PÚBLICO</p>
<p>Estructura demográfica: TENDENCIA REJUVENECIMIENTO (NO HOMOGÉNEO) Perfil de procedencia: NO CONSOLIDADO Formación-renta: DESFAVORECIDO</p>	<p>ACTORES SOCIALES</p>
<p>Tipos de actores e iniciativas: ARTISTA LOCAL ESPONTÁNEO Tipo de participación y proceso: COLABORATIVA</p>	<p>PRACTICAS ARTÍSTICAS</p>
<p>Tipos de objetivos: INCLUSIÓN / EMOCIÓN Interacción: ACTITUDINAL Impacto: ABIERTO</p>	<p>PRACTICAS ARTÍSTICAS ESPACIO PÚBLICO ACTORES SOCIALES</p>



Fuente: Elaboración propia

4. CONCLUSIONES

Del diagnóstico y de la síntesis presentados en esta comunicación cabe colegir que en tejidos objeto de renovación urbanística la impronta histórica coexiste –muchas veces en sombra- con nuevos relatos que intencionadamente se proyectan con fines propagandísticos, como en Soho. Las claves identitarias de un barrio pueden llegar a ser etiquetadas según una idea superficial de autenticidad, como podría ocurrir en Lagunillas, donde procesos de procesos de gentrificación y de expansión turística alternan con vecinos tradicionales, en regresión, pero con capacidad para incorporar valedores y estrategias de resistencia..

Las distintas manifestaciones de pintura callejera, desde el mural encargado al grafiti menos planificado, tienen la capacidad de proyectar desde la expresión personal a la implicación con retos urbanísticos de escala más amplia. Lo apuntado en este artículo apunta a cuestiones preliminares respecto al espíritu del lugar y será muy útil para valorar cómo las expresiones artísticas, como parte de este espíritu, parten de la apropiación del espacio y coproducen su entorno, o cuándo son parte de su mercantilización.

Resaltamos la necesidad de sistematizar el conocimiento espacial de unas prácticas artísticas que, por espontáneas y, frecuentemente, percederas, no trascienden en el devenir de un barrio y en la comprensión de su espacio público. Entiéndase el valor de esta sistematización como antesala que permita reflexiones más amplias en muestreos de mayor alcance, abriendo un camino interesante para seguir avanzando en la relación entre estrategias artísticas y espacios públicos. Las prácticas artísticas incorporan los espacios públicos



enriqueciendo su valor patrimonial, pero habrá que poner especial atención en qué medida las mismas propician o desvirtúan la lectura del *espíritu del lugar*.

REFERENCIAS

- Armajani, S. (1999). *Siah Armajani*. Madrid: Museo Nacional Reina Sofía.
- Andreu Lara, C. y García García, A. (2020). FACTIBLES: Aproximación a una propuesta metodológica desde la convergencia Arte-Geografía. En M. A. Chaves Martín (Ed.). *Visiones Urbanas*, 873-883. Madrid: Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea / Universidad Complutense.
- Cahn, A. L. (2008). El espíritu del lugar en las Cañadas Reales de la Corona de Castilla. *Revista de Urbanismo*, (19), 1-13. DOI: [10.5354/0717-5051.2010.238](https://doi.org/10.5354/0717-5051.2010.238)
- Fernández Salinas, V. y Silva Pérez, R. (2017). Reivindicación patrimonial y revitalización urbanística: A propósito del modelo malagueño. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 63-79. Recuperado en <https://apps.fomento.gob.es/CVP/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BP1019>
- Gámiz, A. (2019). Lagunillas, el verdadero Barrio de las Artes. En *Málaga de Cultura*. Recuperado en <https://malagadecultura.com/2019/01/20/lagunillas-el-verdadero-barrio-de-las-artes/>
- García García, A. (2000). An everyday living heritage landscape. Reading public space as a complete and complex expression of the contemporary city. Applications based on Andalusia cases. *Ri-vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio*, 18(1), 214-237. DOI: <https://doi.org/10.13128/rv-9245>
- Griñán, F. (2015). Lagunillas pinta su ruta del arte. *Diario Sur*, 11 de octubre. Recuperado en <https://www.diariosur.es/malagatrend/201510/10/lagunillas-pinta-ruta-arte-20151009191508.html>
- Hinojosa, J. (2022). Las riberas del Guadalmedina tendrán cinco kilómetros de paseo para peatones y ciclistas. *Diario Sur*, 14 de enero. Recuperado en <https://www.diariosur.es/malaga-capital/asi-es-parque-fluvial-guadalmedina-malaga-20220114115020-nt.html>
- Icomos (2008). *Declaración de Quebec sobre la preservación del espíritu del lugar*. Quebec (Canadá): Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (Icomos). Recuperado en <https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/13.DECLARACIÓN-DE-QUEBEC.pdf>
- INE (2019). *Atlas de distribución de renta de los hogares*. Recuperado en https://www.ine.es/experimental/atlas/experimental_atlas.htm
- INE (2021). *Medición del número de viviendas turísticas en España y su capacidad*. Recuperado en https://www.ine.es/experimental/viv_turistica/experimental_viv_turistica.htm
- MAUS (en línea). *Málaga Arte Urbano Soho*. Recuperado en <http://mausmalaga.com>
- Potenzoni, A, y Giudici, F, (2008). La construcción del valor patrimonial desde la apropiación del espíritu del lugar. En *16th ICOMOS General Assembly and International Symposium: Finding the spirit of place – between the tangible and the intangible* (en línea, pp. 1-10). Quebec (Canadá): Icomos. Recuperado en <http://openarchive.icomos.org/id/eprint/209/>
- Sánchez, J. (2021). ¿Por qué Málaga ha sido declarada Capital Europea del Turismo Inteligente? *Viajes National Geographic*, 12 de marzo. Recuperado en https://viajes.nationalgeographic.com.es/a/por-que-malaga-ha-sido-declarada-capital-europea-turismo-inteligente_16601
- Schlack, E. y Turnbull, N. (2011). Capitalizando lugares auténticos: Artistas y emprendimientos en la regeneración urbana. *ARQ* (Santiago), (79), 28-42. Recuperado en https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0717-69962011000300005&script=sci_arttext
- SohoMLG (en línea). SohoMLG. Recuperado en <http://www.sohomlg.com>



- Vázquez, H. (2021). La transformación del Ensanche Heredia en Soho.. *Arte y políticas de identidad*, 25, 143-162. <https://doi.org/10.6018/reapi.506311>.
- Zori del Amo, J. (2016). Lagunillas, el auténtico Soho de Málaga. *Condé Nast Traveler*. Recuperado en <https://www.traveler.es/viajes-urbanos/articulos/lagunillas-el-autentico-soho-de-malaga/9060>