

LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS

GALICIA - NORTE DE PORTUGAL



COORDS.

Angel Miramontes Carballada
Dominic Royé
Jose Ignacio Villa Vázquez



LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO

REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS

Galicia – Norte de Portugal

COORDINADORES

Ángel Miramontes Carballada

Dominic Royé

José Ignacio Vila Vázquez

Portada: © Dominic Royé
© Los autores
© Imprime Unidixital
© Edita Meubook

ISBN: 978-84-940799-3-1
D.L.: C 2293-2012

COMITÉ ORGANIZADOR

José Antonio Aldrey Vázquez
Universidade de Santiago de Compostela

Jesús Manuel González Pérez
Universitat de les Illes Balears

Ángel Miramontes Carballada
Universidade de Santiago de Compostela.

Miguel Pazos Otón
Universidade de Santiago de Compostela

María José Piñeira Mantiñán
Universidade de Santiago de Compostela

Isabel Rodríguez Chumillas
Universidad Autónoma de Madrid

Dominic Royé
Universidade de Santiago de Compostela

José Ignacio Vila Vázquez
Universidade de Santiago de Compostela.

José Somoza Medina
Universidad de León

Francisco Rodríguez Lestegás
Universidad de Santiago de Compostela

COMITÉ CIENTÍFICO

Dolores Brandis García
Universidad Complutense de Madrid

Antonio Campesino Fernández
Universidad de Extremadura

Mario Fernandes
Universidade de Porto

Joseba Juaristi Linacero
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

Rubén Camilo Lois González
Universidade de Santiago de Compostela

Carmen Ocaña Ocaña
Universidad de Málaga

Elsa Pacheco
Universidade de Porto

Andrés José Precedo Ledo
Universidade de Santiago de Compostela

José Alberto Rio Fernandes
Universidade de Porto

Céline Rozenblat
Université de Lausanne

Onofre Rullan Salamanca
Universitat de les Illes Balears

Teresa Sá Marques
Universidade do Porto

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....I

TEMA 1:

LAS NUEVAS REALIDADES URBANAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL

BELLETT SANFELIU, C.; GUTIÉRREZ PALOMERO, A. :
PROCESOS DE DESCONCENTRACIÓN URBANA EN CIUDADES MEDIAS
ESPAÑOLAS DURANTE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS. EL CASO DE LLEIDA
(1990-2010)15

GÓMEZ GONÇALVES, A.; SANTANA, P.; COSTA, C.:
LOS ESPACIOS VERDES URBANOS EN PORTUGAL Y EN ESPAÑA:
SITUACIÓN ACTUAL Y RETOS DE FUTURO.....27

MIRALLES-GUASCH, C.; MARQUET SARDÀ, O. :
MICRODESPLAZAMIENTOS, EXPRESIÓN DE LA CIUDAD COMPACTA.
BARCELONA COMO EJEMPLO37

PARREÑO CASTELLANO, J. M.:
DESARROLLO AUTONÓMICO E INCIDENCIA ECONÓMICA Y URBANA EN
LAS CAPITALS REGIONALES: EL CASO DE LAS PALMAS DE GRAN
CANARIA.....51

SÁEZ CALA, A.; BARRADO TIMÓN, A. D.:
LAS INDUSTRIAS CREATIVAS: EL CASO DEL ÁREA URBANA DE SEVILLA.....63

SÁNCHEZ ESCOLANO, L. M.; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F.:
UNA NUEVA REALIDAD URBANA EN LA CÚSPIDE DEL SISTEMA DE
CIUDADES DE ANDALUCÍA: LAS GRANDES CIUDADES SIN CAPITALIDAD
PROVINCIAL73

VILLAR LAMA, A.; GARCÍA MARTÍN, M.:
MEDIR EL PROCESO DE URBANIZACIÓN: COINCIDENCIAS Y
DIVERGENCIAS ENTRE DIVERSAS FUENTES DE INFORMACIÓN
GEOGRÁFICA EN ANDALUCÍA.83

TEMA 2:

CENTROS Y PERIFERIAS URBANAS: ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN Y GOBERNANZA.

BRANCO CAVALEIRO, R. J.; DA CRUZ LOPES, J.; COELHO VELOSO, C. J.:
O DESENVOLVIMENTO POLINUCLEADO DA ESTRUTURA URBANA DA
CIDADE DE VIANA DO CASTELO.....97

BRANDIS GARCÍA, D.: EL ESTANCAMIENTO DE LOS ÚLTIMOS DESARROLLOS URBANOS DE LA PERIFERIA MADRILEÑA. CRISIS INMOBILIARIA Y ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN.....	111
DÍAZ PARRA, I.: INTERVENCIÓN URBANÍSTICA Y DISCIPLINAMIENTO EN LOS CENTROS HISTÓRICOS. LA CREACIÓN DE UN ESPACIO SEGURO EN SAN LUIS- ALAMEDA (SEVILLA).....	121
GARCÍA HERRERA, L. M.; GARCÍA GARCÍA, A.; DÍAZ RODRÍGUEZ, M. C.; ARMAS DÍAZ, A.: EXPERIENCIAS DE ORDENACIÓN Y DINÁMICAS SOCIALES EN ESPACIOS PÚBLICOS CENTRALES: LAS ALAMEDAS DE SEVILLA Y DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	131
GONZÁLEZ FRANCO, D.; CONSTENLA VEGA, X.: BIOGRAFÍAS METROPOLITANAS DE TRES CONCELLOS DE LA PERIFERIA CORUÑESA.....	143
GUTIÉRREZ PALOMERO, A.; BELLET SANFELIU, C.: OPERACIONES URBANÍSTICAS VINCULADAS A LA IMPLANTACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA EN LAS CIUDADES ESPAÑOLAS: RESULTADOS, RETOS E INCERTIDUMBRES.....	159
LÓPEZ VIZOSO, J. M.; CEBRIÁN DE MIGUEL, J. A.: AGADIR Y SU REGION METROPOLITANA. DESARROLLO Y NUEVAS PERSPECTIVAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL.....	169
MARIA MADALENO, I.: CULTIVANDO NUESTRAS CIUDADES, ESTRATEGIA DE GOBERNANZA – LAS PLANTAS MEDICINALES DEL JARDÍN Y SUS USOS EN AMÉRICA LATINA.....	179
MARTÍ-COSTA, M.; BLANCO, I.; PARÉS, M.: GEOGRAFÍAS DE LA GOBERNANZA URBANA: AGENCIA LOCAL Y DIFERENCIAS ENTRE BARRIOS CÉNTRICOS Y PERIFÉRICOS.....	189
MIRAMONTES CARBALLADA, A.: LA INFLUENCIA DE LOS CENTROS COMERCIALES EN LAS REALIDADES URBANAS EN ESPAÑA. APROXIMACIÓN AL CASO DE GALICIA.....	201
MORALES MATOS, G.; CONSTENLA VEGA, X.: LA INCIDENCIA UNIVERSITARIA EN EL ESPACIO URBANO DEL SUR DE MADRID: GETAFE Y LEGANÉS.....	215

ORTELLS CHABRERA, V.; QUEROL GÓMEZ, A.:
NUEVAS JERARQUÍAS Y RELACIONES EN LAS COMARCAS DEL DELTA
DEL EBRO.....227

ORTIZ GUITART, A.; CALERO MARTÍN, C. G.; DELGADO ACOSTA, R. C.;
ARMAS DÍAZ, A.:
LOS ESPACIOS PÚBLICOS COMO ELEMENTOS DE ORDENACIÓN EN
ÁREAS CENTRALES URBANAS: LOS BARRIOS DE EL RAVAL
(BARCELONA) Y CUATRO TORRES (SANTA CRUZ DE TENERIFE).....237

VILA VÁZQUEZ, J. I.:
ESTUDIANDO LA VIABILIDAD DE LOS “FLAGSHIP PROJECTS” URBANOS:
MODELOS DE GOBERNANZA EN CIUDADES EUROPEAS249

VIVES MIRÓ, S.:
¿ES LA PRIVATIZACIÓN DE LA DEUDA UNA SALIDA A LA CRISIS EN
PALMA?259

TEMA 3:
TENDENCIAS RECIENTES EN EL PROCESO DE
CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD: EL POLICENTRISMO

ALCALDE VÁZQUEZ, S.; EXPÓSITO RODRÍGUEZ, S.:
NUEVAS ESTRUCTURAS TERRITORIALES EN GALICIA: AVANCE HACIA
EL POLICENTRISMO269

CAÑIZARES RUIZ, M. C.; MARTÍNEZ SÁNCHEZ-MATEOS, H. S.:
POLICENTRISMO Y ÁREAS FUNCIONALES URBANAS (FUAs): CIUDAD
REAL Y PUERTOLLANO (CASTILLA-LA MANCHA, ESPAÑA).....277

CATELAN, M. J.:
CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS EM/DA GLOBALIZAÇÃO: AS
INTERAÇÕES ESPACIAIS INTERESCALARES E OS NOVOS NÓS NA REDE
URBANA287

CEBRIÁN ABELLÁN, F.; JOVEL REYES, K.:
TRANSFORMACIONES OPERADAS DURANTE EL PERIODO DEL
URBANISMO EXPANSIVO EN EL ENTORNO DE UNA CIUDAD MEDIA:
ALBACETE.....297

CRESPO GUERRERO, J. M.; MOYA GARCÍA, E.:
LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO DINAMIZADORES CULTURALES.....307

PAÛL AGUSTÍ, D.; RIERA FIGUERAS, P.; GANAU CASAS, J.:
EL PAPEL DE LAS ARTES ESCÉNICAS EN LA CONSOLIDACIÓN DE LOS
NUEVOS CENTROS FUNCIONALES DE BARCELONA.319

INTRODUCCIÓN

Con el 11 Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana se alcanza la cuarta edición de nuestros encuentros con un formato nómada/itinerante que, desde 2006, sustituyó al clásico modelo sedentario de sede única. Un formato en el que, además, se conjugan las aportaciones académicas de los investigadores con el conocimiento de la realidad urbana de las distintas regiones, de ahí el genérico enunciado de “coloquio y jornadas de campo”.

El modelo nació, como es bien sabido, en el burbujeante 2006, en la cima del más largo ciclo de crecimiento de la actividad económica del país, justo antes del mayor batacazo de la actividad económica de 2008. Pero los coloquios/jornadas de campo itinerantes se han mantenido pese a las adversas condiciones económicas generales gracias, fundamentalmente, al trabajo y el entusiasmo de los organizadores locales que han suplido, con creces, la retirada de ayudas que han practicado las administraciones en las últimas ediciones.

La "itinerancia" nació interinsular y mediterránea, en 2008 pasó a intercontinental conectando Europa y África, en 2010 el evento fue interdepartamental moviéndose por la cornisa cantábrica y en 2012 el coloquio fue interestatal recorriendo Galicia y el norte de Portugal. Una itinerancia, por tanto, periférica y en la que el movimiento marítimo ha sido presente: Menorca-Mallorca y Mallorca-Ibiza (2006), Algeciras-Ceuta (2008), bahía de Santander (2010) y Cangas-Vigo (2012). Con estos precedentes el XII coloquio (2014), en un movimiento manifiestamente centripeto, se dirigirá al interior abordando Madrid y su entorno, seguramente el mayor epicentro del reciente tsunami urbanizador que se ha vivido antes de la hecatombe de 2008. El movimiento, por tanto, es de las periferias al centro y no, como habitualmente acontece, del centro a las periferias.

Vincular contenidos académicos con visitas de campo no es fácil, lo que investigan los geógrafos urbanos no siempre puede constatarse en las correspondientes salidas que se organizan cada dos años por tan variopintas regiones urbanas. Pero sin “ver” no hay geografía, ni urbana ni de cualquier otra índole, aunque para comprender los espacios y las sociedades que los habitan en la mayoría de casos se hace necesario manejar otras formas de observación complementarias al trabajo de campo. De ahí que el enlace entre las sesiones estrictamente académicas con las correspondientes visitas de campo a la región urbana visitada es, seguramente, el gran reto que se plantea para las próximas ediciones que mantengan el formato.

El otro gran reto es conseguir un número de asistentes capaces de dedicar 6 días completos al coloquio y jornadas de campo. La dificultad es doble, por un lado nuestras siempre recargadas agendas no nos lo ponen fácil y, por otro, el formato es, por razones obvias, más caro que el clásico. Desde la junta directiva del grupo pensamos que tales obstáculos no deben intentarse superar únicamente forzando agendas y presionando para obtener subvenciones, la clave seguramente está en el buen producto que consiga priorizar el evento en nuestra agendas bianuales y en buscar la austeridad en la organización que abarate costes.

Sea como fuere, este modelo itinerante enorgullece a la gran mayoría de los miembros del grupo. No sólo por trasladar una cierta originalidad respecto a otro tipo de encuentros más convencionales o por mostrar una envidiable capacidad para integrar debate científico y trabajo de campo en diferentes regiones urbanas. Sino también porque se ha logrado consolidar el número de asistentes y la consiguiente presentación de comunicaciones. Las actas que ahora presentamos están compuestas por 28 trabajos que, con evidente éxito, han logrado responder a las preguntas que subyacen en el título de las tres ponencias: aquellas relativas a procesos urbanos, a políticas de ordenación y gobernanza territorial y a las últimas tendencias observadas en la conformación de la ciudad. Todo ello envuelto e influido por la gran amenaza de la crisis, término presente por primera vez en el título de un coloquio de Geografía Urbana. El X Coloquio, celebrado cuando se estaban evidenciando las consecuencias del estallido de la burbuja inmobiliaria, dedicó una ponencia a los cambios producidos en la política de vivienda en el marco de transición desde la burbuja a su estallido, desde un ciclo de crecimiento a otro de depresión. El XI Coloquio da un paso más y se afronta el tema de la crisis en todas sus manifestaciones.

Las consecuencias de la crisis económica, pero fundamentalmente de las estrategias neoliberales implantadas para la recuperación, están produciendo cambios fundamentales en la ciudad: pérdida de inversión en espacios públicos, freno a la rehabilitación urbana, abandono de las políticas de movilidad sostenible, introducción de medidas privatizadoras en la gestión y planeamiento urbanístico, etc. Sin embargo, por encima de todas, destacaríamos la previsible pauperización de muchos espacios urbanos. Después de cuestionar en anteriores ponencias y comunicaciones las incongruencias de aquel modelo desarrollista de la tercera burbuja inmobiliaria, la Geografía Urbana tiene que mantener su actitud crítica e inconformista ante la creciente fractura social y la fragmentación urbana que están conociendo nuestras ciudades.

La ruta del norte peninsular en tierras gallegas fue interesante porque, como en las anteriores ocasiones, el conocimiento de los organizadores locales sobre su mundo urbano es una oportunidad única de extraer importantes aprendizajes: desde el propio diseño del recorrido hasta la estructura y morfología urbana de urbes, para muchos desconocidas, como Ferrol, Lugo, Ourense, Pontevedra, Vigo al paso, además dos de las vecinas portuguesas como Viana do Castelo y Porto.

En su arranque se expuso el protagonismo de nuestro colectivo ante la vocación urbana del mundo, incluso en tiempos de dificultad como los del presente, precisamente, porque la visión única que nos caracteriza con un ángulo elevado de visión, facilita balances y diagnósticos con una comprensión profunda de las ventajas competitivas de los lugares que no pueden eludir la necesidad permanente de actualizar su proyecto de ciudad. Y seguir buscando la identidad del lugar en los intangibles. Y es que el proceso histórico de construcción territorial, aprehendido en formas materiales e inmateriales y codificado en clave histórico-cultural y natural-medioambiental, clasificado, seleccionado, protegido, inmovilizado por su herencia “patrimonial”, o como sucede en la mayoría de los lugares, poco a poco desmantelado, sigue en imparable metamorfosis.

Tuvimos ocasión de verlo de nuevo, revisando y visitando los efectos múltiples de ritmos variables de esta temporalidad de dinámicas económicas contrastadas. El

desmantelamiento del lugar heredado sometido al azote de renovaciones y expansiones continuas, reforzando dualidades y esquilmando la herencia en su facilitación del presente, fue tema recurrente en ponencias y visitas en cada uno de los lugares. Los recorridos, una vez más, explicitan la bonanza y condición única de la visita al lugar, a estas ciudades gallegas y portuguesas, la presencialidad y la experiencia del viaje sobre todo, si éste es colectivo. Así, cada espacio, escenario frío, se activa a cada instante y en cada rincón, y todos cuentan. Teselas de paisaje experimentado, testimonio físico del pasado, reliquias que posibilitan el puente de la visión. Cualquier rincón lo posibilita y hay que cuidarlos todos. Porque sin la posibilidad de ese “paso” que propicia el espacio construido, en cada paisaje diferente sobre el territorio, visible, presente, presentado, donde está también la razón de cualquier espacialidad, esto es, estar, ser, existir para engendrar la posibilidad del ser y el sentir. El paisaje atrapa el existir pero es difícil distinguir entre los rincones pervivientes del reciclado incesante, la obra de arte de cada individuo. Cualquier ciudad contiene, en el acomodo universal de los lugares para la habilitación de la existencia del hombre, lugares singulares, que son seña de identidad. Entonces, aunque sólo sea por su contribución a elementos claves de la comprensión del pasado, de un conocimiento menos mediatizado de la memoria histórica, es trascendental vincular el estudio de la ciudad contemporánea y la urbanización territorial recorriendo los lugares, como decíamos más arriba, *sin “ver” no hay geografía, ni urbana ni de cualquier otra índole*, pero es que además, la visión de los paisajes contemporáneos por la vocación dialogante que posibilitan con las dimensiones invisibles de la realidad, nos abren a la sensibilidad social, del territorio y sus valores.

Isabel Rodríguez Chumillas
Jesús M. González Pérez
Onofre Rullan Salamanca

**TEMA 1: LAS NUEVAS REALIDADES URBANAS EN
ESPAÑA Y PORTUGAL**

PROCESOS DE DESCONCENTRACIÓN URBANA EN CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS DURANTE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS. EL CASO DE LLEIDA (1990-2010)

CARMEN BELLET SANFELIU
Departamento de Geografía y Sociología
Universitat de Lleida
c.bellet@geosoc.udl.cat

AARON GUTIÉRREZ PALOMERO
Departamento de Geografía
Universitat Rovira i Virgili
aaron.gutierrez@urv.cat

RESUMEN

Las estrategias de producción de suelo urbano a escala municipal y la elevada producción de vivienda durante los años 2000 han configurado mercados de vivienda únicos pero extensos alrededor de ciudades medias y grandes. El resultado ha sido la creación de nuevos mapas sociales que dibujan nuevos patrones de segregación a escala supramunicipal. El estudio del mercado de la vivienda, las migraciones residenciales internas y la población desde el año 2000 en el sistema urbano de Lleida, permite la caracterización de los nuevos procesos de urbanización entorno a ciudades medias que son: intensos, extensos y selectivos en el territorio.

PALABRAS CLAVE: Desconcentración, urbanización, ciudades medias, vivienda, segregación

ABSTRACT

Strategies for producing urban land at the municipal level and the high level of housing production during the period 2000-2010 have shaped unique, but also extensive, housing markets around medium-sized and large cities. The result has been the creation of new social maps that have established new patterns of segregation at the supra-municipal scale. A study of the housing market, internal residential migration and population within the city of Lleida's urban system since 2000 has allowed a classification of the new urbanization process taking place around medium-sized cities, which are territorially intensive, extensive and selective.

KEYWORDS: Deconcentration, urbanization, medium-sized cities, housing, segregation.

1. LOS PROCESOS DE DESCONCENTRACIÓN URBANA EN LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS

Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias no son un fenómeno nuevo. Algunos estudios muestran que en España empezaron a darse en éste tipo de ciudades a partir los años de la década de los ochenta del pasado siglo, generalizándose a mediados los años noventa (MALLARACH y VILAGRASA, 2002; CEBRIÁN, GARCÍA y PANADERO, 2010; OTERO y GÓMEZ, 2007). Brian Berry ya definió este tipo de procesos como la expresión del cambio de la distribución de la

población en el territorio, de un estado de máxima concentración a otro de menor concentración (BERRY, 1976). Dicho proceso podía ir acompañado de la desconcentración de actividades económicas (actividades productivas y empleo), configurando territorios-urbanos de carácter extenso y en algunas ocasiones de carácter policéntrico.

Las nuevas formas de movilidad territorial de las familias provocan que los desplazamientos residenciales relevantes dentro de una región funcional urbana tengan el mismo significado de aquellos que en el pasado se daban entre los barrios de un único centro urbano. Por tanto, el crecimiento de los centros menores o de los municipios rurales comprendidos en un mismo sistema territorial o área urbana debe atribuirse al área en su conjunto y no puede entenderse como un proceso de contraurbanización, ni menos aún de desurbanización al tratarse de una única realidad urbana (DEMATTEIS, 1998; FERRAS, 2007; INDOVINA, 1998).

Los fuertes ritmos de desarrollo de suelo urbano y producción de vivienda alrededor de muchas de nuestras ciudades medias durante los años 2000 han resultado en una verdadera explosión urbanística configurando alrededor de éstas áreas urbanas extensas (VALENZUELA y SALOM, 2008; BURRIEL, 2008). Estos recientes procesos de urbanización pueden caracterizarse de: intensivos, por el volumen de la producción de suelo y vivienda; extensivos, por el alcance territorial; especializados-fragmentados, por la fuerte especialización de los usos del suelo, y de carácter netamente privativo (BELLET, 2007).

La transformación del fenómeno urbano, basada no solo en la integración de nuevos territorios, sino también en la dispersión, tanto de actividades como de población, ha acabado especializando funcionalmente y socialmente las diferentes partes que lo configuran. La progresiva superespecialización de los usos del suelo combinada con la dispersión del proceso de urbanización genera un paisaje y una estructura urbana muy fragmentada y segregada (LÓPEZ DE LUCIO, 1993). Entre los factores que explican este proceso podrían destacarse los siguientes:

- Las políticas expansivas de desarrollo de suelo que han alimentado durante bastantes años y especialmente en los años centrales del boom inmobiliario las finanzas municipales (FERNÁNDEZ DURÁN, 2006; BURRIEL, 2008).
- La débil intervención del agente público en el sector de la vivienda que deja el mercado en manos del capital privado convirtiéndose éste en el principal proveedor de alojamiento para las familias. Sin embargo, el capital privado se ha centrado en los productos de alta rentabilidad (la vivienda de calidad, la segunda residencia, etc.) produciéndose un desajuste importante entre oferta y demanda y alejando definitivamente del mercado a los estratos más desfavorecidos. El desajuste entre oferta y demanda se produce principalmente vía precio pero también vía características del producto (localización, superficie, calidades, etc.).
- La especialización de los lugares/municipios en tipologías y productos inmobiliarios específicos dirigidos a estratos sociales y estilos de vida concretos: viviendas unifamiliares para estratos altos, producción masiva de vivienda para estratos medios y bajos, etc. Productos residenciales con características homogéneas y cuyo precio y estilo de vida establece un filtro definitivo.
- Las estrategias de la promoción inmobiliaria a través del desarrollo de grandes paquetes de suelo en las periferias urbanas con el mismo tipo de producto y dirigido a grupos y estratos sociales concretos, contribuye a la creación de esos paisajes homogéneos y casi monofuncionales.

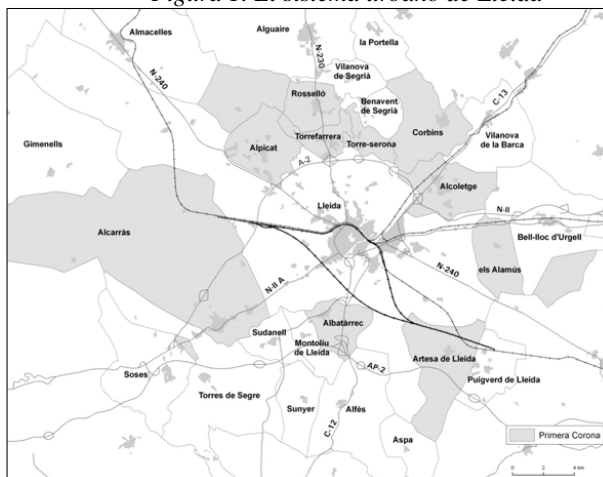
Ello produce una pérdida de complejidad (funcional) y diversidad (social) en los nuevos espacios residenciales que vuelca, además, serios interrogantes sobre el futuro de lo urbano. Además, muchos de estos desarrollos han tenido un claro carácter especulativo y restan vacíos y sin vender tras la llegada de la fuerte crisis inmobiliaria que irrumpe con fuerza en el mercado a finales del 2007. Este proceso junto a las dinámicas de redistribución de población ha incidido en una recomposición de los mapas sociales de nuestros espacios urbanos, que ya solo pueden entenderse ahora a escala supramunicipal. La elevada producción de vivienda, relativamente superior en muchas coronas urbanas inmediatas de estas ciudades, y los notables procesos de migración residencial dentro de estas áreas han configurado nuevos mapas sociales altamente selectivos que dibujan nuevos patrones de segregación social. Las migraciones residenciales son uno de los factores explicativos tanto de la dinámica demográfica de muchos de esos municipios como de la redistribución territorial de la población, en un momento de débil crecimiento natural de la población y superando incluso los más conocidos movimientos migratorios de población extranjera (PUJADAS y PRATS, 2011).

Los cambios cuantitativos y cualitativos introducidos por la urbanización, especialmente en la última década, y los cambios sociodemográficos recientes habrían resultado en una notable transformación de estas áreas urbanas generando una mayor complejidad estructural y social.

2. LA DINÁMICA DE CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN EN EL CONJUNTO DEL SISTEMA URBANO (1980-2010)

El sistema urbano de la ciudad de Lleida está compuesto por un conjunto de 27 municipios con un total de unos 190.000 habitantes, 137.000 residentes en la ciudad central. El sistema está articulado por una densa red de infraestructuras viarias que articulan las intensas relaciones funcionales diarias que se producen en el área, todavía con un sentido notablemente jerarquizado por la ciudad central que concentra buena parte de los empleos del conjunto.

Figura 1. El sistema urbano de Lleida



Fuente: Laboratorio de Cartografía y SIG – Departamento de Geografía y Sociología – Univ. Lleida

A mediados de los años ochenta empezaron a detectarse los primeros procesos de desconcentración de la población que se dirigía, preferentemente, a los municipios inmediatos mejor comunicados de la primera corona.

En un primer momento, se trataba de familias que buscaban en esos municipios cercanos un producto residencial específico, la vivienda unifamiliar aislada o adosada, más difícil de encontrar y más cara en la ciudad central (VILAGRASA y otros, 1995). En esos momentos se iniciaron los procesos de desconcentración urbana en Lleida. Pero fue sobretodo a partir de los años 2000, y tras la finalización de la construcción de la variante norte de la autovía A-2 en 1997 (que transcurre por el centro del sistema con sentido este-oeste) cuando el proceso de desconcentración se intensifica. La construcción de la nueva infraestructura genera grandes expectativas de crecimiento que acaba alimentado la clasificación de nuevo suelo urbanizable en los municipios inmediatos.

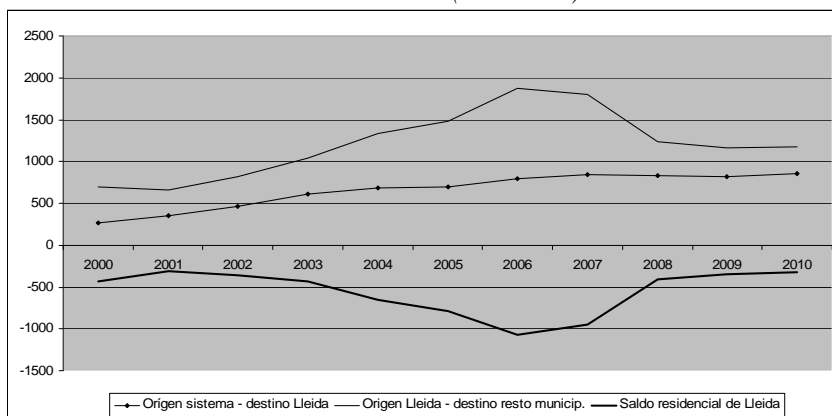
Cuadro 1. Evolución de la población en el sistema urbano de la ciudad de Lleida (1981-2010)

Población	1981	1990	2000	2010
Lleida ciudad	106.814	111.825	112.194	137.387
Primera corona urbana	15.962	16.926	18.674	26.346
Resto de municipios	17.642	20.011	21.290	28.921
Total sistema	140.418	148.762	152.158	192.654

Fuente: Datos del Padrón Municipal de Habitantes. Instituto de Estadística de Cataluña

Esta primera corona de municipios alrededor de Lleida ha gozado, desde mediados de los años ochenta, de un crecimiento de población moderado pero siempre superior al registrado en la ciudad central, como muestra el cuadro 1. Sin embargo, es en el marco del último decenio, cuando el incremento de población registra en los municipios de la primera corona norte un crecimiento espectacular fuertemente relacionado, como veremos en los siguientes apartados, con las dinámicas de construcción de vivienda. En el período 2001-2010 la primera corona registra un incremento poblacional anual del 4,4% anual, doblando el del conjunto del sistema y muy superior al registrado en la ciudad central.

Figura 2. Evolución de las migraciones residenciales en los municipios del sistema urbano de Lleida (2000-2010)

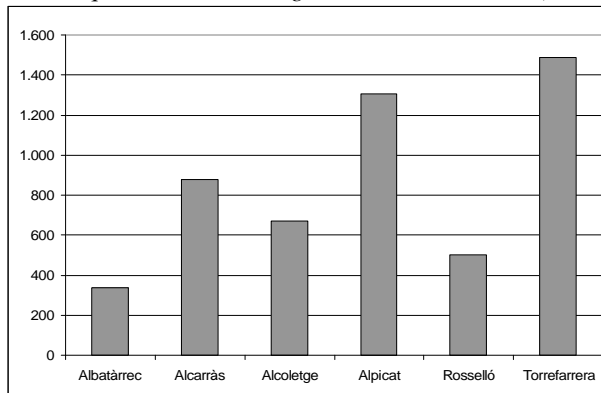


Fuente: Datos del Padrón Municipal de Habitantes. Instituto de Estadística de Cataluña.

El incremento de la población en los municipios de la primera corona se explica sobretodo por los saldos migratorios positivos resultantes de: por un lado la llegada de un importante volumen de población extranjera a trabajar especialmente en las tareas del campo y, por otro lado, de los movimientos de migración interna residencial procedentes en un buen número de la ciudad central. El saldo de las migraciones residenciales es negativo para la ciudad central en todo el período, con pérdidas bastante acusadas entre 2005 y 2008, años que coinciden con el boom inmobiliario. Durante estos años la producción relativa de vivienda es mucho más intensa en los municipios de la corona norte del sistema. Durante el decenio 2000-2010 el saldo migratorio residencial de Lleida en relación con el resto de los municipios del sistema es negativo, perdiendo unos 6.000 habitantes, 3.228 de los cuales en el período del boom (2005 y 2008).

Otra cuestión interesante es la del destino final de esos movimientos residenciales internos que tienen como origen la ciudad central, ya que 7 municipios del sistema consiguen atraer el 66% del total de los movimientos procedentes de Lleida. De entre estos 7 municipios destacan las localidades de Alcarràs y Torrefarrera, municipios inmediatos a la ciudad que han experimentado los mayores crecimientos del conjunto fruto de una política expansiva en el desarrollo de suelo y vivienda, mucha de ella dirigida a estratos medio-bajos como ya veremos. Notable es también el crecimiento de Alpicat, municipio especializado en la producción de vivienda unifamiliar dirigida a estratos altos y medio-altos del territorio.

Figura 3. Municipios con el saldo migratorio residencial más positivo en relación a los movimientos que tienen como origen la ciudad de Lleida (2000-2010)



Fuente: Datos del Padrón Municipal de Habitantes. Instituto de Estadística de Cataluña.

Las políticas de suelo y vivienda y las características de esa producción inmobiliaria residencial estarían relacionadas con los crecimientos experimentados en estos municipios en la última década y los procesos de reconfiguración del mapa social del conjunto del área urbana.

3. EVOLUCIÓN DEL PARQUE INMOBILIARIO: RITMOS DE PRODUCCIÓN Y STOCK DE VIVIENDA

En estos 20 últimos años (1990-2010) se ha construido un total de 32.384 viviendas en el conjunto del sistema urbano, el 69% de las cuales en la ciudad de Lleida. Sin embargo, es importante analizar tanto los cambios en el ritmo de la construcción

como los cambios en la localización de esa producción a lo largo del ciclo, ya que ambos explican la dinámica del proceso de desconcentración.

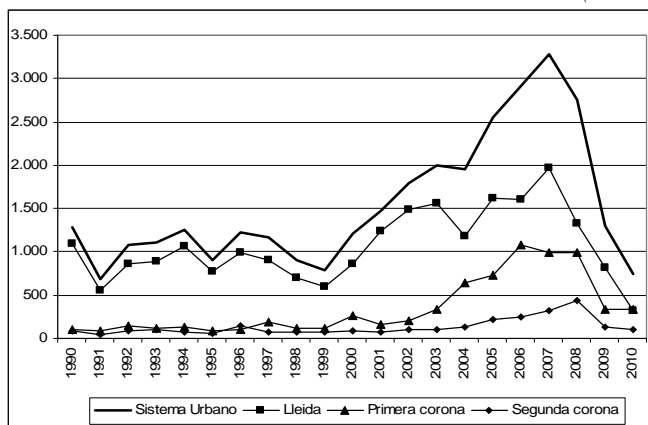
El peso de la producción inmobiliaria de Lleida sobre la del conjunto del sistema ha cambiado de forma notable, especialmente desde los años del boom inmobiliario. El gráfico muestra tres grandes períodos del ciclo inmobiliario. Un primer período, 1990-1999, en el que el volumen de vivienda terminada se sitúa entre las 700-1.200 anuales y donde la producción se concentra básicamente en la ciudad central. Un segundo período, 2000-2004, en el que empieza a incrementar de forma notable el volumen de producción, entre las 1.200 y 2.000 anuales, en el que empieza a despuntar la producción del resto de los municipios del sistema. Un tercer período, del 2005 al 2008, con fuertes volúmenes de producción (de 2.500 a 3.200 viviendas terminadas al año) y donde cobra ya un gran protagonismo la producción registrada en algunos municipios de las coronas exteriores. Un último período, del 2008 hasta la actualidad, dominado por la crisis que afecta de forma especial al sector inmobiliario. La dinámica de la construcción se contrae más rápido en la ciudad central de lo que lo hace en el resto de municipios del sistema.

Cuadro 2. Viviendas terminadas en el área urbana de Lleida

	1990-2000	%	2001-2010	%	1990-2010	%
Lleida	9.289	79,9	13.100	63,1	22.389	69,1
Primera corona	1.442	12,4	5.800	27,9	7.242	22,4
Segunda corona	892	7,7	1.861	9,0	2.753	8,5
Sistema Urbano	11.623	100	20.761	100	32.384	100

Fuente: Viviendas terminadas según certificados finales de obra. Instituto de Estadística de Cataluña

Figura 4. Viviendas terminadas en el área urbana de Lleida (1990-2010)



Fuente: Viviendas terminadas según certificados finales de obra. Instituto de Estadística de Cataluña.

Una producción inmobiliaria extensa, de alcance territorial, que genera estructuras urbano-territoriales complejas con modelos de crecimiento diferentes a las tradicionales formas de crecer más o menos continuas, densas y compactas. Una producción y expansión residencial que ha ido seleccionando lugares y territorios en función de la accesibilidad a las grandes infraestructuras viarias y, a su vez, la disponibilidad de suelo y las características del entorno donde se produce (BELLET, 2007).

Los volúmenes de producción relativa más importantes en estos 20 años se han concentrado en la ciudad de Lleida, con el 61,8% de la producción, y tres municipios más: Alcarràs, Alpicat y Torrefarrera, inmediatos a la ciudad, que suman cerca de 5.000 viviendas más. Junto a ellos también notable la producción de otros municipios de la corona corte (Rosselló, Alcoletge y Benavent) y del sur (Albatàrrec), todos ellos configurando ya un único mercado inmobiliario.

Para valorar mejor la intensidad de esa producción se utiliza el índice de producción relativa de vivienda (viviendas terminadas por cada 1.000 habitantes al año), a través del cual se ilustra de forma clara la expansión residencial registrada en algunos municipios de la corona exterior norte inmediata a la ciudad central: Torrefarrera, Alcarràs, Alpicat, Alcoletge Benavent de Segria y Albatàrrec, todos ellos con valores superiores a las 10 viviendas por cada mil habitantes al año, índice que en el mismo período se sitúa en 7,8 viviendas por cada 1.000 habitantes en el conjunto de Cataluña y 8,5 en la ciudad de Lleida ⁽¹⁾.

Cuadro 3. Municipios del área urbana de Lleida con la producción relativa de vivienda más importante (1990-2010)

	Viviendas terminadas 1990-2010	Viviendas por 1000 hab. año (1990-2010)	Población 2010	Incr.població n 1990-2010
Lleida	22.389	8,5	137.387	22,9
Alcarràs	2.474	17,2	8.029	77,5
Alpicat	1.303	13,7	6.116	65,8
Torrefarrera	1.101	20,8	4.151	186,9
Almacelles	988	6,4	6.577	18,4
Rosselló	844	16	2.950	85,0
Alcoletge	751	13,1	2.816	90,1
Albatàrrec	409	11,7	1.979	95,0
Alguaire	295	4,1	3.140	9,3
Benavent de Segrià	274	12,9	1.522	108,2
Sistema urbano	32.384	9,5	192.654	29,5
Cataluña	1.080.918	7,8	7.512.381	21,8

Fuente: Viviendas terminadas según certificados finales de obra. Instituto de Estadística de Cataluña

El cuadro 3 permite comparar el volumen de producción de vivienda con el incremento de población experimentado por los municipios inmediatos a la ciudad central de la primera corona y ligados a los ejes más dinámicos del territorio. Los crecimientos más importantes son los registrados en Alcarràs, Torrefarrera, Rosselló, Benavent o Alcoletge. Los cuatro primeros municipios del cuadro 3 (Lleida, Alcarràs, Alpicat y Torrefarrera) formando ya una pequeña conurbación tras la expansión urbanística de los años 2000.

¹ Los estudios técnicos estiman que una producción relativa de entre 6 a 8 viviendas por cada mil habitantes al año es suficiente para cubrir las necesidades básicas de alojamiento de la población (demanda potencial generada por razones sociodemográficas y de primera residencia).

4. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO DE LA VIVIENDA EN EL ÁREA URBANA DE LLEIDA

Las características del producto inmobiliario y su precio explican los procesos de desconcentración y crecimiento relativo superior de estos municipios de la primera corona al norte del municipio central.

El municipio de Alpicat, conurbado a la ciudad de Lleida sobre el eje de la N-240 y que ha albergado históricamente urbanizaciones de vivienda unifamiliar dirigida estratos altos, continúa encabezando la producción de vivienda unifamiliar aislada con una media de unos 180 m² de superficie y con el precio medio de la vivienda más caro del conjunto urbano como muestra el cuadro 5. En los últimos años se han construido también en el municipio viviendas unifamiliares adosadas dirigidas a estratos medio-altos con servicios y espacios comunes, con un precio netamente superior al de productos similares en otros municipios del área.

Cuadro 4. Tipología de las viviendas construidas en el área urbana de Lleida (1999-2010)

%	Unifamiliares aisladas	Unifamiliares adosadas	Plurifamiliar en bloque	Viviendas construidas
Lleida	1,2	6,6	91,8	17.202
Alcarràs	0,4	6,2	93,3	3.425
Alpicat	12,5	33,3	54,2	1.234
Torrefarrera	1,7	28,3	70,1	1.330
Almacelles	0,9	11,2	87,9	1.297
Rosselló	1,2	12,3	86,5	1.215
Alcoletge	3,4	18,3	78,3	1.201
Albatàrrec	0,7	11,3	88	691
Conjunto del área	1,9	12,3	85,5	30.185
Total Cataluña	8,6	11,6	79,8	867.438

Fuente: Viviendas terminadas según certificados finales de obra. Instituto de Estadística de Cataluña

En Torrefarrera, conurbado con la ciudad de Lleida a través del eje de la N-230, se ha combinado la producción de vivienda familiar adosada y la de apartamentos en bloque (70 a 90 m²) dirigida a estratos sociales medios.

Por su parte el municipio de Alcarràs, también conurbado a la ciudad de Lleida sobre el eje de la A-II en sentido Zaragoza, dirige su producto inmobiliario a rentas medias y bajas. El municipio se ha especializado principalmente en la producción de pequeños apartamentos (50 a 70 m²) en tipologías de bloques plurifamiliares bastante densos y a precios bajos (media de 124.588 euros). De esta forma, Alcarràs se ha convertido en el destino de familias jóvenes que no podían adquirir su vivienda en la ciudad de Lleida por razón de precio.

Cuadro 5. Precio y superficie útil medios de la vivienda nueva en municipios del área urbana de Lleida (2008-2010)

	Precio medio vivienda nueva	Sup. útil media de la vivienda nueva (m ²)	Precio medio euro m ²
Alpicat	260.227	142	1.832,58
Lleida	235.529	85,7	2.748,30
Torrefarrera	190.158	94,7	2.008,01
Alcarràs	132.055	70,2	1.881,13

Fuente: Estudios del Instituto Apolda para la Secretaria d'Habitatge de la Generalitat de Catalunya.

En otros municipios más pequeños lo que mayor impacto ha tenido sobre el paisaje y la estructura local ha sido, por un lado, la fuerte producción de suelo urbano y, por otro, la aparición de nuevas tipologías de vivienda dirigidas a un consumidor totalmente urbano. Ejemplo del segundo aspecto es la aparición de las promociones de vivienda unifamiliar adosada que ocupan ahora una buena parte de la estructura urbana de municipios como Alcoletge, Albatàrrec o Benavent. Más impactante aún resulta la aparición de bloques plurifamiliares con servicios colectivos, como piscinas y zonas ajardinadas privadas, en algunos de los municipios más pequeños que pasan a alojar un nuevo estilo de vida dentro de esos productos residenciales totalmente ajeno al contexto tradicional del núcleo.

Figura 5 - Promoción de viviendas en edificio plurifamiliar con piscina y espacio colectivo ajardinado en Alcoletge (izquierda), y edificio plurifamiliar con 37 viviendas en Albatàrrec (derecha)



Fuente: Portales inmobiliarios de Internet

Muchos de estos productos inmobiliarios que se construyeron en los municipios de menor tamaño de la primera corona alrededor de la ciudad central durante los años del boom inmobiliario no han podido ser vendidos tras la llegada de la crisis. Son productos de difícil absorción en un momento de crisis inmobiliaria como es el actual. Un análisis del stock de vivienda de obra nueva sin vender en el área muestra que en el conjunto de del sistema urbano existirían a principios de 2012, unas 2.500 viviendas nuevas sin vender ⁽²⁾. Un volumen ciertamente importante si consideramos la población

² Los cálculos se han realizado a partir de las fuentes siguientes: Viviendas terminadas según certificados finales de obra – Generalitat de Catalunya y Transacciones inmobiliarias de las viviendas nuevas del Ministerio de Fomento.

del conjunto. De éstas unas 1.300 se localizarían en la ciudad de Lleida que podrían ser absorbidas con mayor facilidad por sus características y por el volumen de la demanda interna. Sin embargo, el resto del stock, localizado en los municipios de las coronas exteriores, es de difícil y lenta absorción especialmente aquel construido en los municipios más pequeños (BELLET y GUTIÉRREZ, 2012).

5. CONCLUSIONES

Los fuertes ritmos de desarrollo de suelo urbano y producción de vivienda durante los años 2000 han provocado una explosión urbanística alrededor de muchas de nuestras ciudades medias, configurando alrededor de éstas áreas urbanas más extensas. Estos recientes procesos de urbanización de carácter intenso, por el volumen de la producción de suelo y vivienda y extenso, por su alcance territorial, han configurado mercados inmobiliarios únicos (a veces discontinuos) de carácter supramunicipal. Ello, combinado con las nuevas formas de movilidad de la población y los procesos de migración residencial de las familias, ha resultado en la configuración de nuevos mapas sociales que dibujan nuevos patrones de segregación social ahora a escala territorial.

Así, la reciente transformación del fenómeno urbano, basada no solo en la integración de nuevos territorios, sino también en la dispersión tanto de actividades como de población, ha acabado especializando funcionalmente y socialmente las diferentes partes que lo configuran. La progresiva superespecialización de los usos del suelo combinada con la dispersión del proceso de urbanización genera un paisaje y una estructura urbana muy fragmentada y segregada. Sin embargo, habremos de esperar a los resultados del Censo de población y vivienda de 2011 para estudiar las en profundidad las características de estos nuevos mapas sociales.

BIBLIOGRAFÍA

- BELLET, C. (2007): “Los nuevos espacios residenciales. Estructura y paisaje”, en AGE: Espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio, ediciones de la Univ. de Cantabria, p.93-130.
- BELLET, C.; GUTIÉRREZ, A. (2012): “Memoria social del Plan General de Ordenación Municipal: Lleida 2015-2035”, sin editar, Ayuntamiento de Lleida.
- BERRY, B.J (1976): “The counterurbanization process: urban America since 1970”, Urban Affairs Annual Review, vol. 11, p.17-30.
- BURRIEL, E. L. (2008): «La «década prodigiosa » del urbanismo español (1997-2006)», Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, 1 de agosto, vol. XII, 270 (64).
- CEBRIÁN, F.; GARCÍA, J.A.; PANADERO, M. (2010): “Dinámicas y transformaciones recientes en los procesos de expansión territorial de las ciudades medias en Castilla-La Mancha”, en X Coloquio y jornadas de campo de Geografía Urbana, Oviedo-Santander, Bilbao.
- DEMATTEIS, G. (1998): "Subur-banización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas", en MONCLÚS, F.J. (ed.), La ciudad dispersa. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R (2006): “El tsunami urbanizador español y mundial. Sobre sus causas y repercusiones devastadoras y la necesidad de prepararse para el previsible estallido de la burbuja inmobiliaria”, Virus editorial, Barcelona..

- FERRÁS, C. (2007): “El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico”, EURE, vol XXXIII, nº 98, Santiago de Chile, 2007, p. 5-25.
- INDOVINA, F. (1998): “Algunes consideracions sobre la “ciutat difusa”, Documents d’Anàlisi Geogràfica, n. 33, p. 21-32.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993): Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX,. Valencia, Universidad de Valencia.
- MALLARACH, J.; VILAGRASA, J. (2002): “Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias españolas”, Ería, n.57, p. 57-70.
- OLIVER, J (2005): Demografia i Habitatge a Espanya i a les comunitats autònomes, Barcelona, Estudis Caixa de Catalunya, n.1.
- OTERO, R.; GÓMEZ, S. (2007): “La desconcentración urbana en el sistema territorial de Galicia: un enfoque conceptual y empírico”, Boletín de la AGE, n. 44, p. 259-277.
- PUJADAS, I. y PRATS, P. (2011): “Migraciones interiores y dispersión residencial de las ciudades medias en Cataluña (1992-2008)” en PUJADAS, I. et al (Eds.) Población y Espacios urbanos, Barcelona, Departament de Geografia Humana de la UB y Grupo de Población de la AGE.
- VALENZUELA, M.; SALOM, J. (2008): “Los procesos de urbanización en España. Nuevos factores, nuevas tendencias”, en Comité Español de la Unión Geográfica Internacional. Aportación española al XXXI Congreso de la UGI España y el Mediterráneo, Una reflexión desde la Geografía Española, Madrid, Ministerio de Fomento.
- VILAGRASA, J.; BARRUFET, A.; BELLET, C.; GANAU, J. (1995): “Estudios socioeconómicos, demográficos y de la vivienda en el área urbana de Lleida para la redacción del Plan General de Ordenación Urbana. Lleida: 1995-2015”, no editado, Lleida, Ajuntament de Lleida.

LOS ESPACIOS VERDES URBANOS EN PORTUGAL Y EN ESPAÑA: SITUACIÓN ACTUAL Y RETOS DE FUTURO

ALEJANDRO GÓMEZ GONÇALVES
*Departamento de Geografía
Universidad de Salamanca.
algomez@usal.es*

PAULA SANTANA
*Centro de Estudos em Geografia e Ordenamento do Território
Universidade de Coimbra.
paulasantana.coimbra@gmail.com*

CLAUDIA COSTA
*Departamento de Geografia
Universidade de Coimbra.
claudiampcosta@gmail.com*

RESUMEN

El objetivo de esta comunicación es comparar la legislación urbanística en materia de espacios verdes urbanos en Portugal y en España, analizando su validez en un contexto de crisis económica. Como el urbanismo es asumido en cada país por administraciones diferentes, se ha optado por comparar la normativa nacional portuguesa con la de una región española fronteriza, debido a que en este país son las Comunidades Autónomas las que poseen la competencia exclusiva en esta materia.

PALABRAS CLAVE: verde urbano, planeamiento urbano, Portugal, Castilla y León.

ABSTRACT

Urban green areas in Portugal and Spain: current situation and future challenges. The aim of this paper is to compare the town planning legislation concerning urban green areas in Portugal and Spain, analyzing its validity in a context of economic crisis. As urban planning is taken by different authorities in each country, we have compared the national Portuguese legislation with the legislation of Spanish border region, because in this country Autonomous Communities have exclusive jurisdiction in this matter.

KEYWORDS: green urban areas, town planning, Portugal, Castile and Leon.

1. INTRODUCCIÓN

La existencia de zonas verdes en el interior de las ciudades se ha convertido progresivamente en una exigencia social (SANESI Y CHIARELLO, 2006). En la mayor parte de países europeos esto se refleja en una normativa urbanística que obliga a los municipios a reservar suelo para este tipo de usos. Inicialmente estos espacios tuvieron una función eminentemente decorativa a la que se la fueron añadiendo, a lo largo del siglo XX, diversos usos sociales como la práctica de actividad física, la relajación y el esparcimiento, el paseo de perros, etc., contribuyendo así a consolidar la presencia de

estos equipamientos en el planeamiento urbano. El verde urbano presenta una dualidad de partida, en la medida en que su funcionamiento responde a leyes biológicas, mientras que su creación está en muchos casos vinculada al cumplimiento de objetivos sociales (CORONA, 2001). En los últimos años se han publicado numerosos trabajos científicos que han estudiado a fondo algunos de los componentes más representativos de las zonas verdes, demostrando los numerosos beneficios directos e indirectos que presentan para el medio ambiente urbano. También conviene recordar los efectos positivos que tiene el verde urbano en el bienestar y en la salud de la población, como demostraron DE VRIES *et al.* (2006) y SANTANA *et al.* (2009), al analizar la importancia de estos espacios en la práctica de actividad física y en la relajación, así como su influencia en el Índice de Masa Corporal, en la salud de las personas y en la longevidad. En efecto, estas áreas son muy apreciadas porque desempeñan una gran cantidad de funciones beneficiosas para la población, que BAYCAN-LEVENT *et al.* (2004) clasificaron en cinco grandes grupos: ecológicas, económicas, sociales, de planificación urbana y transversales.

En España y en Portugal, el planeamiento urbano no ha comenzado a ser aplicado de manera estricta hasta la llegada de la democracia a finales de la década de los setenta y principios de los ochenta del siglo pasado, por lo que la mayor parte de las áreas verdes han surgido en las últimas décadas. Desde entonces, la mayor parte de las ciudades han experimentado un crecimiento ordenado que ha incluido reservas de suelo para zonas verdes y espacios libres públicos en las nuevas piezas urbanas. De hecho, la ausencia de espacios verdes está mayoritariamente vinculada a periodos anteriores, siendo utilizada por algunos autores como un indicador de los déficits en la expansión urbana (DÍAZ Y RODRÍGUEZ, 2003).

En el presente artículo se ha realizado una comparación de la normativa urbanística actual en materia de espacios verdes entre los dos países, identificando puntos en común y las principales diferencias. Posteriormente se ha analizado como está afectando la crisis económica a los espacios verdes, haciendo hincapié en la falta de mantenimiento que sufren algunos espacios verdes en España.

2. LOS ESPACIOS VERDES EN EL URBANISMO IBÉRICO

En Portugal las competencias urbanísticas son asumidas por la *Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano* (DGOTDU), que es el organismo público nacional responsable de la ordenación del territorio y del urbanismo. Actualmente se encuentra en vigor la *Lei dos Solos* de 1976, sustituta del *Decreto-Lei* nº. 576/70 en lo referente a principios y normas fundamentales sobre política de suelo. La ley de 1976 dotó a la Administración de instrumentos eficaces con los que evitar la especulación inmobiliaria, al mismo tiempo que hacía frente a la notable escasez de vivienda social, en un contexto constitucional posterior a la revolución de 1974. La *Lei dos Solos* ha sufrido numerosas modificaciones (la última tiene fecha de 2009) y está previsto que en los próximos años sea aprobado un nuevo texto legal.

La gestión del territorio municipal se realiza a través del *Plano Municipal de Ordenamento do Território*, donde se incluye el *Plano Director Municipal* (PDM), que define los usos del suelo, los *Planos de Urbanização* y los *Planos de Pormenor*, con los que se realiza una distribución más detallada de las piezas urbanas. Los parámetros relativos a la dimensión de las zonas verdes y de las áreas de utilización colectiva están recogidos en la *Portaria* nº 216-B/2008. En ella se definen los espacios verdes y de

utilización colectiva como espacios libres, entendidos como áreas exteriores encuadradas en la estructura verde urbana, que se prestan a la utilización y a visitas relajadas por parte de la población usuaria. Incluyen jardines y equipamientos. Pero sin duda, lo más destacable en este aspecto es que en Portugal existe un documento publicado por la DGOT en 1992 y cuya autoría corresponde a Magalhães, en el que se incluyen recomendaciones sobre los espacios verdes urbanos. Dicha publicación fija los patrones mínimos de espacios verdes por habitante, ofreciendo además indicaciones muy concretas sobre su creación y su mantenimiento.

En concreto sugiere que cada ciudad debe contar con una Estructura Verde Urbana cuya extensión alcance, al menos, 40 m² de espacios verdes por habitante. Esta estructura estaría compuesta por dos sub-estructuras: la Estructura Verde Principal y la Estructura Verde Secundaria. La primera de ellas tendría una extensión de 30 m²/hab y estaría formada por las áreas verdes que aseguran el contacto con el paisaje natural al penetrar en los aglomerados urbanos y según especifica el citado documento, hasta ella deberían llegar los transportes públicos para facilitar su utilización por parte de toda la población. La segunda, por su parte, tendría una extensión de 10 m²/hab y estaría compuesta por los espacios verdes próximos al lugar de residencia, cuya utilización por parte de los usuarios sería diaria, por lo que se recomienda que no deberían estar situados a más de 400 metros desde el lugar de residencia de su población objetivo. Además, dentro de esta última categoría se hace mención especial a las zonas de recreo infantil y a las orientadas a las personas mayores, que deberían estar situadas a una distancia que no supere los 100 metros. La estructura verde secundaria debería estar definida por los *Planos de Pormenor* y, según dice este documento, en ella no deberían incluirse los espacios residuales al construir. No obstante, a pesar de existir un documento orientativo de la DGOT para la estructura verde urbana, la legislación publicada en 2008 no integra completamente estas sugerencias. Únicamente menciona 28 m² por *fogo* (habitación individual) o 28 m² por cada 120 m² de área construida para vivienda.

En España, la Constitución de 1978 permite a las Comunidades Autónomas asumir las competencias en materia de urbanismo. Para poder realizar una comparación con el caso que acabamos de mencionar, se ha escogido Castilla y León por ser una región fronteriza y por tener una extensión muy similar a Portugal, aunque la población de dicho país cuadruplica su población actual que se aproxima a los 2,5 millones de personas. Por tanto, habrá que revisar la Ley de Urbanismo de Castilla y León (BOCyL 15-IV-99), que según se puede leer en la Exposición de Motivos, mantuvo en vigor el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (1346/1976). En el urbanismo de esta región se distinguen el planeamiento general, cuyo principal instrumento es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), y el planeamiento de desarrollo en el que se incluyen los Estudios en Detalle, los Planes Parciales y los Planes Especiales, cuyo objeto es la ordenación detallada. En la versión revisada de 2009 del Reglamento de Urbanismo se especifica la reserva de espacios libres públicos que deben realizar los municipios a través de la imposición de dos requisitos. Por un lado obliga a que en el planeamiento general se incluya el sistema general de espacios libres públicos con una superficie mínima de 5 m²/hab por habitante, sin contabilizar los espacios libres públicos del sistema local y los Espacios Naturales Protegidos (Artículo 83 del RUCyL 9/07/2009). Por otro lado exige una reserva de suelo para el sistema local de espacios verdes públicos que debe alcanzar en suelo urbano no consolidado 15 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros

cuadrados construibles y en suelo urbanizable 20 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles (Artículo 105 del RUCyL 9/07/2009), y debe cumplir con las siguientes condiciones:

1. Garantizar el adecuado soleamiento y que su índice de permeabilidad, o porcentaje de superficie destinado a la plantación de especies vegetales, no sea inferior al 50 por ciento.
2. En los sectores con uso predominantemente residencial, debe distribuirse en áreas adecuadas para su utilización, evitando las zonas residuales, con una superficie unitaria mínima de 500 metros cuadrados y de forma que pueda inscribirse en su interior una circunferencia de 20 metros de diámetro. En su interior deben preverse áreas especiales reservadas para juego infantil, de superficie no inferior a 200 metros cuadrados y equipadas adecuadamente para su función.
3. En los sectores con uso predominantemente industrial o de servicios, debe destinarse de forma preferente a arbolado en bandas lineales con un ancho mínimo de 5 metros, que favorezca la transición con el medio ambiente circundante, así como la salvaguarda de los espacios arbolados y de los cauces naturales y de las vías pecuarias afectados.

Resulta interesante observar la evolución de los patrones referentes al verde urbano en Castilla y León. Como ya dijimos, la actual Ley de Urbanismo de Castilla y León se considera heredera de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (1346/1976). El reglamento de planeamiento de dicha ley contaba con un anexo en el que se hacía mención a las reservas de suelo para dotaciones en planes parciales y concretamente en el artículo 4 decía que podrían computarse como jardines públicos aquellas superficies que reunieran las siguientes condiciones mínimas:

1. Presentar una superficie no inferior a 1.000 metros cuadrados, en la que pudiera inscribirse una circunferencia de 30 metros de diámetro mínimo.
2. Poseer condiciones apropiadas para la plantación de especies vegetales.
3. Tener garantizado su adecuado soleamiento en relación con la posible edificación circundante.

Por tanto, se observa que durante los últimos treinta años, en esta Comunidad Autónoma se ha producido un significativo retroceso en las características que deben tener los espacios verdes surgidos del planeamiento parcial. En concreto, la superficie mínima se ha reducido a la mitad y el diámetro de la circunferencia que debería inscribirse en su interior lo ha hecho en un tercio. Es llamativo que una sociedad que cada vez es más sensible con las cuestiones ambientales, acepte que se reduzca el tamaño mínimo que deben tener los espacios verdes en el interior de las ciudades. Obviamente, estas modificaciones aprovechan el desconocimiento general de la sociedad en estos temas, pese a que todos los documentos relativos al planeamiento urbano son de carácter público, con el objetivo de contabilizar como zona verde cualquier espacio residual entre edificaciones.

3. COMPARACIÓN DE LOS CASOS ANALIZADOS

En el urbanismo ibérico se identifican algunas características comunes en materia de espacios verdes, tanto en la filosofía que se encuentra detrás de estas leyes, como en su enunciado. En ambos países se realiza una distinción más o menos clara entre los espacios verdes surgidos a través del planeamiento general (PDM en Portugal y PGOU en España) y entre los que lo harían mediante el planeamiento parcial (*Planos de Pormenor* y Planes Parciales). Cada una de ellos tendrían una vocación diferente, puesto que los primeros tratarían de dar servicio a toda la ciudad, o al menos la teoría así parece sugerirlo, tratando además de establecer una unión entre la ciudad y el paisaje circundante. Dentro de esta categoría estaría integrada la Estructura Verde Principal, mientras que la Secundaria tendría que diseñarse a través del planeamiento parcial y se compondría de zonas verdes de menor tamaño, destinadas al uso diario por parte de los ciudadanos, por lo que deberían estar situadas en las proximidades de su lugar de residencia.

La diferencia más destacada en esta materia entre estos dos países se encuentra en los criterios mínimos de verde urbano por habitante establecidos en cada caso. En Castilla y León no existe una cifra clara de espacios verdes por habitante, puesto que a los 5 m²/hab establecidos por el planeamiento general habría que sumarle los obtenidos del planeamiento parcial. Además, dentro de esta última categoría estarían incluidas numerosas zonas verdes de menos de 1.000 m², que no habrían sido considerados como tales por la Ley del suelo de 1976. Con la inclusión de estas áreas verdes se tratarían de aumentar las estadísticas utilizando para ello espacios residuales de la construcción y baldíos urbanos, que debido a su reducido tamaño no podrían desempeñar las funciones tradicionales del verde urbano como son el ocio, el deporte, el paseo, etc. (CANOSA *et al.*, 2003). Actualmente el tamaño mínimo de los espacios libres públicos en Castilla y León es de 500 m², una cifra muy reducida que ni siquiera es respetada por los ayuntamientos encargados de elaborar un planeamiento urbano que incorpora zonas verdes minúsculas. En la ciudad de Valladolid hay cincuenta y dos espacios verdes con estas características y ochenta y ocho en Salamanca, cuya gestión le correspondería al Servicio de Parques y Jardines de cada ciudad.

La normativa portuguesa trata de evitar esta situación, realizando recomendaciones claras acerca de no contabilizar los espacios residuales de la construcción como verde urbano. Los patrones establecidos en este país superan con mucho la cifra que hipotéticamente podría alcanzarse en Castilla y León, ya que el ratio de espacios verdes se establece en 40 m²/hab, de los que 30 m²/hab serían fijados por el planeamiento general, frente a los 5 m²/hab de las ciudades castellano-leonesas. Una diferencia tan notable se debe a una manifiesta sensibilidad expresada por las autoridades portuguesas en esta materia, que se traduce en la creación de una publicación específica, en la que además se recogen exigencias y recomendaciones, y cuyo objetivo final es incrementar otros ratios manejados hasta la fecha. La existencia de estos patrones podría responder a las necesidades que generadas en las ciudades portuguesas, que se caracterizan por ser más extensas y por tener una menor densidad de población que las castellano-leonesas. Esto favorecería la aparición de una mayor cantidad de áreas verdes debido a que en las periferias de la ciudad el precio del suelo será comparativamente menor.

Algunos análisis realizados permiten comprobar estas afirmaciones. Para ello se ha comparado la densidad de población de la mayor ciudad de este territorio que es

Valladolid con sus 328.886 habitantes (INE España, 2011), con Oporto, que es la segunda mayor de Portugal y cuenta con una población no muy diferente, en concreto 263.131 habitantes (INE Portugal, 2011). La densidad de población de la ciudad española es de 7.217,8 hab/km², notablemente superior a los 4.944,1 hab/km² de la urbe portuguesa. Al comparar dos ciudades similares como son Salamanca y Coimbra, se observa que la diferencia es mucho mayor, puesto que cuentan con 153.472 (INE España, 2011) y con 98.197 habitantes (INE Portugal, 2011) respectivamente, y sin embargo la densidad de la primera es seis veces superior a la de Coimbra. Por tanto, y sin que se pueda extender a todo el territorio peninsular, parece que las ciudades portuguesas son más extensas y en su interior podría haber una mayor diversidad de usos del suelo, contando con más facilidades para la aparición de las zonas verdes.

4. ESTADO ACTUAL DEL VERDE URBANO Y RETOS DE FUTURO

Como dijimos anteriormente, en ambos países el planeamiento se consolidó con la instauración de la democracia, heredando una situación con importantes carencias en materia de espacios verdes en la mayor parte de las ciudades. Algunas investigaciones en ciudades castellano leonesas, como la llevada a cabo en Salamanca (GÓMEZ, 2010), han demostrado que en las últimas décadas el número y la extensión total de la trama verde urbana han aumentado, algo que se ha corroborado en trabajos aún no publicados sobre las ciudades de Valladolid, Zamora y Coimbra. Esto se debe a que el planeamiento urbano se ha llevado a cabo de forma efectiva en ambos países durante los últimos años y en la mayor parte de las nuevas piezas urbanas se ha reservado suelo para áreas verdes que serán mantenidas por los municipios. No obstante, pese a la recuperación experimentada en las últimas décadas, la herencia recibida ha sido difícil de superar, puesto que en algunos casos no se ha alcanzado siquiera el mínimo de 9 m²/hab fijado por la OMS, como indica SINGH *et al.* (2010), citando a KUCHELMEISTER (1998).

Esta evolución no es exclusiva de España y de Portugal, puesto que en su estudio sobre la ciudad italiana de Bari, SANESI Y CHIARELLO (2006) identificaron un modelo de ciudad propia del sur de Europa tomando como referencia el verde urbano. Esta urbe estaría compuesta por el centro histórico o medieval, con calles estrechas e irregulares donde podría haber algún jardín o parque histórico, por la ciudad construida hasta el siglo XIX, en la que aparecerían paseos y plazas arboladas, y por la construida durante el siglo XX, compuesta por espacios residenciales densamente poblados donde la mayor parte de las zonas verdes fueron construidas durante las últimas tres décadas.

Sin embargo, la crisis económica que comenzó a sentirse en la Península Ibérica desde el año 2008, ha repercutido muy negativamente en la situación actual del verde urbano, especialmente en España, donde también se produjo una parálisis del sector inmobiliario. La explosión de la llamada “burbuja inmobiliaria” supuso una fuerte caída en la demanda y en el precio de la vivienda, provocando la aparición de un gran stock de residencias por vender y la consecuente quiebra de numerosas empresas del sector. Este proceso, que no vamos a analizar en detalle, es interesante para nuestra investigación porque propició la aparición de numerosos espacios verde en el interior de las ciudades de acuerdo al planeamiento urbano vigente, con la particularidad de que en muchos casos se trataba de barrios en los que estaba prevista una gran promoción inmobiliaria y que en la actualidad cuentan, en el mejor de los casos, con muy pocos residentes. La existencia de áreas verdes en zonas poco pobladas influye negativamente

en las visitas que realizan los ciudadanos a estos espacios debido a que aumenta la inseguridad. NEWMAN (1972) y GEASON Y WILSON (1989) demostraron que un espacio urbano puede transformarse en un potencial punto caliente de criminalidad cuando existe una ausencia de vigilantes naturales. SANTANA *et al.* (2010), en su estudio sobre la ciudad portuguesa de Amadora, demostraron una correlación negativa entre los espacios verdes percibidos como inseguros o con señales de vandalismo y la realización en ellos de actividades tales como el paseo, la relajación o la práctica deportiva. Además, en un contexto de fuerte reducción del presupuesto de todas las administraciones españolas y portuguesas, los encargados de mantener las áreas verdes urbanas no sólo tienen que mantener la misma superficie verde con menos dinero, sino que además tiene que gestionar nuevos parques y jardines incluidos por ley en las nuevas piezas urbanas. Esto provoca que muchas veces se llegue a una situación que no es posible continuar con el mantenimiento habitual de las zonas verdes y en ocasiones se opta por dar prioridad a las más utilizadas y a las más visibles, abandonando algunas de las creadas recientemente a través del planeamiento parcial, en barrios con pocos habitantes. De tal manera que la suma de una falta de vigilantes naturales y de una gestión deficiente provocan un aumento considerable del miedo de los potenciales usuarios, reduciéndose aún más el número de visitas que reciben estos parques.

En Valladolid se han identificado una serie de zonas verdes en esta situación y la mayoría de ellas está localizada en el cuadrante suroccidental de la ciudad. En las Figuras 1, 2, 3 y 4 aparecen varias imágenes del verde urbano Escuela Deportiva Niara y del verde urbano centro de acústica (Santa Ana), situados en un barrio de reciente creación como Las Villas-Cañada Puente Duero-Covaresa-Parque Alameda-Paula López, que además cuenta con una gran cantidad de zonas verdes. Esta situación contrasta con el excelente aspecto que presenta algunos de los parques situados en el centro histórico de esta ciudad como Campo Grande, el Parque de Poniente, la Rosaleda Francisco Sabadell o el Parque de las Moreras. Actualmente es posible identificar un conjunto de zonas verdes no reciben una gestión adecuada y no solo no son visitadas por los ciudadanos, sino que además son percibidas como peligrosas o inseguras. Esto obliga a recordar que con la creación de estos espacios en el interior de la ciudad se pretendía dar respuesta a determinadas necesidades sociales (CORONA, 2001), por lo que es necesario rectificar y reordenar las prioridades.

Figuras 1, 2, 3 y 4 Verde urbano sin uso o con un mantenimiento deficiente: verde urbano Escuela Deportiva Niara y verde urbano centro de acústica (Santa Ana), en Valladolid.



Fuente: Gómez, A. (31/03/2011).

En un contexto como el actual, exigir un aumento de las dotaciones económicas para el mantenimiento de parques y jardines puede parecer muy osado, pero son numerosos los estudios que demuestran los grandes beneficios que generan estos espacios para la población urbana. Es necesario replantear el mantenimiento actual de las zonas verdes e imponer una racionalización de los recursos, reduciendo en primer lugar los gastos superfluos como puedan ser las flores de temporada, los paneles informativos, la construcción de nuevos equipamientos en los parques, etc., dando prioridad absoluta a un mantenimiento mínimo que permita a los ciudadanos visitar estos espacios sin temor. En ningún caso debería plantearse una paralización en su construcción, puesto que la falta de áreas verdes en el interior de la ciudad supone un déficit que es muy complicado corregir, como indicaron DÍAZ Y RODRÍGUEZ (2003) en su estudio sobre la ciudad de Madrid. Además, SANTANA *et al.* (2009) demostraron la relación entre estos espacios y la salud de la población, puesto que son lugares donde los ciudadanos acuden para pasear y para realizar actividades deportivas.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Este trabajo ha demostrado la similitud de la filosofía que se encuentra detrás de la normativa que actualmente regula la creación de espacios verdes en Portugal y en España y ha permitido identificar una clara diferencia entre las cifras mínimas establecidas en cada caso. Será necesario estudiar la influencia que tiene la distancia desde el lugar de residencia en el uso de las zonas verdes, puesto que una elevada cifra de verde urbano por habitante podría ocultar una situación en la que la mayor parte de los ciudadanos no tuviera un adecuado acceso al mismo.

En Castilla y León se ha observado una peligrosa tendencia a reducir la superficie mínima de los parques y jardines, comprobando que además estos parámetros no se cumplen, lo que ha propiciado que aparezcan espacios con tamaños muy inferiores a los que maraca el Reglamento de Urbanismo de dicho territorio. Es necesario corregir esta situación porque en las zonas verdes de pequeño tamaño los ciudadanos no serían capaces de desempeñar ninguna de las funciones tradicionales de estos espacios como son el ocio, el deporte, el paseo, etc. (CANOSA *et al.*, 2003).

El planeamiento urbano ha supuesto un incremento en las últimas décadas del número y de la superficie total del verde urbano en la mayor parte de ciudades ibéricas, que parece haberse detenido con el comienzo de la crisis económica. Concretamente, se ha identificado una problemática reciente en alguna de las ciudades castellano-leonesas que exige un replanteamiento de la gestión actual de los espacios verdes.

BIBLIOGRAFÍA

- BAYCAN-LEVENT, T.; VREEKER, R.; NIJKAMP, P. (2004): Multidimensional Evaluation of Urban Green Spaces: A Comparative Study on European Cities. Serie Research Memoranda / Vrije Universiteit Amsterdam, 18p.
- CANOSA, E.; SÁEZ, E.; SANABRIA, C.; ZAVALA, I. (2003): «Metodología para el estudio de los parques urbanos: la Comunidad de Madrid». *Geofocus Revista Internacional de Ciencia y Tecnología de la Información Geográfica*, n. 3, p. 160-185.
- CORONA, M.A. (2001): Las áreas verdes en el contexto urbano. Estudio de caso: ciudad de Guadalajara, México D.F., CIEMAD.

- DE VRIES, S.; VERHEIJ, R.A.; GROENEWEGEN, P.P.; SPREEUWENBERG, P. (2003): «Natural environments—healthy environments? An exploratory analysis of the relationship between green space and health», *Environment and Planning*, n. 35, p. 1717-1731.
- RODRIGUEZ, I.; DÍAZ, E.M. (2003): «Las secuelas de la ciudad negocio: los parques urbanos de Madrid», en *VVAA: La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas*, León, Secretariado de Publicaciones y Medios Audiovisuales de la Universidad de León, p. 193-204.
- GEASON, S.; WILSON, P. (1989): *Designing out Crime: Crime prevention through environmental design*, Australian Institute of Criminology, Canberra: Australian Institute of Criminology, 58 p.
- GÓMEZ, A. (2010): *El verde urbano de la ciudad de Salamanca: delimitación, localización y percepción*. Trabajo de Grado inédito, Salamanca, Universidad de Salamanca, 155 p.
- NEWMAN, O. (1972): *Defensive Space: Through Urban Design*, New York, Macmillan, 264 p.
- MAGALHÃES, M.R. (1992): *Espaços Verdes Urbanos*, Lisboa, Direção Geral do Ordenamento do Território, 104 p.
- SANESI, G.; CHIARELLO, F. (2006): «Residents and urban green spaces: The case of Bari», *Urban Forestry Urban Greening*, n. 4(3-4), p. 125-134.
- SANTANA, P.; SANTOS, R.; NOGUEIRA, H. (2009): «The link between local environment and obesity: a multilevel analysis in the Lisbon Metropolitan Area, Portugal». *Social Science and Medicine*, vol 68 (4), p. 601-609.
- SANTANA, P.; SANTOS, R.; COSTA, C.; ROQUE, N.; LOUREIRO, A. (2010): «Crime: Impacts of Urban Design». *TRIA*, vol. 5, p.39-48.
- SINGH, V.S.; PANDEY, D.N.; CHAUDHRY, P. (2010): *Urban Forests and Open Green Spaces: Lessons for Jaipur, Rajasthan (India)*. Jaipur (India), Rajasthan State Pollution Control Board, 23 p.

RECURSOS ELECTRÓNICOS

INE ESPAÑA: <http://www.ine.es>

INE PORTUGAL: <http://www.ine.pt>

MICRODESPLAZAMIENTOS, EXPRESIÓN DE LA CIUDAD COMPACTA. BARCELONA COMO EJEMPLO¹

CARME MIRALLES-GUASCH
Departamento de Geografía.
Universitat Autònoma de Barcelona
carme.miralles@uab.cat

ORIOI MARQUET SARDÀ
Departamento de Geografía.
Universitat Autònoma de Barcelona
oriol.marquet@uab.cat

RESUMEN

Los términos ciudad compacta, ciudad mediterránea, proximidad, y ciudad *walking friendly* han aparecido frecuentemente en el debate para la construcción de un nuevo modelo de ciudad sostenible. Dado que el sector del transporte genera un tercio de las emisiones contaminantes a la atmósfera, es evidente que el estudio y gestión de la movilidad urbana es una pieza clave para avanzar hacia la nueva ciudad verde o ciudad sostenible. Desde el axioma que más proximidad implica menos tiempo de transporte y menos necesidad de transporte mecanizado y que las políticas de barrio contribuyen a la *mixticidad* y cohesión social, la proximidad se ha convertido en un vector importante en la construcción o transformación de los entornos urbanos del futuro. En esta ponencia proponemos un análisis de la movilidad urbana de corta distancia –desplazamientos menores de 5 minutos- en distintos rangos de municipio según su población. Se toman estos microdesplazamientos como indicadores que permiten evaluar el grado de compacidad de una ciudad y las dinámicas de proximidad o de barrio que en ella se generan. Se asume con esto que el tiempo de viaje puede ser un indicador válido para definir un concepto a menudo tan esquivo como la proximidad urbana. Para ello se analizan los microdesplazamientos en diferentes municipios de Cataluña según los resultados obtenidos en la encuesta de movilidad cotidiana (EMQ06) del año 2006. Dada la complejidad del concepto, optamos por analizar quiénes utilizan la ciudad próxima para establecer un punto de partida válido desde el que buscar en un futuro los elementos sociales o estructurales que generan y promueven las tan buscadas dinámicas de proximidad.

1. DINÁMICAS DE PROXIMIDAD EN LAS REGIONES METROPOLITANAS

Las metrópolis se definen por ser espacios urbanos donde interactúan distintas ciudades, desiguales en funciones y en tamaños. Las dinámicas territoriales que han generado estos fenómenos urbanos han sido distintas en el tiempo y han generado

¹ Esta ponencia ha sido financiado por el proyecto CSO2010-18022 (subprograma GEOG). *La perspectiva territorial, social y medioambiental en las investigaciones sobre movilidad y transporte. Un análisis desde la geografía*

territorios metropolitanos diversos. Primero, las metrópolis se definían por una estructura monocéntrica, donde la ciudad principal acumulaba todo el protagonismo y concentraba la mayoría de actividades y funciones. En el último periodo se formalizan unas estructuras difusas y multipolares, donde las periferias alcanzan un creciente protagonismo como espacios dinámicos y autónomos respecto a las aéreas centrales tradicionales (MÉNDEZ, 2009), en los que se concentran un creciente número de puesto de trabajo (GARREAU, 1991; GORDON et al., 1989 a,b). Donde la continuidad urbana como elemento definido del espacio metropolitano deja de tener importancia, lo que significa núcleos dispersos pero fuertemente interconectados (ASCHER, 1995). En todas estas etapas los límites, funcionales y físicos, de las ciudades se han ido desvaneciendo (LONGO, 1992; NEL.LO, 2001), dando lugar a distintos fenómenos urbanos, interpretados desde conceptos como urban sprawl (GOLBERG, 1999; GREGORY, 2002), la ciudad difusa (INDOVINA, 1998) o la urbanización dispersa (MUÑOZ, 2008).

Esta formalización de las dinámicas metropolitanas se ha estudiado desde las relaciones funcionales y con ellas desde los trabajos de redes (Dupuy, 1998), donde las ciudades y las aéreas metropolitanas no sólo se definen por una red, sino por una red de redes (NEL.LO, 2001).

Estas tradiciones en el pensamiento urbano subrayan las dinámicas territoriales desde la expansión y la extensión territorial, ahondado en el incremento de distancias entre las distintas funciones urbanas. A nivel de vida cotidiana esto significa aumentos de distancia y de tiempo de movilidad de los ciudadanos para realizar sus actividades cotidianas, especialmente los viajes casa-lugar de trabajo (CLARK, et ali, 2003) A nivel de planeamiento urbano y territorial estas dinámicas se han visto respaldadas por los postulados apuntados por el Funcionalismo de principios de siglo XX (LE CORBUSIER, 1924), siendo de los elementos más visibles la fragmentación y la localización diferenciada de las actividades y la construcción de infraestructuras viarias de gran capacidad (FOSTER, 1981). En palabras de Berman (1988): durante veinte años, en todas las partes las calles fueron abandonadas, pasivamente y con frecuencia destruidas directamente. El dinero y las energías fueron encauzadas hacia las nuevas autopistas...en el transcurso de una generación las calles que siempre había servido para expresar una modernidad dinámica y progresiva, vino a simbolizar algo sucio, desordenado, indolente, estancado y agotado.

Sin embargo varios autores han subrayado que, en contraposición a estos análisis, existe una revisión crítica que permite apuntar otras dinámicas que complementan un fenómeno, el metropolitano, que cada vez se formula bajo geometrías más complejas y donde los polos de dinamismo se multiplican. Una de estas líneas críticas, y complementarias de los análisis más tradicionales, es la que subraya las dinámicas de proximidad urbana. Dinámicas que favorece la aglomeración espacial de las actividades, mantiene un uso intensivo del espacio y siguen exigiendo el contacto directo y personalizado. Este análisis se arraiga en los trabajos realizados por Jane Jacobs, (1961) en los años 60 en Nueva York. Para ella la ciudad es el resultado de la vida cotidiana que se da en sus calles, en donde la mezcla de usos y la diversidad constituyen su patrimonio genético. Además para Jacobs las ciudades eran un conglomerado de barrios con capitales sociales distintos, por lo que apuesta por mantener la calle tradicional, y con ella la vida de barrio y las distancias cortas. Una línea de pensamiento que enraíza con el Nuevo urbanismo (DUANY, 1997; KATZ, 1994) y que desarrolla Florida (2002,

2005, 2008) en sus trabajos sobre creatividad y espacio urbano. Ambos apuestan por la proximidad y la calle tradicional como el núcleo de la vida urbana.

2. ANALISIS MULTIESCALAR

El reconocimiento de esta doble dinámica urbana que se expresa, por un lado, con los fenómenos de ampliación de la ciudad, ahondado en la separación entre actividades y funciones urbanas a través de las autopistas, y por el otro, subrayando los procesos de concentración y de multifuncionalidad, muestra el carácter multiescalar de la ciudad. Unas escalas territoriales que relacionan el barrio, la ciudad y el área metropolitana (ATKINSON et alí, 2009). En consecuencia, resulta imprescindible integrar la perspectiva escalar en el análisis territorial entre los espacios urbanos (SALOM, 2010) para comprender mejor los fenómenos actuales.

La introducción de la escala territorial permite introducir microterritorios, en relación a espacios más amplios como la ciudad y las áreas metropolitanas, entendidas desde esta perspectiva de territorios relacionales (GORMAN-MURRAY y WAITT, 2009) (UPRICHARD et altri 2009). Como apuntan Amin and Thrift (2002, pag 8) "Los límites de la ciudad se han vuelto demasiado permeables y extendidos tanto geográfica como socialmente para ser teorizados globalmente... existe una amalgama de procesos a veces descoyuntados y de heterogeneidad social, un sitio de conexiones cercanas y lejanas".

3. EL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO, UNA VARIABLE QUE NOS PERMITE ANALIZAR ESTA UNIDAD BARRIAL

Una de las variables que permite valorar y medir las diferentes escalas urbanas y su interconexión es el tiempo de desplazamiento, en relación a los medios de transporte utilizados. Mientras las escalas macro requieren de unos tiempos de viaje largos y la utilización necesaria de los medios de transporte mecánicos, sean públicos o privados. Los desplazamientos a nivel de barrio son, mayoritariamente, andando y sus tiempos no exceden de los 20 minutos. Por lo tanto la perspectiva multiescalar desde la geografía requiere introducir las variables de la movilidad en relación al tiempo, a los medios de transporte utilizado y al lugar donde se realizan estos desplazamientos. El tiempo de desplazamiento no es una simple relación temporal con el tiempo que marcan los relojes, al contrario es un valor que indica que estructura tiene la ciudad, valorando las relaciones de proximidad que esta puede ofrecer a sus ciudadanos.

Sin embargo el tiempo de desplazamiento ha sido analizado desde una perspectiva economicista, donde su valor estaba relacionado exclusivamente con su valor monetario (LYONS and URRY, 2005). Desde esta perspectiva el ahorro de tiempo estaba relacionado con el incremento de velocidad y con la construcción de nuevas infraestructuras, excluyendo la el vector espacial y con él las distintas escalas territoriales que concurren en la dimensión del tiempo de desplazamiento. Esta relación entre tiempo de desplazamiento y escalas territoriales se enlaza con las ideas de Massey cuando argumenta que el tiempo y el espacio son interdependientes y no pueden entenderse de forma aislada (MASSEY, 2005) y que esta dependencia provoca lo que Lefebvre (2004) conceptualiza como el ritmo de la ciudad.

Muchos estudios demuestran que el tiempo medio de desplazamiento por persona a lo largo de una jornada se ha mantenido estable, un poco más que una hora diaria

(SCHAFER, 1998, page 459), a pesar de que las distancias a ciertas actividades, mayoritariamente al trabajo, pero también relacionadas con el ocio o con las relaciones sociales han incrementado sus distancias (CASS et al., 2005), existe el concepto de *commuting tolerance* (CLARK et al., 2003) para describir el máximo de tiempo que los ciudadanos toleran en sus desplazamientos al trabajo, situado en torno a los 30–45 min (GETIS, 1969; VAN OMMEREN et al., 1997).

De ello se puede deducir que si los totales de tiempo de desplazamiento se han mantenido estables, pero algunos de los recorridos diarios han incrementado su tiempo de desplazamiento otros han tenido que disminuir. De ahí que se estén revalorizando aquellos modos de transporte que consumen menos tiempo, como es el caminar (DFT, 2005; 2006; TFL, 2007) y aquellas escalas territoriales que permiten estos movimientos, como el barrio, que apuestan por la proximidad.

Y aunque algunos críticos mantienen que aún son poco relevantes, e incluso marginales, las políticas públicas que tienen en el caminar su objetivo principal, lo que sí es cierto es que las políticas locales sobre transporte y movilidad han ido cambiando en los últimos años, especialmente cuando el discurso medioambiental ha irrumpido con fuerza (VIGAR, 2002) y con ello se ha revalorizado los medios de transporte menos contaminantes, el caminar entre ellos.

4. LA PROXIMIDAD EN RELACIÓN A LOS MOVIMIENTOS EN LA CIUDAD

El análisis de las movilidades como un amplio rango de categorías de conexión, distancia y medio de transporte, transforma las ciencias sociales y sus métodos de trabajo (SHELLER and URRY, 2006; URRY, 2007). Aquí focalizamos el análisis en los microdesplazamientos, relacionados a una escala urbana, la de barrio, con el objetivo de analizar las dinámicas de proximidad en un espacio urbano con características metropolitanas. Una proximidad que se define por el tiempo de desplazamiento. El valor del tiempo de viaje depende de sus posibilidades de rica experiencia y práctica, ambas imaginadas y promulgadas. (WATTS, URRY, 2008). El viaje no es un espacio sin valor; es un paisaje en constante relación con el medio de transporte que se utilice y tiene una temporalidad i sociomaterialidad propias (INGOLD, 2000) que crean un único espacio cambiante entre la salida y el destino.

En las áreas metropolitanas, donde el análisis territorial ha sido, tradicionalmente, desde la relaciones de lejanía subrayando los desplazamientos de las personas entre distintos municipios, entre centros y periferias o incluso entre estas, parece que la proximidad que se convierta en un bien escaso. Así según se intensifican las dinámicas metropolitanas en la medida las distancias entre las actividades cotidianas se expanden, especialmente entre el lugar de trabajo y el de residencia. Un incremento de la distancia que implica un aumento del tiempo de conexión y una pérdida de tiempo personal. Sin embargo es precisamente en estos espacios donde los desplazamientos son grandes consumidores de tiempo, donde se fortalecen también los movimientos mínimos, los que utilizan poco tiempo y se desarrollan andando.

La proximidad es percibida como un intangible urbano que hace que los tiempos tengan más calidad y estén más relacionados con la vida cotidiana. Es en este contexto donde la demanda de proximidad se debe entender como una demanda de tiempo y de calidad urbana que se expresa con demandas de mantener, allí donde sea posible, o en aproximar, allí donde están demasiado alejados, los servicios colectivos en los ámbitos

cotidianos. Así las proximidades se pueden dar en cualquier parte del ámbito metropolitano, en el centro pero también en sus periferias, con lo que se abre una posibilidad de que se configure un sistema de centros submetropolitanos con mayor autonomía (MIRALLES-GUASCH y CEBOLLADA, 2009; MÉNDEZ, 2009 ASCHER, 1995).

La proximidad, es un concepto que hoy se está debatiendo en las grandes urbes europeas y que hace referencia a variables como la calidad de vida, el ahorro de tiempo de desplazamiento, el espacio público como espacio de relación social y con elementos de sostenibilidad urbana. El movimiento nacido en EEUU, el *new urbanism* o el concepto de la ciudad sostenible son estrategias urbanas que tienen en el barrio y con él la proximidad entre los orígenes y los destinos de la movilidad de sus ciudadanos una de sus ejes centrales.

5. DESDE DONDE ANALIZAR LA PROXIMIDAD: EL IR ANDANDO Y LOS MICRODESPLAZAMIENTOS.

La idea de ciudad implantada durante todo el siglo XX, inspirada en la ciudad funcional, dispersa y de baja densidad. Donde la distancia ha dejado de ser una consecuencia directa de la necesidad de distribución de las funciones sobre el territorio urbano para pasar a ser un elemento asociado a los avances tecnológicos. En palabras de Kohr (1976), ha dejado de ser una distancia funcional para pasar a ser una distancia tecnológica. Induciendo a menospreciar los desplazamientos cortos a favor de los largos, con lo que se ha ido construyendo un conjunto de supuestos urbanísticos, económicos y sociológicos en base sólo a la movilidad de larga distancia (en tiempo y en espacio), asociada a la utilización de los medios de transportes mecánicos.

En consecuencia existen muchos artículos y estudios sobre los desplazamientos de las personas en la ciudad cuando estos requieren la utilización del transporte mecánico, sea este público o privado. También hay muchos trabajos sobre los medios de transporte urbanos o sobre las infraestructuras (viarias o ferroviarias) que soportan a estos medios de transporte. Sin embargo son pocos los trabajos dedicados a los desplazamientos que no requieren medios de transporte mecánico, aquellos que se pueden realizar andando (SANZ, 1998; MIDDLETON, 2009).

Los desplazamientos a pie están relacionados con las dinámicas de proximidad urbanas, por lo que, además de caracterizar los desplazamientos y a las personas que los realizan, ofrecen información sobre qué actividades se realizan en los entornos próximos a la residencia. Una información útil para valorar el término proximidad urbana en las ciudades objeto de análisis.

Sin embargo en los últimos estudios de movilidad urbana y en los trabajos de planificación territorial el tema del peatón está adquiriendo cada vez más relevancia, hasta el punto que en muchos de ellos ya se considera que este modo de desplazamiento debe ser equiparable y equiparado a otros medios de transporte mecánicos (UITP, 2005).. Esto significa en términos urbanos hacer ciudades compactas, diversas y multifuncionales donde las distancias entre actividades y funciones puedan ser recorridas andando. Y en términos de espacio público requiere un diseño que de seguridad y proteja al peatón de posibles las agresiones de otros medios de transporte (MIRALLES-GUASCH, 2002).

El peatón o la marcha a pie al ser redescubierta como medio de transporte, permite valorarla y evaluarla en nuevos marcos conceptuales, como el que ofrece el paradigma

de la sostenibilidad, relacionado con los costes medioambientales. Sin embargo podríamos, también, analizarlo desde un enfoque más urbano, más territorial, donde las variables relacionadas sean: compacticidad, mezcla de actividades, los usos del espacio público y el diseño de este. Y también desde un enfoque más social utilizando variables como la proximidad y el tiempo de desplazamiento.

Desde este enfoque espacial, y no sólo de movilidad, permite diferenciar los desplazamientos a pie según los tiempos de los movimientos y con ello conceptualizar los microdesplazamientos. Aquellos movimientos de cinco minutos o menos andando, que permite recorrer unas distancias de unos 340 m a una velocidad estándar de 4Km/h.

La proximidad puede ser leída en una ciudad o área metropolitana desde estos desplazamientos andando, subrayando aquellos recorridos por el barrio de residencia o por las cercanías del lugar de trabajo.

Y a pesar de este interés creciente que estos suscitan, se sabe poco de cómo son estos recorridos, de quien los realiza, para hacer qué o que distribución horaria tienen. Una información insuficiente que revela la poca atención que los *micromovimientos* en la ciudad han tenido por parte de los científicos urbanos. Esto significa que se desconoce el pulso de la ciudad, un pulso que se formula desde los desplazamientos por el barrio, cerca del domicilio o del lugar de trabajo; por aquellos movimientos cotidianos y cercanos tan integrados a la vida diaria que muchas veces no se consideran ni desplazamientos. Nuestra percepción y nuestro imaginario colectivo otorgan a la movilidad una dimensión mayor en tiempo, en distancia y también en dificultad, pues los desplazamientos son aquella actividad que implica problemas colectivos como la congestión y también individuales como la fatiga o el estrés.

6. LAS DINAMICAS DE PROXIMIDAD EN LA CIUDAD DE BARCELONA

El caso de Barcelona combina dos realidades territoriales que condicionan su movilidad. Por una parte una ciudad compacta, mediterránea, enmarcada entre el mar, la sierra de Collserola y los ríos Llobregat, Besós. Por una parte es la ciudad histórica su ampliación a partir del plan de ensanche de Cerdá, con una periferia de barrios construidos en el desarrollismo de la segunda parte del s. XX. Por otra, el municipio de Barcelona es el centro de una ciudad funcional mucho mayor y de difícil delimitación que se extiende concéntricamente a lo largo de sus dos coronas metropolitanas.

El propósito de este estudio es analizar las dinámicas de proximidad en Barcelona a partir de la movilidad de corta distancia, con la intención de analizar las dinámicas urbanas en las unidades cotidianas (lo que en inglés se conoce como *neighbourhood*). Para ello, los desplazamientos de proximidad (1-10 minutos) y, dentro de estos, los microdesplazamientos (1-5 minutos) son indicadores que permiten estudiar la intensificación de esa escala urbana.

Una presencia elevada de microdesplazamientos a pie indica que el ciudadano encuentra, en espacios muy cercanos a su residencia, muchas de sus actividades cotidianas. Puesto que a una velocidad media de peatón (4 km/h), el radio de acción es de hasta 650 metros en los desplazamientos de 10 minutos, o 330 metros en el caso de los microdesplazamientos. Esto significa una alta presencia de servicios, comercio, equipamientos y otros *amenities*, en un radio muy pequeño. El análisis de los desplazamientos de corta duración también permite poner a prueba la imagen de Barcelona como ciudad compacta y mediterránea, paradigma del espacio público intenso y accesible.

El presente análisis se sustenta en los datos de la Encuesta de Movilidad cotidiana de 2006 (EMQ06) (ATM, 2006), con una muestra de más de 24.000 entrevistas solo para la ciudad de Barcelona, lo que permite una desagregación por distritos, que será la unidad de análisis utilizada.

6.1. Pautas de movilidad de proximidad en la ciudad de Barcelona

En el año 2006, cuando se realiza la EMQ, se contabilizan en la ciudad de Barcelona 1.403.781 habitantes mayores de 16 años. Significa un 23,2% de la población total catalana y un 34 % del total del ámbito metropolitano. Los desplazamientos realizados por esta población en un día eran de 5.139.453 desplazamientos.

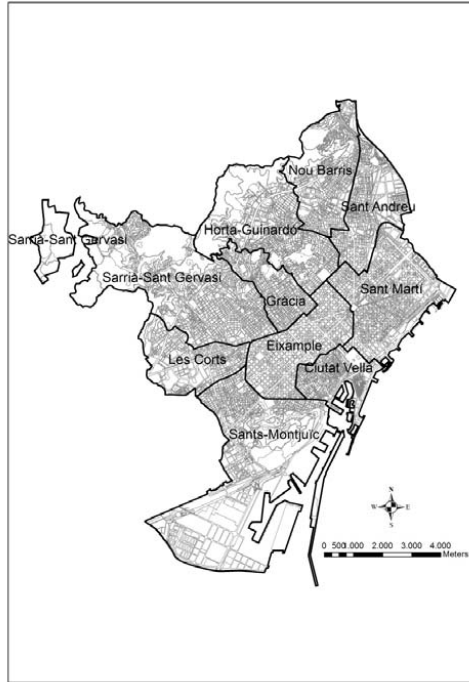
De todos estos, el 35% de los desplazamientos alcanzan un tiempo máximo de 10 minutos y un 16% 5 minutos, lo que significa que se realizan 824.411 microdesplazamientos (≤ 5 min). Una gran mayoría de ellos se realizan a pie (87.2%), aunque un 10% de se hacen en coche (un 10% que significan 85.475 desplazamientos). En los desplazamientos más largos pero que aún consideramos dentro del ámbito de la proximidad, (entre 6 y 10 minutos), el porcentaje de ir a pie se reduce hasta 66,6% y el uso del coche aumenta hasta un 22,5%.

A pesar de que Barcelona cuenta con un buen sistema de transporte público, en tiempos tan cortos el porcentaje el uso de medios como el autobús o el metro es marcadamente bajo. Dentro de la categoría de microdesplazamientos, solo 2,4% se realizan en transporte público. A medida que aumenta el tiempo de desplazamiento aumenta también el uso del transporte público (9.4% en desplazamientos de entre 6 y 10 minutos).

6.2. Los desplazamientos de proximidad en las unidades vecinales dentro de la ciudad de Barcelona

La división administrativa de Barcelona divide la ciudad en 10 distritos con características de renta y densidad diferentes (Figura 1). La ciudad en su conjunto, con una densidad media cercana a los 16.000 habitantes por km^2 se sitúa muy por encima de otras grandes ciudades como Londres (4.542 hab/ km^2), o Madrid (5.208 hab/ km^2) y casi al nivel de otras como París (20.980 / km^2). Esto se debe, en parte, a que la urbanización ha colmatado por completo los límites municipales. Sin embargo y a pesar de su alta densidad media, si se analiza a escala de distrito se observan realidades muy desiguales, con distritos con densidades superiores a los 35.000 hab/ km^2 (Eixample) y otros como Sarrià (7.241 hab/ km^2) con densidades mucho más bajas que la media de la ciudad (Cuadro 1).

Figura 1: Mapa de la división administrativa en distritos en la ciudad de Barcelona.



Fuente: Elaboración propia.

En términos de renta también existen diferencias relevantes. La media de la ciudad estaba situada en 2005 en 16.660 euros anuales, pero los extremos los marcaban el distrito de Nou Barris con 11.337 euros/año y Sarrià con unos ingresos de 29.599 euros anuales.

Los valores de densidad y renta podrían ser a priori factores explicativos de la presencia o intensidad de las dinámicas de proximidad. Estudios como los de Certero (1996) o Naess (1993) inciden en la importancia de la variable renta mientras que el estudio de Newmann y Kenworthy (1989) se centra en la variable densidad como factor explicativo de la movilidad. En el caso de Barcelona como se verá, las dos variables no influyen por igual pues la renta es más relevante que la densidad.

Cuadro 1: Distritos de Barcelona por renta y densidad de población.

	Densidad de población (hab/km ²)	Renta 2005 (euros/año)	Renta BCN = 100
Ciutat Vella	24.289	11.919	72
Eixample	35.671	19.260	116
Sants-Monjuic	8.048	13.356	81
Les Corts	13.871	23.075	139
Sarrià - Sant Gervasi	7.241	29.599	179
Gràcia	29.346	17.306	105
Horta - Guinardó	14.372	14.154	85
Nou Barris	21.131	11.337	68
Sant Andreu	22.329	13.645	82
Sant Martí	22.126	14.182	86
BARCELONA	15.970	16.555	100

Fuente: elaboración propia a partir de Anuario estadístico municipal, Ajuntament de Barcelona.

6.3. Proximidad y microdesplazamientos por distritos en Barcelona

Las características de los desplazamientos no se distribuyen por igual en todos los distritos. Así, aunque el término municipal de Barcelona conforma una ciudad compacta sin grandes diferencias de accesibilidad o dotación de equipamientos entre sus distritos, si que podemos observar ligeras variaciones entre las dinámicas de proximidad en cada uno de los distritos (cuadro 2).

Cuadro 2: Dinámicas de proximidad por distritos

	Tiempo de desplazamiento (media)	Desplazamientos de menos de < 5 min (%)	Desplazamientos de menos de <10' (%)	Desplazamientos de menos de <5' a pie	Vehículos / Habitante
Ciutat Vella	23,8	16,7	37,5	87,8	0,41
Eixample	22,4	15,4	34,4	90,3	0,58
Sants-Monjuic	22,6	15,6	35,7	89,8	0,50
Les Corts	22,4	17,8	36,4	85,5	0,70
Sarrià - Sant Gervasi	21,9	14,8	35,3	79,3	0,83
Gràcia	24,0	16,4	33,1	82,6	0,56
Horta - Guinardó	25,5	14	31,3	81,5	0,55
Nou Barris	23,9	17,9	35,3	92,1	0,46
Sant Andreu	24,1	17,4	36,0	89,2	0,48
Sant Martí	23,9	16	35,6	87,6	0,48
Barcelona	23,5	16,2	35,1	86,6	0,55

Fuente: Elaboración propia a partir de datos EMQ 06.

El tiempo de desplazamiento medio no es un buen indicador ya que la combinación de diferentes medio de transporte con distintas velocidades puede generar valores erráticos. El análisis de los microdesplazamientos da mejores resultados ya que indica cómo se comportan los desplazamientos dentro del ámbito más cercano a la residencia del individuo.

La primera conclusión destacable es que no existen, en términos numéricos, grandes diferencias entre las distintas partes de la ciudad en cuanto a microdesplazamientos. El esfuerzo de los ayuntamientos democráticos en las últimas dos décadas del siglo XX en superar los déficits urbanísticos del municipio y la escasez en la dotación de servicios de algunas zonas de la ciudad, ha hecho que no se aprecian grandes diferencias en la distribución de los servicios comerciales o los equipamientos. Esto conforma una ciudad homogénea en la que dinámica de barrio, o de proximidad son igualmente posible en todos sus distritos.

Entre los distritos con una mayor frecuencia de microdesplazamientos encontramos los distritos de Nou Barris (17.9%), Les Corts (17.8%) o Sant Andreu (17.4%), mientras que en los que menos utilizan el ámbito próximo de la ciudad se encuentran Horta-Guinardó (14%) o Sarrià (14.8%) como casos destacados.

Entre los distritos mencionados con más trayectos cortos se encuentran características morfológicas y de renta muy desiguales: Sant Andreu tiene un centro histórico de finales del s.XIX y principios del s.XX; Nou Barris, creció con la edificación desarrollista de los años 60 y es uno de los distritos con la renta más baja de Barcelona; finalmente Les Corts es uno de los distritos más ricos de la ciudad y en el que el 12% de su superficie se dedica a urbanización residencial dispersa. Que encontremos realidades tan distintas entre los barrios con mayor uso de proximidad indica que no hay un solo modelo de ciudad válido para promover la proximidad sino que esta se puede dar en ámbitos muy diversos.

Por contra, si que parece existir una relación entre intensidad de uso del barrio cercano y su disposición geográfica y funcional dentro del conjunto de la ciudad. Paradójicamente, no son los distritos más céntricos los que tienen mayor proximidad, sino tres de los distritos periféricos. También los dos distritos con menos proximidad son periféricos (Horta y Sarrià) lo que da pie a pensar que cuando las condiciones son adecuadas para la proximidad estas se dan con mayor intensidad en los distritos periféricos donde se tiene que recorrer una mayor distancia hasta el centro de la ciudad y que por tanto los centros de barrio se erigen como polos con una mayor frecuencia de uso. Allí donde estos polos de barrio no consiguen satisfacer las necesidades básicas, la población se tiene que desplazar hasta el centro de la ciudad con lo que el uso de la proximidad baja (caso de Horta o Sarrià).

En los distritos céntricos (Eixample, Ciutat Vella, Gràcia), la disposición de comercio y servicios siempre es elevada pero la percepción del barrio se diluye, siendo el conjunto de la ciudad el ámbito natural de la población con lo que el número de desplazamientos cortos se queda en valores medios alrededor del 16%.

6.4. Proximidad y microdesplazamientos por medio de transporte

Pero tal y como se ha mencionado, la proximidad no puede ser medida sólo en tiempos de desplazamiento, también el modo de transporte utilizado es importante. Muy diversos estudios han constatado los efectos positivos derivados del viaje a pie (SOLNIT 2001, LYONS y URRY 2005, MIDDLETON 2008), en términos de sostenibilidad del sistema de transporte sino que para el comercio y la vida de barrio el

peatón es más productivo que el conductor. A este efecto, en Barcelona se encuentra una relación inversa entre el porcentaje de uso de medios no motorizados y el índice de motorización del distrito. Así, los distritos con mayor uso del desplazamiento a pie en los viajes cortos (Nou Barris, Eixample, Sants-Monjuic) son también distritos por debajo de la media en índice de motorización. A su vez, dado que el índice de motorización se encuentra muy ligado al nivel de renta de la población, también se halla una relación inversa entre la renta media del distrito y el ir andando en los microdesplazamientos. En aquellos distritos con mayor renta, hay mayor número de vehículos por habitante y en consecuencia aumentan las posibilidades de utilizarlo en los desplazamientos cortos.

Podemos concluir pues que el nivel de ingresos es un factor que no entra en juego en cuanto a la utilización del barrio cercano o la proximidad pero que si influye en la elección del modo de transporte con que hacemos estos desplazamientos cortos, a través de un valor como tener o no vehículo en propiedad.

7. CONCLUSIONES

Paradójicamente, aunque en la ciudad actual las distancias recorridas son cada vez mayores, y las velocidades tecnológicas nos permiten expandir los límites de la ciudad funcional, la proximidad se ha revalorizado en los últimos años siendo, uno de los estandartes de nuevas tendencias urbanas como el *New Urbanism* o las teorías de creatividad urbana de Richard Florida. La proximidad implica consumir menos tiempo viajando y por tanto disponer de más tiempo personal. Implica también una mejora medioambiental en el sistema de transporte reduciendo la necesidad de viajes largos y haciendo posible realizar trayectos a pie.

El artículo parte del principio que el análisis del tiempo de desplazamiento permite conocer la estructura de la ciudad. Así, los desplazamientos de menos de 5 minutos pueden ser un indicador válido para evaluar las dinámicas de proximidad dentro de la ciudad de Barcelona.

En el caso de Barcelona, sus características de ciudad densa y compacta y su amplia distribución de servicios permiten que casi una sexta parte de los desplazamientos sean menores a cinco minutos. En la comparación por distritos, su homogeneidad morfológica provoca que la presencia de dinámicas de proximidad dependa en mayor medida de las variables socioeconómicas (renta) y menos de las morfológicas (densidad). También se encuentran indicios de que en el caso de Barcelona la tenencia de coche en propiedad es la variable clave para entender la frecuencia en que los desplazamientos cortos se hacen a pie.

BIBLIOGRAFÍA

- AMIN, A. THRIFT, N. (2002): «Cities: Reimagining the Urban», Polity Press, Cambridge.
- ASCHER, F. (1995): *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris Editions Odile Jacob
- ATKINSON, R. DOWLING, R. MCGUIRK, P. (2009): «Guest editorial» Environment and Planning A, Vol 41, p. 2816-2822
- ATM, (2006): «Encuesta movilidad cotidiana 2006 PTOP. Generalitat de Catalunya.
- BERMAN, M. (1989): Todo lo sólido se desvanece en el aire. Madrid. Siglo XXI.

- CASS, N., SHOVE, E., y URRY, J. (2005): «Social exclusion, mobility and access», *The Sociological Review*, n. 53(3), p. 539-555.
- CEBOLLADA, À. (2009): «Mobility and labour market exclusion in the barcelona metropolitan region», *Journal of Transport Geography*, n. 17(3), p. 226-233.
- CERVERO, R. (1996): «Jobs-housing balancing revisited», *Journal of the American Planning Association*, n. 62(4), p. 492-511.
- CLARK, W., HUANGB Y., WITHERSC, S. (2003): «Does commuting distance matter? Commuting tolerance and residential change», *Regional Science and Urban Economics* n. 33, p. 199-221
- DFT Department for Transport: « Annual report and accounts ». UK The Stationery Office, London
- DUANY, A. (1997): «Urban o suburban?», *Harvard Design magazine*. p 47-63
- DUPUY, G. (1998): *El urbanismo de las redes. Teorías y Métodos*. Barcelona, Oikos Thau.
- FLORIDA, R (2002): *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life*. New York, Basic Books.
- FLORIDA, R (2005): *Cities and the Creative Class*, London,. Routledge.
- FLORIDA, R. L. (2008): *Who's your city? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life*, New York, Basic Books.
- FOSTER, P. (1981): *From Streetcar to superhighway: american city planners and urban transportation 1900-1940*, Philadelphia, Temple University Press
- GARREAU, J., (1991): *Edge City: Life on the New Frontier*, New York, Doubleday.
- GETIS, A., (1969): «Residential location and the journey to work», *Proceedings, Association of American Geographers* n. 1, p. 55-59.
- GOLBERG, D (1999): «Covering urban sprawl. Rethinking the American dream ». RTNDF. Environmental Journalim Center.
- GORDON, P., KUMAR, A., y RICHARDSON, H. W. (1989): «The influence of metropolitan spatial structure on commuting time». *Journal of Urban Economics*, n. 26(2), p. 138-151.
- GORMAN-MURRAY A, WAITT G, (2009): «Queer-friendly neighbourhoods: interrogating social cohesion across sexual difference in two Australian neighbourhoods' » *Environment and Planning A*. n. 41, p. 2855 - 2873
- GREGORY, D. (2002): *Urban Sprawl. Causes, consequences & policy responses*. Washington, Urban Institute Press..
- INDOVINA, F. (1998): «Algunes consideracions sobre la ciutat difusa». *Documents d'anàlisi geogràfica* n.33. p. 21-32
- INGOLD, T. (2000): *The perception of the environment: essays in livelihood, dwelling and skill*. London and New York: Routledge.
- JACOBS, J (1961): *Life and death of great american cities*. London, J Cape.
- KATZ, P., SCULLY, V. J., y BRESSI, T. W. (1994): *The new urbanism: Toward an architecture of community*. New York: McGraw-Hill.
- KOHR, L (1976): *City of a man: The Duke of buen consejo*. Universidad de Puerto Rico
- LE CORBUSIER, & CONVERTI, R. (2001): *La ciudad del futuro* (4a ed.). Buenos Aires, Infinito.
- LEFEBVRE H, (2004): *Rhythm analysis: Space, Time and Everyday Life Continuum*, London

- LONGO, T. (1992): *La città sconfinata* en Salzano, E. (ed) *La città sostenibile*. Roma. La terza.
- LYONS G, URRY J, (2005): «Travel time use in the information age» *Transportation Research Part A* n. 39 p. 257 - 276
- MASSEY, D. B. (2005): *For space*. London SAGE Publications Ltd.
- MÉNDEZ, R. (2009): «Procesos recientes en regiones metropolitanas. Transformaciones económicas y reorganización territorial. Algunas interpretaciones y debates in *La perspectiva geográfica ante los retos de la sociedad y el medioambiente en el contexto Ibérico* » Ponencias del XI Coloquio Ibérico de Geografía. Alcalá de Henares-Pastrana, octubre 2008. UAH, Madrid.
- MIDDLETON, J. (2009): «Stepping in time': walking, time, and space in the city» *Environment and Planning A*, n. 41, p. 1943- 1961
- MIRALLES GUASCH, C. (2002): *Ciudad y transporte: El binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel.
- MIRALLES-GUASCH, C. y CEBOLLADA, À. (2009): «Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana» *Boletín de la A.G.E.* n. 50 p. 193-216
- MUÑOZ, F. (2008): *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona Gustavo Gili.
- NAESS, P. (1993): «Transportation energy in Swedish towns and regions» *Scandinavian Housing and Planning Research*, n. 10(4), p. 187-206.
- NELLO, O. (2001): *Ciutat de ciutats*. Barcelona. Empúries
- NEWMAN, P. y KENWORTHY, J.R. (1989): *Cities and Automobile Dependence – An International Sourcebook*,. Aldershot: Gower.
- SALOM, J. (2010): «El territorio, escalas y estrategias en Territorio, paisaje y sostenibilidad. Un mundo cambiante» Barcelona, Ediciones Serbal, p. 113-136..
- SANZ, A. (1998): *La ciudad a pie: un programa para recuperar las urbes. Ciudades más sostenibles*. Madrid, Instituto Juan de Herrera, ed.
- SCHAFER, A. (1998): «The global demand for motorized mobility» *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n. 32(6), p. 455-477.
- SHELLER M, URRY J, (2006): «The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*» n. 38(2), p. 207 – 226
- SOLNIT, R. (2002): *Wanderlust :A history of walking*. London: Verso.
- TFL (2007): «Transport for London. London travel report. Annual report » disponible en: <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/London-Travel-Report-2007-final.pdf>
- UITP (2005): «Mejorar la calidad de vida. Una mejor movilidad para todos en el mundo». Unión Internacional del transporte público. Bruselas. Disponible en: <http://www.uitp.org/SD/pics/2005/SR-complet-es.pdf>
- UPRICHARD E, BURROWS R, PARKER S, (2009): «Geodemographic code and the production of space» *Environment and Planning A* n. 41 p. 2823 ^ 2835
- URRY, J (2007): *Mobilities*. Bodman. Polity Press.
- VAN OMMEREN, J.N., RIETVELD, P., NIJKAMP, P. (1997): «Commuting in search of jobs and residences» *Journal of Urban Economics*, n.42, p. 402–421.
- VIGAR, G. (2002): *The politics of mobility: Transport, the environment and public policy*. London, Spon Press.
- WATTS L, URRY J, (2008): «Moving methods, travelling times» *Environment and Planning D: Society and Space*, n. 26(5), p. 860–874

DESARROLLO AUTONÓMICO E INCIDENCIA ECONÓMICA Y URBANA EN LAS CAPITALES REGIONALES: EL CASO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA¹

JUAN MANUEL PARREÑO CASTELLANO
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
jparreno@dgeo.ulpgc.es

RESUMEN

En esta comunicación pretendemos aproximarnos a la incidencia que ha tenido el sistema autonómico en la economía, demografía y dinámica urbana en Las Palmas de Gran Canaria, una de las dos capitales autonómicas. Concluimos que la capitalidad autonómica ha colaborado en la redefinición de un nuevo modelo económico y social en la ciudad, en la metropolización del área y en el establecimiento o reforzamiento de centralidades urbanas.

PALABRAS CLAVE: Sistema Autonómico, Capitalidad, Estructura Urbana, Modelo Económico, Mercado inmobiliario.

ABSTRACT

In this paper we intend to approach the impact of the autonomic system in the economy, demography and urban processes in Las Palmas de Gran Canaria, one of the two regional capitals. We conclude that the statement of capital has contributed to the redefinition of a new economic and social model in the city, the creation of a metropolitan area and the establishment or strengthening of urban centralities.

KEYWORDS: Autonomic System, Capital City, Urban Structure, Economic Model, Real Estate Market.

1. INTRODUCCIÓN

La creación del Estado de las Autonomías ha suscitado frecuentes análisis sobre el gasto público que comporta, su nivel de eficiencia, la generación de desigualdades sociales y económicas dentro del país y un sinfín de aspectos. Parte de este debate omite el papel que esta estructura descentralizada desempeña en la distribución territorial de la actividad económica y en la potenciación de las capitales autonómicas en el actual contexto de progresiva globalización.

En este sentido, creemos que, en el caso de Canarias, el desarrollo económico y urbano experimentado en los últimos cinco lustros y en sus dos capitales, está vinculado a la consolidación de la estructura autonómica. En las Islas, lo público ha suplido a la

¹ Este texto se enmarca en el proyecto de investigación **Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2008)**. Dinámicas, procesos y políticas, integrado en el Plan Nacional de Investigación I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación para el período 2010-2012 (Código: CSO 2009-11261-(Subprograma GEOG)).

iniciativa privada de tal modo que el nivel de prosperidad alcanzado en la actualidad difícilmente se hubiera obtenido en una estructura administrativa centralizada. Pero además, el desarrollo autonómico ha permitido, al menos para Las Palmas de Gran Canaria, la reformulación de un nuevo modelo económico sustitutivo del que se había desarrollado entre los cincuenta y los setenta del siglo XX.

En el texto que sigue se analiza la incidencia económica que el desarrollo autonómico tiene en Canarias y el impacto económico, demográfico y urbano en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Para ello, tras presentar las principales características del proceso autonómico insular, se analiza con brevedad la incidencia socio-económica del sector público en las Islas y la relación entre capitalidad y modelo económico, crecimiento urbano, metropolización, estructura urbana y mercado inmobiliario.

2. CREACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CANARIA: COMPETENCIAS Y BICAPITALIDAD

Mediante la *Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, del Estatuto de Autonomía de Canarias* la región se constituyó en comunidad autónoma, tras un largo proceso que se había iniciado en 1978. Al mismo tiempo, mediante la *Ley Orgánica 11/1982, de 10 de agosto, de transferencias complementarias a Canarias*, conocida como LOTRACA, se concretó la mayor parte de las competencias transferibles. En realidad, la transferencia de competencias se había iniciado en 1979 y no culminaría hasta 1999.

Como resultado, Canarias cuenta con un régimen competencial mixto que combina competencias exclusivas (con plena potestad legislativa), concurrentes (desarrollo y ejecución de la normativa básica del Estado) y compartidas (ejecución de la normativa procedente de la Administración Central).

Con el fin de llevar a la práctica las competencias transferidas, se crea una estructura político-administrativa verdaderamente compleja. Parte en primera instancia de la división de poderes existente por la que recayó el legislativo en el Parlamento de Canarias, el ejecutivo en el Gobierno y el judicial, en el Tribunal Superior de Justicia de Canarias. Asociado a esta división tripartita existe una estructura administrativa compuesta, en primer lugar, por la administración pública de la Comunidad, donde se incluye Presidencia, Vicepresidencia y las distintas Consejerías, con todos sus departamentos vinculados. En segundo lugar, los *Organismos Autónomos* (Academia Canaria de Seguridad, Agencias, Institutos y Servicios Canarios), los *Entes de Derecho Públicos* (Radiotelevisión Canaria, Consejo Económico y Social), un *Organismo Público de Naturaleza Consorcial*, la Agencia de Protección del Medio Ambiente Urbano y una *Entidad Pública Empresarial*, la Escuela de Servicios Sanitarios y Sociales de Canarias. En total, una compleja trama compuesta por 201 entidades.

La estructura se completa, en tercer lugar, con 28 *Sociedades Mercantiles Públicas* (Empresas Públicas), 13 *Fundaciones de competencia o titularidad pública* y dos Universidades (Universidad de La Laguna y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria), que engloban, a su vez, varias fundaciones. No podemos olvidar, por último, las cuatro *Instituciones públicas* existentes que son, además del Parlamento de Canarias, la Audiencia de Cuentas, con doble sede, el Diputado del Común y el Consejo Consultivo de Canarias.

Asimismo, se declaró en el Estatuto de Autonomía la fórmula de capitalidad regional compartida con la intencionalidad de acabar con el “pleito insular” en el

Archipiélago, como así se ha llamado la pugna que históricamente han mantenido las islas de Gran Canaria y Tenerife y en concreto sus dos principales ciudades por la capitalidad de la región. En adelante, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife se erigen en capitales con igualdad de derechos por lo que se distribuirán paritariamente las sedes institucionales de la Comunidad. El Parlamento regional tendrá su sede permanente en Santa Cruz de Tenerife mientras que la Delegación del Gobierno Central se localizará en Las Palmas de Gran Canaria. A su vez la sede de la Presidencia del Gobierno de Canarias alternará entre ambas ciudades según los períodos legislativos.

Con las Consejerías (que no pondrán superar la cifra de once) se adoptó una medida parecida de manera que sus respectivas sedes se repartirán de la forma más equilibrada posible entre las dos capitales. Lo mismo cabe decir respecto al resto de la estructura administrativa (HERNÁNDEZ BRAVO DE LAGUNA, 1997).

3. INCIDENCIA SOCIO-ECONÓMICA DEL SECTOR PÚBLICO AUTONÓMICO EN CANARIAS

La aprobación del Estatuto de Autonomía y su puesta en práctica ha supuesto un cambio, no sólo político en las islas, sino también económico y social. De esta manera, tanto en términos absolutos como en términos relativos el sector público ha ido ganando importancia en la actividad económica de Canarias y especialmente en sus capitales. En 2008, el 15,8% del producto interior bruto regional (valor añadido bruto público) fue generado de manera directa por el sector público, porcentaje superior en algo más de tres puntos a la media española (PÉREZ GARCÍA, 2011). La participación de esa cifra que correspondió a la Comunidad Autónoma fue de un tercio, en torno al 5,3% del PIB, si partimos de la estructura de gasto público en las islas y de la relación entre éste y el producto interior bruto.

El análisis de la estructura del gasto de la Comunidad Autónoma nos permite ahondar más en este aspecto. En 2008, la mitad del gasto se destinó a remuneraciones, una quinta parte a transferencias y consumos intermedios y gastos corrientes respectivamente y tan sólo un 11% a la formación bruta de capital. Respecto a las remuneraciones, debe destacarse que la Comunidad Autónoma Canaria absorbe la mayor parte de la masa salarial del sector público en las islas. En concreto, según el Boletín Estadístico del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas, en Canarias existían algo más de 66.000 trabajadores públicos adscritos a la Comunidad en 2011 (cifra que se incrementaría en realidad en varios miles ya que el Boletín Estadístico no incluyó las Entidades Públicas Empresariales y el total de trabajadores de la Universidad de La Laguna). El 83% de los efectivos de la comunidad autónoma estaban relacionados con el ejercicio de las competencias sanitarias y educativas, valor que se incrementaría si considerásemos a los trabajadores de las universidades canarias.

El desarrollo de la comunidad autónoma ha acarreado que entre 1996 (año en que ya se le han transferido la mayoría de las competencias) y el 2011 su plantilla se incrementara en unos mil nuevos empleados públicos cada año como promedio. Por tanto, estas cifras revelan la importancia que tiene el gasto público autonómico en el mantenimiento de la masa salarial en las Islas, por un lado, y por otro, en el sostenimiento de la demanda interna, en la medida en que los trabajadores de la Comunidad Autónoma suponen entre un 8 y 9% del total de ocupados en las Islas.

Además de las remuneraciones, las transferencias tienen una incidencia también directa en el sostenimiento de la demanda, sin obviar por supuesto, las implicaciones que conlleva para el sostenimiento del Estado del Bienestar. En 2008, las transferencias públicas suponían 3824,9 euros por habitante, lo que era el 28,6% de la Renta Disponible Bruta en la región (por debajo de la media española). Como es lógico, la mayor parte de las transferencias procedían de la Administración Central. Sólo el 16,7% (638) lo hacían de la Comunidad Autónoma, por lo que en torno a un 4,8% de la renta disponible bruta procedía de las transferencias autonómicas.

Además de las remuneraciones y las transferencias, los gastos corrientes, los intermedios y la formación bruta de capital de los presupuestos autonómicos favorece, desde el estímulo a la oferta, la actividad económica. Los gastos corrientes e intermedios, que suponían en 2008 casi el 19% del presupuesto, han crecido espectacularmente desde el año 2000, un 615%, lo que manifiesta el papel cada vez más significativo que tiene el sistema autonómico en la estimulación de la actividad y la economía de escala que genera entre proveedores y administradores de servicios que mayoritariamente se localizan en el Archipiélago. En el caso de la formación bruta de capital, la incidencia se ha medido incluso en términos de producto interior bruto, estimándose que si en 2008 el 4,98% del PIB canario procedía de la formación bruta de capital público, aproximadamente el 1,7% del PIB canario procedía del gasto autonómico en este concepto, en el que podemos incluir la construcción de infraestructuras e inmuebles. Es más, coincidiendo con la aparición de la comunidad autónoma el valor del stock del capital neto público en Canarias ha registrado tasas de crecimiento más elevadas en relación con las de las décadas anteriores (MAS IVARS, 2005).

Es obvio que la administración autonómica se extiende por todos los municipios canarios, tanto desde el punto de vista del empleo directo, como de la incidencia de su gasto, y, máxime en las Islas Canarias, donde los Cabildos Insulares han asumido competencias transferidas desde la Comunidad Autónoma. No obstante, una parte significativa de la actividad y del trabajo público se concentra en las dos capitales del archipiélago, algo que es extensible al resto de comunidades autónomas (SERRANO MARTÍNEZ, 2002). Por todo ello, podemos afirmar que la incidencia directa de la Administración Autonómica en la actividad y en el empleo de Las Palmas de Gran Canaria es especialmente relevante y ha sido un elemento de dinamización económica y social de la ciudad, hasta el punto que puede ser considerado como un elemento clave en el nuevo modelo económico de la ciudad.

4. CAPITALIDAD Y NUEVO MODELO ECONÓMICO

El desarrollo de la administración autonómica en Canarias ha conllevado que casi la totalidad de la estructura administrativa generada se haya concentrado en las dos capitales del Archipiélago. En concreto, en Las Palmas de Gran Canaria se ubican 124 de los 250 departamentos administrativos autonómicos, lo que supone el 49,6% (excluyendo las dos universidades). La mayor parte corresponde con servicios de la administración autonómica, pero también destacan los organismos, las empresas autónomas y las fundaciones de titularidad pública.

Por tanto, la capitalidad ha reforzado la oferta de empleo y la actividad económica directamente vinculada con el sector público en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Este incremento de empleo y actividad es mayor aún si tenemos presente la

segunda descentralización autonómica en favor de los Cabildos Insulares, la ordenación jerárquica de los servicios públicos esenciales y la consolidación del Estado del Bienestar en las últimas, tres factores que han beneficiado especialmente a las dos capitales regionales.

Ahondando en este asunto, el mapa sanitario de la provincia de Las Palmas ubica los tres hospitales de primer orden existentes en su capital. De este modo, en Las Palmas de Gran Canaria encontramos los Hospitales Universitarios Materno Infantil, Insular y Gran Canaria Doctor Negrín. Los dos primeros inaugurados a principios de los setenta pero ampliados y renovados desde la década de los noventa. El último inaugurado más recientemente. Sus áreas de influencia aglutinan toda la isla de Gran Canaria y son los hospitales de referencia para las de Lanzarote y Fuerteventura. En su conjunto, el empleo generado por estas instituciones sanitarias radicadas en la capital autonómica asciende a más de 6.000 personas.

En relación con la educación, no podemos obviar el impacto que ha tenido la creación de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en 1989. Hoy en día, la ULPGC, con cinco campus (Tafira, Obelisco, San Cristóbal, Taliarte y Montaña Cardones) y algo más de 24.000 alumnos y 2.140 trabajadores, se ha convertido en un elemento clave en la dinamización económica y social de la capital.

En definitiva, el desarrollo autonómico ha permitido impulsar un mercado laboral público en la ciudad que, al menos parcialmente, ha sido capaz de absorber buena parte de la mano de obra que se ha incorporado al mercado de trabajo insular desde principios de los ochenta, en especial la mano de obra femenina. En otros términos, la capitalidad ha supuesto un cambio en el modelo socioeconómico de la ciudad. El agotamiento del anterior, basado en las actividades portuario-comerciales e inmobiliario-turísticas ha sido sustituido por otro más diverso en el que el sector público autonómico es uno de los ejes dinamizadores. El nuevo marco económico social viene dado por la sinergia de otras actividades como la inmobiliario-constructora (procesos de renovación urbana, edificación de nuevas periferias, construcción de grandes infraestructuras de transporte y comerciales...), la comercial (modernos centros comerciales, comercio internacional), la portuaria, la fiscal (la Reservas de Inversiones Canarias y las Zonas Especiales) y la turístico-portuaria (cruceros).

5. CAPITALIDAD, CRECIMIENTO URBANO Y METROPOLIZACIÓN

Durante estos treinta años en los que Las Palmas de Gran Canaria ha disfrutado de un estatus de capital autonómica, el crecimiento urbano ha sido incuestionable, como lo demuestra el hecho de que el número de viviendas familiares se haya incrementado un 47% entre 1981 y 2001, alcanzándose las 151.688 en el Censo de Población y Vivienda del último año o que el número de bienes inmuebles urbanos haya experimentado un ascenso del 59% entre 1990 y 2011, con un ritmo de crecimiento más acentuado a partir del año 2000.

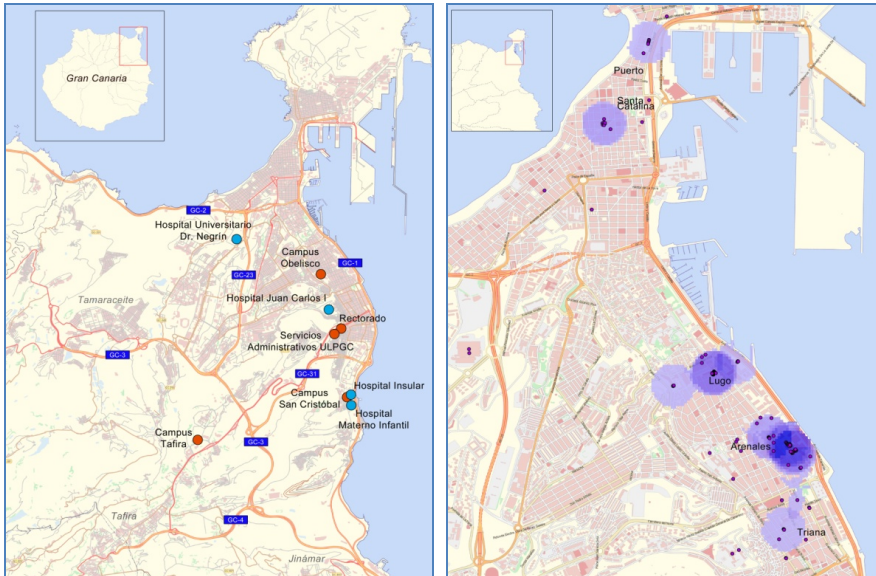
Desde el punto de vista urbanístico, este crecimiento ha estado regulado en mayor medida que en el pasado por los instrumentos de planificación. El Plan General de 1988 y la posterior revisión del año 2000 han posibilitado y guiado la expansión territorial de la ciudad en lo que se ha venido a llamar “la tercera periferia” y algunos procesos de renovación de gran importancia (La Gran Manzana, Istmo Portuario). La incidencia de la vivienda autoconstruida ha sido menor de igual modo que las grandes promociones de polígonos de vivienda han tendido a desaparecer. La promoción privada, subsidiada

o no, empresarial o en régimen de cooperativa, es el principal artífice del nuevo paisaje residencial.

Si bien es cierto que la ciudad ha crecido, lo más significativo de este periodo es la conformación del área metropolitana en la que el municipio capitalino ejerce el rol de espacio central. La concentración de funciones administrativas, y por tanto, la generación de un mercado de trabajo público y la especial localización de las inversiones públicas en la ciudad en estas últimas décadas es un factor esencial para entender este proceso.

El ejemplo más significativo de como la intervención autonómica ha propiciado la creación de estructuras metropolitanas es la concentración de buena parte de la inversión pública en la construcción de autovías de conexión de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con el resto del territorio insular (ver figura 1). Desde principios de los ochenta en que se inició la construcción de la autovía GC-1 que conecta la capital con el sur de la isla se han sucedido las inversiones. A esta autovía, que en su tramo hasta Jinámar sostiene unos 135.000 vehículos diarios, le siguió la mejora y ampliación de la salida hacia el norte de la Isla (GC-2), que mantiene un flujo de unos 30.000 coches diarios, y, desde principios del actual siglo, las tres primeras fases de la Circunvalación del casco urbano (GC-3), la reciente autovía del centro GC-4 hacia Tafira y la circunvalación interior (GC-23 y GC-31), dos vías rápidas que vertebran parte de las segunda y tercera periferias (100.000 vehículos diarios en el caso de la primera). En la actualidad se está prolongando la GC-3 desde de Tamaraceite hasta el municipio de Arucas, lo que incrementará aún más la accesibilidad desde el norte insular.

Figura 1. Estructura Metropolitana (izquierda) y localización de la administración autonómica en Las Palmas de Gran Canaria.



Fuente: Elaboración propia.

El desarrollo de todas estas vías rápidas ha permitido que muchas familias hayan ubicado su residencia en los municipios de la orla metropolitana y que los movimientos pendulares por motivo de trabajo u ocio hayan crecido espectacularmente a lo largo de estas tres décadas. Como resultado, buena parte del crecimiento demográfico de la capital se ha trasladado a los municipios limítrofes sin que haya disminuido la centralidad de la capital. Entre 1986 y 2011 el registro padronal ofrece un crecimiento del 7,4% en Las Palmas de Gran Canaria, mientras los municipios metropolitanos han tenido un aumento del 72,1% (Arucas, Ingenio, Santa Brígida y Telde).

6. CAPITALIDAD Y ESTRUCTURA URBANA

La distribución territorial de la administración autonómica dentro de la ciudad se caracteriza por una clara concentración, con la excepción de los grandes hospitales y campus universitarios. La casi totalidad de los departamentos administrativos se localizan en dos zonas de la ciudad baja: Lugo- Arenales-Triana en el Distrito Centro y Santa Catalina-Puerto en el Distrito Isleta-Puerto-Guanarteme (ver figura 1).

Por tanto, la distribución de la función administrativa autonómica ha potenciado las estructuras urbanas centrales anteriores a la creación de la comunidad autónoma. En la ciudad existió desde finales del siglo XIX una estructura territorial dual constituida por la ciudad colonial del Real de Las Palmas (barrios de Triana y Vegueta) y el ensanche urbano en el entorno del entonces recién creado Puerto de la Luz. Esta estructura urbana ha sido potenciada por la distribución de los órganos administrativos de la Comunidad Autónoma en la medida en que la mayor parte de la administración se sitúa en estas áreas o en su entorno más inmediato.

Si bien las funciones administrativas no han cambiado significativamente el mapa de centralidades urbanas, lo que se sí han generado es la extensión superficial de las áreas centrales hacia sectores contiguos y la creación de un barrio administrativo especializado. Este es el caso de Arenales-Lugo, un barrio que hasta los años ochenta tenía una clara especialización residencial y comercial al por menor y que, a raíz del desarrollo autonómico, se ha convertido en el gran centro administrativo de la ciudad.

Arenales-Lugo es una zona anexa al centro histórico urbano que surgió desde mediados del XIX en el proceso de expansión de la ciudad hacia la bahía de La Luz (MARTÍN GALÁN, 2001; SOBRAL GARCÍA, 2002). El barrio empezó a configurarse mediante una primera expansión promovida sobre terrenos de propiedad municipal que fue ocupada por almacenes y viviendas populares. A finales del siglo XIX se proyectó un segundo crecimiento anexo al primero con un plano tipo ensanche (Canalejas-Lugo o Finca de los Perules) ya promovido por la iniciativa privada. Esta segunda zona y la siguiente, situada al oeste de aquella y ejecutada a partir de la década de los treinta del anterior siglo (zona de Tomás Morales) albergaron la vivienda de la nueva clase media y de la burguesía comercial capitalina. Posteriormente, a partir de los sesenta, el barrio creció al norte sobre las huertas que habían quedado insertas en el plano urbano y al este sobre terrenos ganados al mar (Campo-España y Avenida Marítima respectivamente). En su conjunto, estas dos expansiones supusieron la creación de un tejido en trama abierta, con una idea clara dar modernidad a la ciudad. El nuevo sector es también eminentemente residencial, destinado a la clase media y media-alta. Pues bien, sobre este tejido se va a insertar desde mediados de los ochenta la administración autonómica valiéndose para ello de solares en las zonas de crecimiento aprobadas a mitad de los sesenta y de los procesos de renovación que se han dado en el tejido previo.

En concreto se han creado dos subcentros administrativos. El primero, el de Arenales (ver figura 1), se estructura en torno a dos edificios de gran envergadura contruidos para albergar la administración autonómica. Los así denominados edificios Usos Múltiples I y II, contiguos y localizados en la expansión hacia el mar, en la Avenida Marítima, aglutinan más del 26% de los Departamentos del Gobierno Autónomo (es decir, todo salvo Empresas Publicas, Fundaciones, Universidades e Instituciones). En su entorno se distribuyen otros inmuebles, alquilados o adquiridos, convirtiendo al barrio de Arenales y el entorno de la calle Bravo Murillo en el barrio de Triana en la mayor zona administrativa pública de la ciudad.

El otro subcentro se ha generado en torno a la sede de la Presidencia del Gobierno Autónomo y el edificio Usos Múltiples III (ver figura 2). Este último, construido más recientemente concentra el 17% de los Departamentos públicos autonómicos. A diferencia de la Sede de Presidencia, levantado sobre solares del crecimiento urbano de Campo-España, el edificio Usos Múltiples III ha sido edificado tras la mayor operación de renovación aprobada en el municipio en la primera década de este siglo, la Gran Manzana. La zona de la Gran Manzana, que se extiende desde la Plaza de la Feria hasta Juan XXIII, ha afectado a un conjunto de edificaciones, situadas en la calle Luís Doreste Silva, que constituyeron la línea de costa de la ciudad antes de los sesenta. Estas edificaciones habían sufrido un fuerte proceso de desinversión, convirtiéndose en un espacio de muy baja calidad habitacional. Pues bien, aunque la operación de renovación ha estado orientada a la creación de un tejido residencial de clase media y media-alta, algunas edificaciones se han destinado en su conjunto a oficinas aprovechando la renta de localización. El edificio Usos Múltiples III es uno de ellos. Promovido por la empresa canaria DUNAS fue alquilado primero por el Gobierno Autónomo y recientemente comprado en su totalidad. Junto a estos dos edificios se disponen otros, que terminan por configurar a la zona como un subcentro administrativo.

Figura 2. Edificios de Usos Múltiples II y III en Las Palmas de Gran Canaria



La concentración de las funciones administrativas, vía creación de patrimonio propio como a través del alquiler de inmuebles, contribuye a la creación de plusvalías urbanas en la zona de Arenales, en la medida en que su presencia supone una dinamización de los barrios afectados. Este hecho se va a acentuar en los próximos años después de la aprobación en 2008 del Plan de Racionalización y Reubicación Administrativa aprobado por el Gobierno Autónomo que pretende reducir el costo de los alquileres y concentrar las funciones administrativas en el barrio de Arenales. En concreto, se espera trasladar la Consejería de Economía y Hacienda, el principal edificio administrativo en Santa Catalina, al Edificio Usos Múltiples I (así estaría al lado de la

sede que tiene su homónimo del Gobierno de España). Para ello, están en proceso de rehabilitación otros inmuebles (previamente alquilados) en el barrio de Arenales así como el propio edificio de Usos Múltiples I.

7. CAPITALIDAD Y MERCADO INMOBILIARIO

La necesidad de espacio y las estrategias patrimoniales del Gobierno Autónomo han tenido una repercusión clara en la construcción y en el mercado inmobiliario de la ciudad. Por un lado, la Comunidad ha empleado presupuestos nada despreciables en la construcción de edificios administrativos en las últimas décadas. La edificación actualmente del nuevo Palacio de Justicia en la Vega de San José, que concentrará la casi totalidad de la administración judicial canaria en la ciudad, y que se espera esté terminado en 2013, con un presupuesto de 80 millones de euros, es un ejemplo sintomático.

Por otro, el Gobierno Autónomo ha optado también por alquilar inmuebles. Esto ha convertido a la Comunidad en un importante cliente de la actividad constructiva e inmobiliaria de oficinas en la capital. Aquí la enumeración sería prolija. Baste mencionar el reciente alquiler y reforma de la antigua sede de ENDESA en el barrio de Arenales, un amplio espacio de oficinas perteneciente a la sociedad anónima Depósitos Almacenes Número 1, una empresa canaria de venta de ropa vinculada al empresario Amid Achi, como claro ejemplo del impacto de la política de sedes en el mercado de oficinas de la ciudad.

Pero además, si tenemos presente que la mayor parte de los inmuebles alquilados corresponden a edificios que se han construido recientemente y han sido operaciones de renovación inmobiliaria de gran transcendencia en el paisaje urbano de la ciudad, se puede afirmar que la política de alquiler de sedes ha incidido sobre todo en un tipo de mercado inmobiliario basado en la valorización del espacio urbano a través de operaciones de diseño.

Figura 3. Edificio Ovalum (izquierda) y Plaza y Torre Woerman (derecha) en Las Palmas de Gran Canaria



Creemos que con citar dos ejemplos se da cumplida muestra de este fenómeno. El edificio Ovalum (ver figura 3), promovido recientemente por Mapfre Guanarteme,

junto a la plaza de La Feria, en pleno barrio administrativo de Arenales, está casi en su totalidad alquilado por la Consejería de Presidencia, Justicia e Igualdad. Su planta y su fachada lo han convertido en un elemento de referencia urbana.

La torre y la plaza Woerman, construida en 2005, en el istmo portuario, sobre unos antiguos almacenes, representa como ninguna otra actuación de renovación, la nueva imagen que se quiere proyectar de la ciudad. El edificio, propiedad de Ferrovial Inmobiliaria, proyectado por los equipos de arquitectura Ábalos y Herreros y Casariego y Guerra, con unos 70 metros de altura y más de 25.000 m² de superficie construida, está ocupado parcialmente por las Consejerías de Educación, Universidades y Sostenibilidad y la de Cultura, Deportes, Políticas Sociales y Vivienda. Su peculiar diseño arquitectónico, su altura y su ubicación entre la playa de Las Canteras y el Puerto de La Luz lo convierte en un monumento funcional de la ciudad y, como en el caso de otras muchas sedes, genera una imagen de modernidad para la propia Comunidad Autónoma como institución.

8. CONCLUSIONES

La creación de la estructura político-administrativa autonómica ha tenido repercusiones económicas y sociales en Canarias, en especial en las ciudades capitalinas. El sistema autonómico no sólo supone una descentralización política, sino también un proceso económico similar. Como consecuencia, el peso del sector público en la masa salarial, la inversión y la actividad productiva es considerable, hasta el punto de que el sistema público se ha comportado como un agente de dinamización económica compensando la falta de actuación de la iniciativa privada. Al mismo tiempo, la estructura autonómica ha favorecido la cohesión social a través de su decidido apoyo al Estado del Bienestar y la cohesión territorial de España, al permitir un modelo económico menos centralizado.

La incidencia en las capitales autonómicas ha sido especialmente significativa. La declaración de Las Palmas de Gran Canaria como capital regional se ha comportado como un mecanismo para la formación de un nuevo modelo económico-social en la ciudad, una vez que el que había sustentado el crecimiento urbano en las anteriores décadas entró en crisis. Además, en el caso de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria la capitalidad ha influido en la dinámica, procesos y estructura de la ciudad. El crecimiento inmobiliario de la ciudad y la conformación del área metropolitana están directamente relacionados con el desarrollo autonómico, así como la creación de un nuevo barrio administrativo en el espacio central de la ciudad.

Creemos que es necesario tener en cuenta este tipo de consideraciones en el proceso de toma de decisiones en momentos como el actual de fuerte crisis económica, incluso cuando las medidas son tomadas desde el poder competencial autonómico.

BIBLIOGRAFÍA

HERNÁNDEZ BRAVO DE LAGUNA, J. (1997): “La construcción política de Canarias en la Autonomía”, en Canarias. Situación. Banco de Bilbao-Vizcaya, Madrid, p. 29-48.

MARTIN GALÁN, F. (2001): Las Palmas. Ciudad y puerto. Fundación Puertos de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria.

MAS IVARS, M. EL AL. (Dir.) (2005): El stock de capital en España y su distribución territorial (1964-2002). Fundación BBVA, Bilbao.

PÉREZ GARCÍA, F. (Dir.) (2011): Las diferencias regionales del sector público español. Madrid, Fundación BBVA e IVIA, 317 p.

SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (2002): “Las capitales político-administrativas de las comunidades autónomas en España: su significación dentro de los subsistemas urbanos regionales”, Papeles de Geografía, n.36, p. 147-150.

SOBRAL GARCÍA, S. (2002): “La utilización diferencial del espacio urbano en el sector de Arenales. Las Palmas de Gran Canaria”, Vegueta, n.6, p.267-286.

LAS INDUSTRIAS CREATIVAS: EL CASO DEL ÁREA URBANA DE SEVILLA

ANTONIA SÁEZ CALA

Universidad Autónoma de Madrid

antonia.saez@uam.es

DIEGO A. BARRADO TIMÓN

Universidad Autónoma de Madrid

diego.barrado@uam.es

RESUMEN

La regeneración económica y urbana basada en las industrias creativas ha sido una de las respuestas a los graves problemas del ajuste productivo, y las premisas de la teoría de la clase creativa el modelo a seguir para promover la competitividad de las ciudades. El presente trabajo analiza la clase creativa y la dinámica del clúster creativo aeronáutico en Sevilla durante el período de 2000 a 2010. Los resultados confirman parte de los argumentos del enfoque creativo; sin embargo, el tamaño de los creativos no parece determinar exclusivamente la localización de las industrias de alta tecnología.

PALABRAS CLAVE: clúster creativos, clase creativa, industria aeronáutica, Sevilla

ABSTRACT

Urban regeneration based on creative industries has been one of the responses to the significant problems of the economic productive adjustment, and the premises of the creative class theory the model for promoting the competitiveness of cities. This paper analyzes the creative class and the creative cluster dynamics of aircraft industry in Seville from 2000 to 2010. The results verify some of the arguments of the creative theory. However the location of high-tech industries seems not to be exclusively determined by the size of the creative class.

KEYWORDS: creative clusters, creative class, aeronautics sector, Seville

1. INTRODUCCIÓN

Las actividades creativas y de alta tecnología constituyen un factor potencial para el desarrollo económico e industrial, y una de las bases fundamentales para la competitividad. Se concentran mayoritariamente en las grandes ciudades y en áreas metropolitanas, ya que uno de sus principales requisitos de localización es la disponibilidad de suficientes recursos humanos cualificados.

La clase creativa produce ideas, pero las ideas, aunque sean brillantes, deben trasladarse a productos y servicios para que tengan impactos sobre los procesos de desarrollo económico de un territorio. Además, para innovar es necesario un entorno que favorezca ese proceso. En este contexto, la forma más común de organización de la producción en las industrias creativas son los clusters, agrupaciones de empresas basadas en redes, confianza y reglas comunes, que crean entornos de aprendizaje colectivo y estilos de gestión empresarial que facilitan las actividades de innovación y la

capacidad emprendedora. Al mismo tiempo, implican la colaboración de todos los actores que actúan en un territorio, que en el caso del clúster aeronáutico sevillano que se analizará más adelante serían las empresas, las administraciones públicas, los centros de formación e I+D y los agentes sociales.

La cuantificación de la clase creativa en el municipio de Sevilla y en sus diferentes distritos se ha realizado mediante la explotación de la información recogida sobre ocupados, según categorías profesionales y actividad de la empresa, en el Censo de Población y Vivienda del año 2001. Con estos datos se han elaborado los índices de la clase creativa¹, de oportunidad cultural² y de ocupación en actividades de alta tecnología³, cuyos resultados han permitido una aproximación al tamaño de este colectivo y de sus subgrupos. En cuanto al estudio del sector aeronáutico, se ha realizado fundamentalmente a través de un análisis documental, y de la realización de una serie de entrevistas en profundidad a una representación del tejido productivo y de diversos agentes e instituciones implicados en el sector, tanto en Sevilla como en el conjunto de Andalucía.

El trabajo se estructura en cuatro apartados. Se inicia con la contextualización del tema y una breve descripción de las fuentes de información y de la metodología seguida. A continuación se expone la noción de clúster creativo y el papel de la clase creativa. El tercer epígrafe se centra en el análisis del caso sevillano, recogiendo las acciones de regeneración llevadas a cabo durante la primera década del siglo XXI en la ciudad y el análisis del tamaño y la distribución de la clase creativa por los distritos municipales en el año 2001. Además, se presenta la evolución del clúster creativo aeronáutico, finalizando con unas conclusiones.

2. CLÚSTER Y CLASE CREATIVA

2.1. Clúster creativos

En la dimensión económica, un clúster se define básicamente como una forma de organización territorial de la producción, caracterizada por la concentración espacial de empresas y organismos que interactúan de forma diversa en un área determinada. Funciona como un colectivo en el que se originan procesos acumulativos, utilizando preferentemente recursos locales para gestionar de una forma específica sus organizaciones, que conducen a un éxito económico.

Sus respuestas a los desafíos, o en su caso a cómo generar oportunidades, es crucial para el desarrollo del mismo. Su progreso y éxito solo se entiende si se comprende la manera en que las prácticas empresariales facilitan tipos de actividades de innovación y capacidad emprendedora, que mantengan operando a las empresas existentes y fomenten la creación de nuevas firmas (KOEPP, 2002). Los clúster son una de las bases de las ventajas competitivas de un territorio (PORTER, 1998), y

¹ Relación existente entre la cantidad de ocupados en la clase creativa sobre el total de la ocupación en la unidad geográfica considerada.

² Se define como el peso del número de ocupados en las actividades productivas de restauración, establecimientos y bebidas; cinematográficas y vídeo; radio y televisión; otras actividades artísticas y de espectáculos; bibliotecas, archivos, museos y otras instituciones culturales; y deportivas respecto al total de ocupados en cada uno de los distritos municipales. Indica la posible relación entre la presencia de clase creativa en un determinado lugar y la localización de la oferta cultural y creativa.

³ La proporción de ocupados en actividades de alta tecnología en cada uno de los distritos municipales respecto al total de la ocupación. Refleja las preferencias por aquellos puestos de trabajo más especializados.

representan una nueva vía para pensar cómo las empresas deberían configurarse, cómo las instituciones pueden contribuir al éxito económico y la competitividad, y cómo los gobiernos pueden promover el desarrollo y la prosperidad.

Gran parte de las definiciones de clúster creativo pueden catalogarse de muy generales, al no diferenciar entre las distintas formas de creatividad que nutren las actividades económicas, caso de las TIC's, I+D, el marketing o la comunicación, junto con campos como las ciencias y la ingeniería. Por lo general, el término se vinculó más directamente a la producción cultural y artística que a los sectores de alta tecnología, con modelos como el de distrito artístico que emplea la cultura como parte de una estrategia de regeneración urbana y regional. Así, los enfoques donde la cultura, las artes y la creatividad se ven como un nuevo sector económico para lograr el desarrollo han dominado el concepto de clúster creativo, al menos hasta la aparición en los noventa de los trabajos de Porter y Florida, que aportaron al término otros significados, apuntando a formas de creatividad más allá de la artística y la cultural.

Así pues, la noción de clúster creativo implica en la actualidad un amplio espectro de industrias, entre las que se incluyen, además de las culturales ya citadas, aquellos sectores económicos basados en la ciencia, la ingeniería y la tecnología. También introduce una variación de formas espaciales, físicas o no físicas, que van desde edificios, calles o barrios hasta las economías regionales interrelacionadas, o incluso redes de empresas (pymes y multiplanta) conectadas y organizadas a nivel global-local (MOMMAAS, 2009), caso de la industria aeronáutica, basada en nociones de creatividad económico y tecnológica.

Los clúster creativos, como señala WU (2005), deben asociarse también con la actividad investigadora de las universidades de prestigio, la existencia de empresas de capital-riesgo o las *start-up* y *spin-off* académicas. Pero también con la localización de empresas que tengan efectos de arrastre sobre el resto de la economía, con la disponibilidad de recursos humanos cualificados, con la ejecución de políticas públicas que guíen el crecimiento y, finalmente, con la existencia de una alta calidad de vida. De hecho, deberían ser considerados como uno de los sujetos fundamentales de la actividad económica avanzada, organizados para adaptarse constantemente a los rápidos cambios de los mercados y las nuevas tecnologías, y capaces de aprovechar las oportunidades mediante reagrupaciones espontáneas de los recursos humanos cualificados, la tecnología y el capital.

Las evidencias indican que formas diferentes de creatividad armonizan con distintas culturas financieras, profesionales y de estilo de vida, y con una preferencia por diversos tipos de lugares y entornos para vivir, trabajar y socializarse. Por tanto, es conveniente diferenciar entre los diversos tipos de clúster, basados y organizados alrededor de distintas clases de creatividad. Desde los años ochenta, el fomento o incluso la creación instrumental de clúster creativos, en particular los culturales, son un componente relevante de las políticas económica y cultural, e incluso para autores como MOMMAAS (2009) parte de un cambio cultural en las estrategias de planificación urbana y de desarrollo regional.

2.2. El papel de la clase creativa

La creatividad y el talento son, según los argumentos de FLORIDA (2005), factores importantes para mantener la competitividad, por lo que la competencia por su atracción ha aumentado al convertirse en cruciales para el desarrollo urbano y regional. Estos hallazgos teóricos se han incorporado plenamente a las políticas regionales y

urbanas de las últimas décadas, mediante acciones encaminadas a mejorar el entorno para producir (*business climate*) y vivir (*people climate*), con el propósito de atraer y retener el talento y, consecuentemente, a la clase creativa⁴.

Las industrias innovadoras son la base para la competitividad de las economías y la clase creativa constituye el núcleo de las mismas para R. Florida, quien vincula la generación de conocimiento y la innovación a la existencia de una clase creativa heterogénea. Para él, es esa heterogeneidad lo que posibilita la combinación y mezcla de ideas, que da lugar a su vez a una gran oferta de innovaciones potenciales, y no tanto la existencia de un capital social, como señalan otros enfoques teóricos (la teoría del entorno innovador o la estrategia de desarrollo económico local). Esta clase creativa suele favorecer vínculos más débiles y la aparición de nuevas estructuras sociales menos formales y más abiertas a la innovación. Estas estructuras permiten la movilidad (bajas barreras de entrada para nuevos individuos), benefician la absorción rápida de nuevas ideas y la adaptación de las normas y valores. Por consiguiente, aquellas ciudades o territorios con un elevado nivel de heterogeneidad atraerían y mantendrían mayores volúmenes de clase creativa, aumentando a su vez su creatividad y presentando, finalmente, un mayor desarrollo económico.

La heterogeneidad, punto central de la creatividad y la innovación, suele darse preferentemente en el entorno urbano, donde se localizan las industrias intensivas en conocimiento y tecnología, sobre todo en las más grandes y cosmopolitas, con el fin de aproximarse a la previa concentración de profesionales con talento. Sin embargo, otras teorías apuntan que la localización de este tipo de industrias está más relacionada con la ubicación del capital humano (HANSE et al., 2009) y con entornos favorables para producir que simplemente con la localización de la clase creativa y entornos con alta calidad de vida (instalaciones sociales y culturales). Los flujos de capital humano se incrementan a medida que los resultados económicos mejoran y crecen las oportunidades de empleo (OAKLEY, 2009) y las empresas buscan aquellas localizaciones con mercados de trabajo cualificados, y no tanto con una buena dotación y oferta cultural. No hay que olvidar, como apuntan COOK y EHERT (2009), que el conocimiento y la innovación determinan en gran medida el éxito de las empresas, ciudades y regiones y en el caso de sectores de alta tecnología como el aeronáutico, el conocimiento y los recursos humanos cualificados son relevantes.

3. SEVILLA: ESPACIO URBANO Y GEOGRAFÍA DE LA CREATIVIDAD

3.1. Regeneración urbana y clase creativa

La gran área urbana de Sevilla puede considerarse el centro económico del sur peninsular y de Andalucía por su peso demográfico, de producción y empleo. Sin embargo, el municipio central apenas experimentó crecimiento demográfico (0,24%) a lo largo de la primera década del siglo XXI si se compara con el provincial (9,7%); incluso en 2007 y 2008 perdió efectivos, consecuencia del traslado de población hacia

⁴ Según Florida, esta clase creativa está configurada por el *núcleo creativo* (investigadores, ingenieros y físicos), que aplica creatividad tecnológica; los *bohemos* (artistas, diseñadores y escritores), dedicados a las formas artísticas de la creatividad; y los *profesionales creativos* (gestores y directores de empresas, financieros, abogados), que emplean la creatividad en un sentido genérico y de gestión. Estos últimos son el subgrupo más numeroso, y los bohemios el más pequeño, aunque son los consumidores más críticos de los servicios urbanos.

los municipios del área metropolitana en donde se ha dado la expansión urbana más reciente.

Sevilla inició el presente siglo con una dinamización de la actividad económica, que supuso una oportunidad para modernizar su tejido productivo, truncada por la actual crisis económica. La fase expansiva se refleja en los incrementos de empleo, el número de empresas y el impulso de los principales sectores de actividad. Desde el punto de vista del empleo continuó con el proceso de terciarización, representando la ocupación en este sector más del ochenta por ciento en 2010.

Esta especialización terciaria convive con una estructura industrial diversificada, en la que están presentes sectores como el agroalimentario, el naval, el aeronáutico y la industria auxiliar de automoción. También se hallan grandes empresas de capital local como Abengoa, con una larga tradición en la ciudad, que ha devenido un grupo empresarial de nivel internacional que opera en las áreas de energía solar, bioenergía, servicios ambientales, TIC e ingeniería y construcción industrial. Recientemente las industrias culturales vinculadas al sector de la moda, audiovisual y multimedia, artes escénicas y artes plásticas han comenzado a tener también una cierta presencia. Evidentemente, y como no podía ser menos, la construcción fue uno de los sectores más dinámicos hasta la actual crisis, siguiendo la misma tendencia que el resto de España.

Durante la primera década del siglo XXI la ciudad ha puesto en marcha diversas estrategias territoriales, con el fin de desarrollar un entorno urbano propicio a la innovación y la atracción de actividades de alta tecnología. Las acciones se han encaminado tanto a mejorar las infraestructuras físicas (transporte y comunicaciones, centros logísticos, etc.) y hacer una ciudad más atractiva (oferta cultural y hotelera, ambiente urbano), como a favorecer la generación de conocimiento, su conexión con el tejido productivo y el uso y difusión de tecnología avanzada.

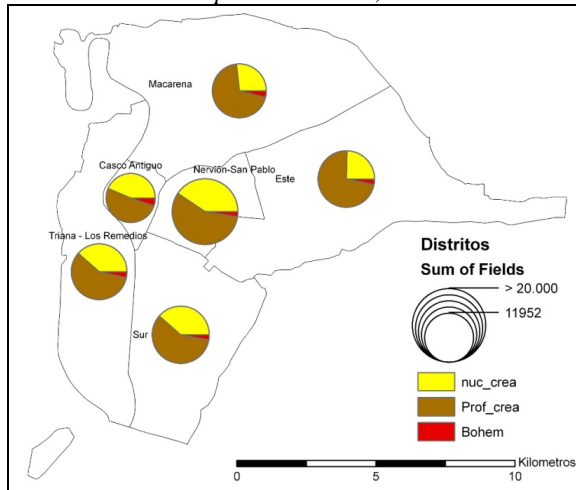
Entre las primeras acciones habría que mencionar la construcción del nuevo puerto fluvial y de la nueva ronda de circunvalación SE-40. Junto a ellas, Sevilla ha venido implementando un sistema de ordenación urbana y del transporte orientado a lograr una movilidad sostenible, cuyos elementos principales serían la red de carril bici, el tranvía y la línea de metrol, lo que permitió un avance en la peatonalización del casco antiguo. Además, se han llevado a cabo una serie de proyectos de inversión industrial en sectores como el aeronáutico (Línea Final de Ensamblaje – FAL- del A400M), el agroalimentario (nueva planta de producción de Heineken) y las energías renovables (Centro Tecnológico de Palmas Altas) con fuertes repercusiones en el PIB local, al tiempo que ha reforzado la base productiva. Estos proyectos han cualificado el espacio urbano como un lugar de producción y negocios para una amplia gama de actividades productivas.

Respecto a las actuaciones dirigidas a mejorar la estructura urbana, pero sobre todo el atractivo y la calidad de vida de la ciudad, destacan las de rehabilitación de espacios urbanos como la Alameda de Hércules, o el proyecto Metropol Parasol de la plaza de la Encarnación. Finalmente, en la búsqueda de recuperar espacios para usos de ocio y turismo hay que señalar la reurbanización de la ribera del Guadalquivir, con el nuevo muelle de las Delicias y el paseo fluvial, aún en proceso de construcción.

En 2001 el 40% de los ocupados del municipio sevillano pertenecía a la clase creativa, que representaba el 65,8% del total de creativos del área urbana (SÁEZ, 2012). Estos efectivos se concentraban en los distritos municipales de Nervión-San Pablo (22,5%), Sur (17%) y Este (16,6%), con una menor presencia en los de Casco Antiguo (12,5%) y Macarena (15,2%) (Figura 1). Por el contrario, los distritos más poblados

eran los de Este (25,7%), Macarena (22%) y Nervión-San Pablo (17,3%), y en menor medida en Triana y Casco Antiguo. Por tanto, a escala de distrito no parece existir relación entre la población de un área y el tamaño de su clase creativa, tal y como muestran gran parte de los estudios sobre las ciudades norteamericanas y europeas. Ello induce a pensar que la distribución de la clase creativa no está sólo en función del tamaño de la población de un territorio determinado, sino que inciden otras variables, sobre todo, a medida que se desciende en la escala espacial. De hecho, el cálculo del índice de la clase creativa muestra que los distritos Casco Antiguo, Triana y Nervión-San Pablo presentan una relación mayor de creativos sobre el total de ocupados, al contrario de lo que sucede en los distritos de Macarena y Este.

Figura 1. Distribución geográfica de los grupos creativos en los distritos municipales de Sevilla, 2001.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Vivienda de 2001, INE.

Evidentemente, la investigación y explicación de este fenómeno requeriría un trabajo más amplio y complejo que el presente, pero pueden apuntarse variables que irían desde la tradición histórica cultural y de creatividad que presentaría algunos distritos y áreas (v.gr. Casco Antiguo, o al menos alguno de sus barrios), la creación de barrios obreros en la segunda mitad del siglo XX y las dotaciones básicas de los mismos, o aspectos más específicos como las infraestructuras y servicios asociados a la creatividad cultural – artística y a su difusión.

En todo caso, este examen se hace más complejo cuando se distingue entre los tres subgrupos de la clase creativa: los bohemios, el núcleo creativo y los profesionales creativos (FLORIDA 2002). De acuerdo con investigaciones previas (CLIFTON, 2008; STAM et al., 2008; HANSEN et al., 2009) la mayor o menor presencia de un grupo u otro de la clase creativa, tal como se ha podido comprobar en otros trabajos a escala superior a la de distrito, estaría relacionada con las funciones urbanas de esos espacios, las oportunidades de autorrealización y la oferta laboral y cultural existente. También el clima empresarial y social estarían entre los factores más influyentes a la hora de elegir el lugar donde residir, confirmándose igualmente los resultados obtenidos en otras

investigaciones en lo referente a las distintas preferencias de estilos de vida y trabajo que manifiestan cada uno de los subgrupos.

En el caso sevillano, tal y como se observa en el mapa 1, se da un predominio de los profesionales creativos en todos los distritos, seguidos del núcleo creativo y, finalmente, de los bohemios y artistas. Sin embargo, los resultados del índice de oportunidad cultural indican una concentración de los ocupados en aquellas actividades más directamente vinculadas con la oferta cultural y artística en los distritos de Casco Antiguo y Triana. Se refleja así esa habitual agrupación espacial de las industrias culturales y de ocio en las zonas centrales, donde de forma paralela se encuentran los mayores volúmenes de un sector de la población creativa caracterizada por unas claras preferencias de consumo especializado, y por su mayor interés por localizarse en las áreas centrales de la ciudad.

Estos emprendedores culturales valorarían del centro histórico el ambiente y la atmósfera cultural, pues gran parte de los contactos y de las relaciones requeridas para su actividad profesional las mantienen en este ámbito. Además, el casco histórico es también el centro de la industria creativa tal y como la define THROSBY (2007), dada la mayor concentración de infraestructuras para la creación y su posterior difusión (teatros, galerías, museos, salas de conciertos y lugares de ocio). Este potencial para la creatividad, derivado de la habitual atmósfera cultural y de la presencia de espacios obsoletos con posibilidades de ser reutilizados para este tipo de actividades, favorece los procesos de reconversión espontáneos o impulsados por las administraciones. En Sevilla, ejemplo de ello habrían sido el Urban San Luis-Alameda (1995-1999) y el proyecto Lunar de la Junta de Andalucía, dirigido a fomentar el emprendimiento cultural.

También parece existir una relación entre los sectores productivos de alta tecnología y la distribución del subgrupo de la clase creativa formado por profesionales creativos. Así, sectores como Triana – Los Remedios y Nervión – San Pablo presentan los niveles más elevados de empleo en alta tecnología, junto con el mayor número de creativos tras el Casco Antiguo. Esto parece indicar una posible asociación entre presencia de clase creativa y crecimiento del empleo en actividades de alta tecnología, tal y como se ha observado para el contexto norteamericano en las grandes aglomeraciones urbanas. Pero, en distritos como el Casco Antiguo y Macarena no se da dicha asociación, al igual que suceden en las ciudades del Reino Unido (CLIFTON, 2008), por lo que podría concluirse que la simple presencia de la clase creativa no parecer ser suficiente para generar prosperidad ni atraer actividades avanzadas; y que esta relación que se ha señalado no presenta fáciles explicaciones causales ni resulta clara a pequeñas escalas espaciales.

3.2. El clúster aeronáutico sevillano

La buena situación del sector aeronáutico internacional a lo largo de la primera década del siglo XXI, tanto en la rama militar como civil, propició también un buen momento para la industria aeronáutica andaluza y sevillana, gracias a su participación en diferentes programas lanzados en los últimos años por las empresas tractoras Airbus-España y Airbus Military, la antigua EADS-CASA.

La ubicación en Sevilla de la FAL del avión A400M está contribuyendo a la consolidación del clúster aeroespacial sevillano, que tiene ya más de un siglo de tradición. No obstante, su tejido productivo viene experimentando en los últimos años la diversificación de sus clientes y productos, lo que mantienen sus expectativas de

crecimiento. De hecho, no sólo se ha incrementado a lo largo de la primera década del siglo XXI la facturación, sino también la capacidad de producción, el empleo y su cualificación, la inversión en I+D+I y el esfuerzo de adaptación a las normas de calidad, sobre todo por parte de las pymes. Esto ha permitido la consolidación de Andalucía como el segundo clúster aeronáutico español por detrás de Madrid, estando entre los centros de referencia europeos tras los de Toulouse y Hamburgo.

Sin duda la transformación más significativa ha sido la de su tejido productivo, que tradicionalmente formado por un claro predominio de las pymes, ha ido ganando tamaño como consecuencia de las actuales estrategias de subcontratación de las empresas tractoras⁵. De hecho, se ha pasado paulatinamente de un bajo grado de integración de la producción a una mayor especialización, con la presencia de empresas sevillanas en otros niveles de la jerarquía productiva. Además, en un inicio gran parte de las firmas operaban en otros sectores además del aeronáutico, y ocupaban un solo eslabón de la cadena del producto final dirigido a las tareas de menor valor añadido; mientras que en los últimos años muchas de ellas se han especializado exclusivamente en el sector aeronáutico, aspecto mucho más acusado en las de reciente creación.

También han surgido *spin off* académicas y se han localizado filiales no andaluzas, produciéndose en ciertos casos absorciones y agrupaciones. Al mismo tiempo se ha incrementado el número de empresas que desarrollan carga de trabajo de mayor valor añadido, como es el caso de la ingeniería. A ello han contribuido los proyectos aeronáuticos europeos puestos en marcha, la labor desarrollada por el gobierno regional y el incremento de la inversión en tareas de I+D+I ejecutadas por las firmas. Sin embargo, el número de empresas de ingeniería sigue siendo reducido en relación al total, y se mantiene la tendencia a la contratación fuera de la región de aquellos servicios con un mayor componente de conocimiento.

El colectivo empresarial es joven y emergente a pesar de la larga tradición aeronáutica de la ciudad, dado que las más veteranas se crearon en los años ochenta y noventa del último siglo. Su grado de internacionalización se ha incrementado, ganando cuota en los mercados europeos e internacionales, pero todavía considerables volúmenes de sus ventas se dirigen al mercado regional y nacional. La forma de producción predominante es la subcontratación, cuyos volúmenes se han incrementado en los últimos años debido a la capacidad de las empresas sevillanas para adaptarse a los cambios del modelo de subcontratación otorgada, que exige producciones con mayor contenido tecnológico. Sin embargo, el proceso de concentración que experimenta el sector a nivel internacional puede constituir una amenaza para las empresas sevillanas,

⁵ La industria aeronáutica es un ejemplo de colaboración de una amplia red de empresas interconectadas, donde se dan jerarquías de distinta índole, que refleja la posición de las mismas en la cadena de valor en función del nivel de participación de la empresa en un determinado proyecto de aeronave. Así, pueden distinguirse tres grupos de empresas: (i) *tractoras o integradoras finales* (grandes firmas, situadas al principio de la cadena de valor, con capacidad para diseñar, fabricar y ensamblar aeronaves; subcontratan parte de la carga de trabajo de la producción de un avión para reducir costes); (ii) *integradoras modulares o proveedores de primer nivel* (grandes compañías integradas –ingeniería, montaje y fabricación–, son subcontratadas por las tractoras bajo esquemas de paquete completo y socio a riesgo para fabricar equipos y componentes específicos y diferenciados que darán lugar al producto final; poseen capacidad técnica, económica y de gestión suficiente para acometer esos proyectos y son los únicos responsables ante las tractoras); (iii) *auxiliares o proveedores de segundo y tercer nivel* (especialistas en una o varias fases del proceso de fabricación que subcontratan las integradoras modulares, no poseen los requerimientos tecnológicos y de calidad, pero sobre todo los financieros necesarios para subcontratar directamente con las tractoras; en este grupo se hallan empresas de ingeniería y consultoría, mecanizado, chapistería, cableado, tuberías y materiales compuestos).

al implicar la imposición de condiciones, la asunción de riesgos y la inserción en una determinada fase de la cadena productiva. Para ello, las firmas deberían realizar mayores esfuerzos financieros, tecnológicos y formativos a fin de satisfacer las crecientes exigencias de las empresas tractoras.

En consonancia con la especialización del clúster en fabricación, imperan las innovaciones de producto y proceso. Las empresas innovan sobre todo para mantener la calidad de sus productos y satisfacer las exigencias de las empresas que otorgan subcontratación; de hecho, más de la mitad han recibido algún tipo de ayuda pública en este sentido. La necesidad de innovar induce a establecer relaciones de cooperación, ante todo entre empresas, pero también con otros agentes. El gobierno regional es, en este sentido, un agente vital para las empresas sevillanas; y la proximidad geográfica a las plantas de las empresas tractoras, caso de Airbus Military y Airbus España, y a las integradoras modulares, el factor del entorno mejor valorado. Por el contrario, entre los factores negativos del entorno estarían la disponibilidad de mano de obra, aun cuando esta brecha se ha recortado bastante en los últimos años gracias a las acciones de formación de las empresas y otros agentes con la ayuda de la Junta de Andalucía; así como las dificultades financieras para afrontar las inversiones y asumir los riesgos de la subcontratación, debido al reducido tamaño de las empresas.

Los elementos que contribuyen a la inserción territorial del sector son la larga tradición aeronáutica, la concentración empresarial y la sensibilidad hacia esta actividad de los agentes sociales. La localización de la FAL del A400M está facilitando captar nuevos desarrollos aeronáuticos para la ciudad, al tiempo que contribuye a cualificar una estructura urbana que poco a poco se va convirtiendo en un lugar de encuentro de profesionales y empresarios procedentes de diferentes partes del mundo, que aportan a la ciudad un reto constante de innovación. A este proceso se le unen otros sectores, caso de las energías renovables, lo que puede facilitar una mejor inserción de este espacio urbano en el actual mundo globalizado.

4. CONCLUSIONES

Las industrias innovadoras, la creatividad y el talento son actualmente una de las bases más importantes para la competitividad, así como factores valiosos para el desarrollo urbano. Las evidencias derivadas del análisis de la clase creativa en los distritos municipales de Sevilla muestran que la distribución geográfica y el volumen de dicha clase no dependen sólo del total de población de un determinado territorio, sino que también inciden otros aspectos. Por consiguiente, mejorar esos aspectos positivos con el fin de atraer y retener las actividades innovadoras y los recursos humanos cualificados – talento y clase creativa en términos de Florida – ha sido uno de los objetivos principales de las recientes políticas urbanas.

Sin embargo, las preferencias de localización parecen mostrar que no se da una relación directa entre la distribución de la clase creativa y las ocupaciones en alta tecnología, relación causal que se hace menos evidente a medida que se desciende en el análisis hacia las escalas territoriales más reducidas. Por lo tanto, la conclusión sería que la simple presencia de la clase creativa no parece generar prosperidad, tal y como apuntan algunas de las teorías arriba señaladas.

Así pues, la localización de las industrias intensivas en conocimiento parece deberse más a la disponibilidad de capital humano y de entornos favorables para producir, que a la presencia de esa clase creativa y de entornos con una alta calidad de vida. La generación de conocimiento

y los procesos de innovación estarían pues más condicionados por el funcionamiento interno de las empresas y por las relaciones que éstas mantienen con su entorno –capital social-. Además, en los sectores de alta tecnología, como el aeronáutico, los recursos humanos cualificados son uno de los factores más relevantes.

En cuanto a las relaciones de cooperación del clúster aeronáutico sevillano, han configurado una arquitectura inter-empresarial cuya lógica es eminentemente sectorial. Si se desea alcanzar un mayor desarrollo económico y un adecuado impacto en la región urbana, sería deseable favorecer, por el contrario, una lógica multisectorial. Ello contribuiría a incrementar la competitividad urbana, el atractivo y la proyección de Sevilla, al tiempo que permitiría reducir la incertidumbre que genera la especialización en determinadas actividades, como podría suceder alrededor de la producción del A400M.

BIBLIOGRAFÍA

- CLIFTON, N. (2008): “The creative class in the UK: An initial analysis”. *Geografiska Annaler: Series B. Human Geography*, nº 90 (1), p. 63-82.
- COOK, P. y EHRET, O. (2009): “Proximity and Procurement: A study of agglomeration in the Welsh aerospace industry”. *European Planning Studies*, nº 17 (4), p.549-567.
- FLORIDA, R. (2002): *The rise of the creative class*, New York, Basic Books.
- FLORIDA, R. (2005): *Cities and the creative class*, Londres, Routledge.
- HANSEN, H.K., ASHEIM, B. y VANG, J. (2009): “The European creative class and regional development: How relevant is Florida’s theory for Europe?” en KONG, L. & O’CONNOR, J. (eds.) *Creative Economies, Creative Cities: Asian-European Perspectives*. *GeoJournal Library* 98, Springer Science+Business, p. 99-120.
- KOEPP, R. (2002): *Clusters of Creativity*. Chichester. John Wiley & Sons, LTD.
- MOMMAAS, H. (2009): *Spaces of culture and economy: Mapping the cultural-creative cluster landscape*. En KONG, L. & O’CONNOR, J. (eds.) *Creative Economies, Creative Cities: Asian-European Perspectives*. *GeoJournal Library* 98, Springer Science+Business, p.45-59.
- OAKLEY, K. (2009): “Getting out of place: the mobile creative class takes on the local. A UK perspective on the creative class” en KONG, L. & O’CONNOR, J. (eds.) *Creative Economies, Creative Cities: Asian-European Perspectives*. *GeoJournal Library* 98, Springer Science+Business, p.121-134.
- PORTER, M.E. (1998): “Cluster and the new economies of competition”. *Harvard Business Review*, November-December, p.77-90.
- SÁEZ, A. (2012): “Una aproximación a la reestructuración económica urbana en España ¿Hacia la ciudad creativa?” en VALENZUELA, M. (coord.) *El impacto urbano del modelo autonómico en las ciudades españolas. Una aproximación interdisciplinar*, Madrid, Ed. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid (en prensa).
- STAM, E. JONG, J.P.J. y MARLET, G. (2008): “Creative industries in the Netherlands: Structure, development, innovativeness and effects on urban growth”. *Geografiska Annaler: Series B. Human Geography*, nº 90(2), p.119-132.
- THROSBY, D. (2007): “Modeling the creative/cultural industries”, *Seminar on New Directions in Research: Substance, Method and Critique*, Royal Society of Edinburgh, Scotland, 11-12 January.
- WU, W. (2005): “Dynamic Cities and Creative Clusters”. *World Bank Policy Research Working Paper*, nº 3509. Disponible en http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=660123

UNA NUEVA REALIDAD URBANA EN LA CÚSPIDE DEL SISTEMA DE CIUDADES DE ANDALUCÍA: LAS GRANDES CIUDADES SIN CAPITALIDAD PROVINCIAL

FRANCISCO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Universidad de Granada.
fcorodri@ugr.es

LUIS MIGUEL SÁNCHEZ ESCOLANO
Universidad de Granada.
lmsescolano@ugr.es

RESUMEN

En las últimas décadas han nacido y ganado protagonismo en Andalucía nuevas realidades territoriales tales como las áreas metropolitanas surgidas en torno a las principales capitales provinciales y la urbanización masiva del litoral. En estos ámbitos se localizan actualmente las grandes ciudades andaluzas de más de 100.000 habitantes, algunas consideradas hasta hace pocas décadas agrocidades y ciudades medias. En la presente comunicación pretendemos avanzar hacia un mejor conocimiento de estas urbes en relación con el contexto territorial y urbano en que se desarrollan.

PALABRAS CLAVE: Sistema de ciudades, jerarquía urbana, metropolización y litoralización de la población, Andalucía.

ABSTRACT

In the last few decades, new territorial realities have been born and have earned protagonism in Andalusia, such as the metropolitan areas that have sprung up around the main provincial capitals and the massive development of the coastline. In this scope, the big cities of more than 100,000 inhabitants are found, that until a few decades ago were considered agricultural and mid-sized cities. In this paper we try to advance towards a better knowledge of these major cities in relation to the territorial and urban context in which they are developed.

KEYWORDS: City system, urban hierarchy, metropolization and coastalization of the population, Andalusia.

1. INTRODUCCIÓN. GRANDES CIUDADES, SISTEMA URBANO Y DESARROLLO TERRITORIAL EN ANDALUCÍA.

Como ha sido reconocido desde hace mucho tiempo, Andalucía ha sido históricamente un *pais de ciudades* (DOMÍNGUEZ, 1976). Centros urbanos de relevancia nacional y global en algunos casos, que han regido la estructura territorial de una región tradicionalmente deslavazada y polinuclear que, sólo recientemente, ha empezado a planificar y ordenar el territorio con vistas a la consecución de un espacio plenamente articulado internamente y con el exterior. Las últimas décadas, sin embargo, no han sido solo un periodo de expansión y desarrollo de la planificación y punto de partida para la consolidación de una idea integradora y global de Andalucía. También ha

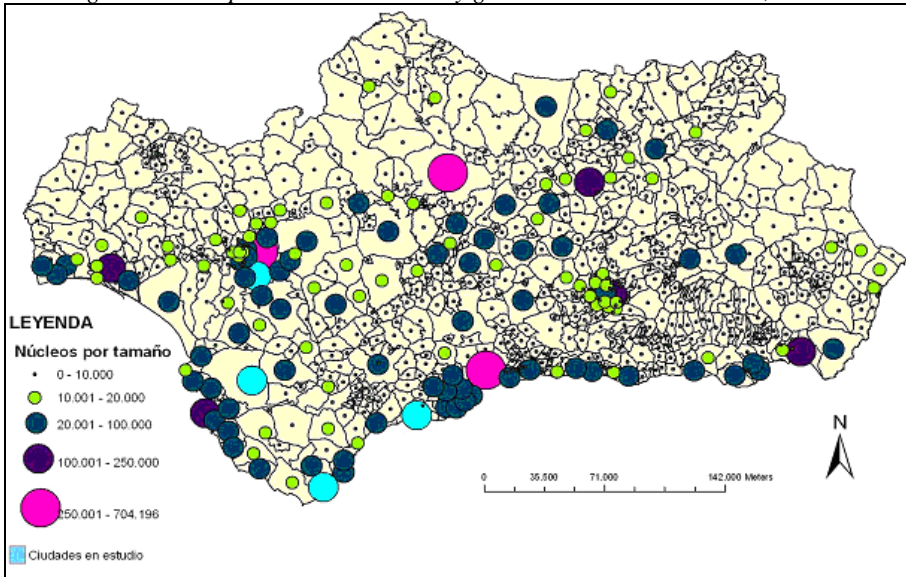
sido el periodo de máximo desarrollo histórico de las infraestructuras viarias, de las grandes transformaciones económicas y sociales (desde la autonomía hasta la consolidación de la marca turística andaluza) y, en definitiva, del aumento del nivel de vida general de la población. Todo esto ha supuesto un cambio radical en los patrones de movilidad, trabajo, productividad y localización de la inversión en el espacio regional, que ha tenido sus repercusiones inmediatas sobre el sistema de ciudades.

En este marco de profundos cambios, surgen, como unos de los resultados más evidente de las transformaciones habidas, las áreas metropolitanas en torno a las principales capitales regionales –Sevilla, Granada, Málaga, Cádiz- y la conurbación litoral mediterránea. Junto a esto, y con distintos orígenes según su localización en el espacio y su perfil socioeconómico, aparecen las actuales grandes ciudades que sin ser capital provincial tienen más 100.000 habitantes.

Escalón intermedio entre las grandes ciudades y las ciudades medias tradicionales, las ciudades con más de 100.000 habitantes en Andalucía no responden con exactitud al modelo de equilibrio jerárquico propio, históricamente, del sistema de ciudades regional, ya que, en algunos casos, son precisamente el símbolo de todo lo contrario. Cada núcleo estudiado responde a un perfil distinto y a procesos territoriales muy dispares. Así, Jerez de la Frontera, es la gran capital histórica de la campiña y la competidora con Cádiz, sobrada de argumentos debido a su importancia agroindustrial, por ser un centro de referencia en el suroeste de Andalucía. Dos Hermanas, en cambio, es un ejemplo prototípico de ciudad dormitorio en la región, que ha crecido explosivamente en pocos lustros al abrigo de la expansión del área metropolitana sevillana y la nueva lógica locacional que encierra este fenómeno. Algeciras, al sur, núcleo portuario e industrial capital del Campo de Gibraltar, presenta graves problemas de integración económica con el resto de Andalucía, que se pretenden superar con las nuevas autovías y ferrocarriles con la Bahía de Cádiz y la zona interior de Andalucía. Estas deficiencias históricas han restado influencia y limitan las potencialidades de un núcleo muy pujante y dinámico y su hinterland. Finalmente Marbella, situada en el centro de la Costa del Sol occidental, representa el gran símbolo de la marca turística Andalucía, la del sol y la playa y el turismo residencial expansivo, del cual, tras años de descontrol administrativo y planificador, ha sido una víctima más, dando lugar, en la actualidad, a un escenario muy problemático que exigen una reflexión sobre sus opciones de desarrollo dentro del modelo vigente.

Pese a las graves problemáticas citadas, cuya solución supone un reto inmediato abordado por la ordenación del territorio regional, está sobradamente reconocido el insustituible papel que las grandes ciudades andaluzas, sean capital provincial o no, y, a su lado, las ciudades medias, tienen como elementos rectores del desarrollo territorial, focos de la actividad económica y centros difusores de la innovación a su entorno más próximo, pilares fundamentales para avanzar en la cohesión interna de Andalucía (RODRÍGUEZ *et al*, 2010; MÉNDEZ *et al*, 2008; CARAVACA *et al*, 2007; FERIA, 1993).

Figura 1. Jerarquía urbana andaluza y grandes ciudades en estudio, 2011.



Fuente: Elaboración propia.

2. LAS GRANDES CIUDADES SIN CAPITALIDAD PROVINCIAL.

2.1. Jerez de la Frontera.

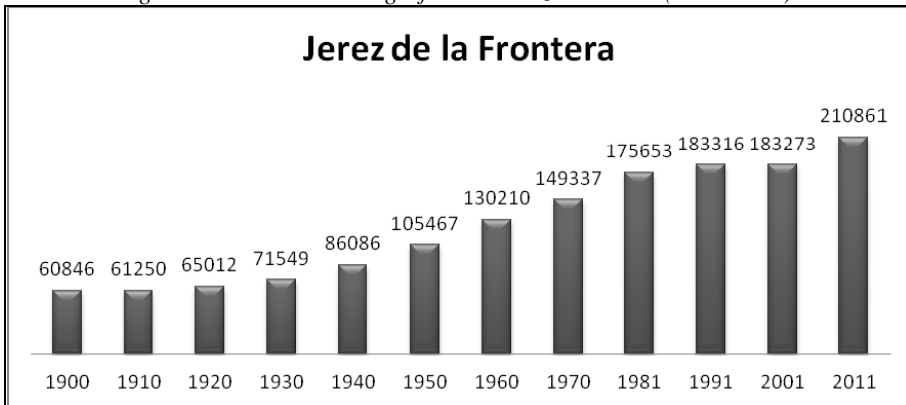
Jerez de la Frontera es, sin duda, la principal de las grandes ciudades andaluzas sin capitalidad provincial. Demasiado cerca de la histórica Cádiz, sin contacto directo con el mar, y debido a las decisiones políticas de la época, quedó apartada de la posibilidad de ver refrendada su importancia histórica con el marchamo capitalino. Pese a ello, Jerez es hoy día la ciudad más populosa de la provincia de Cádiz, y el centro indiscutible (demográfico, social, cultural y hasta funcional) de una región urbana antiquísima que conforma, en primer lugar, la campiña gaditana y la región vitivinícola del bajo Guadalquivir, constituyendo en segundo término, cada día con más fuerza, una referencia de primer nivel para muchos de los municipios satélite de la bahía de Cádiz (FERIA, 1993: 218), que encuentran en el área jerezana el espacio y las fáciles comunicaciones que no son posibles en el saturado y frágil entorno de la capital provincial.

Por otro lado, y como prueba de su importancia regional, Jerez cuenta con más población que otras capitales provinciales andaluzas como son Jaén, Huelva o Almería, además de la ya citada Cádiz. Muchos son los factores que explican este pujante devenir hasta la actualidad (Figura 2) pese a no contar con las inversiones y elementos favorecedores con que sí han contado estas ciudades andaluzas en los últimos 180 años. Jerez ha sido desde antiguo el centro de una pujante región comercial de base agropecuaria, de fama mundial en el campo vitivinícola, que reunió en torno a ella a las grandes familias comerciales de Europa, compitiendo con Sevilla, Cádiz o Sanlúcar de Barrameda por ser el punto de establecimiento de poderosos comerciantes y nobles españoles y extranjeros.

Esta importancia social, acompañada de la correspondiente pujanza económica, nos explica la estructura urbana tradicional de la ciudad de Jerez, característica de una ciudad clásica mediterránea, compacta, con magníficos ejemplos de barrios históricos y monumentales, y una morfología que, hasta hace pocos años, se mantenía con un perfil típicamente andaluz en el que se identificaba con facilidad la transición entre lo rural y lo urbano, lo residencial y lo comercial.

Los grandes desarrollos de décadas recientes, debidos al incremento demográfico y la mejora en las infraestructuras viarias, han reconfigurado la expansión urbana y la actual forma de la ciudad, que se adapta creciendo en aquellos barrios con mejor accesibilidad en automóvil, en los que los grandes centros comerciales han pasado a convertirse en los nuevos hitos que marcan el proceso de expansión de la ciudad y las autovías en canales rectores del mismo.

Figura 2. Evolución demográfica de Jerez de la Fra. (1900-2011).



Fuente: SIMA.

Hoy día, Jerez de la Frontera es la quinta ciudad andaluza -con más de 200.000 habitantes-, y alcanza, en la parte occidental de su término municipal (uno de los más grandes de Andalucía), densidades urbanas propias de un espacio metropolitano. Está afectada por la Ley Autonómica de Municipios de Gran Población de 2008. Además, empieza a integrarse, gracias a la mejora de las comunicaciones y al impulso político recibido (con su inclusión en la Mancomunidad de Municipios), dentro de la gran región metropolitana polinuclear de la bahía de Cádiz. La apuesta por la colaboración y la integración entre estos dos colosos urbanos andaluces, evitando la inútil competencia arrastrada desde antiguo, supone el impulso definitivo para el desarrollo integral y cooperativo de esta parte de la comunidad autónoma.

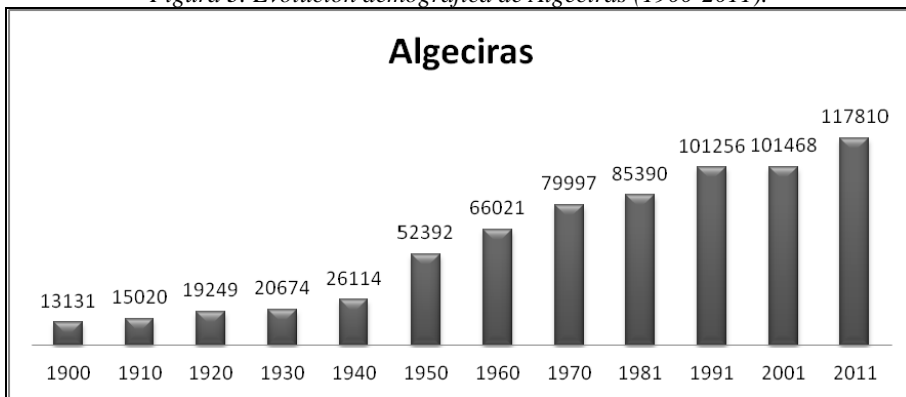
2.2. Algeciras.

Por su poderío industrial e importancia económica, geoestratégica y demográfica, Algeciras es percibida por la población y la planificación andaluza de la actualidad como la novena capital andaluza. Principal referencia urbana del campo de Gibraltar, es, así mismo, el principal puerto de pasajeros de la península ibérica (con 3.470.296 pasajeros en 2010) y uno de los principales en cuanto a tonelaje movilizado (con 861.086 Tn ese mismo año) (APBA, 2011). Esta realidad portuaria pujante y muy dinámica, es acompañada por lo que queda en el área urbana de la bahía de Algeciras

del Plan de Desarrollo del Campo de Gibraltar -iniciado en 1965-, verdadero artífice del perfil industrial del que hoy hace gala la comarca (LOZANO, 1983). De aquí surgieron las actuales refinerías, industrias petroquímicas, instalaciones logísticas, gasificadoras... que caracterizan el paisaje del entorno urbano algecireño.

Desde la puesta en marcha de este Plan de Desarrollo, muy fructífero en comparación con otros de los habidos en Andalucía, se deriva la fuerte expansión urbana y demográfica vivida por Algeciras en toda la segunda mitad del siglo XX (Figura 3). De ser un punto estratégico política y económicamente –por su proximidad a Gibraltar-, y un importante puerto y zona de intercambio económico, el Plan de Desarrollo hizo reconfigurar la orientación económica y social de la ciudad hasta darle el perfil eminentemente industrial, obrero y portuario que tiene en la actualidad. En este sentido la ciudad de Algeciras ha conocido en los últimos 40 años una importante expansión desde el núcleo tradicional hacia la zona de la Bahía –hacia el este y el norteseguiendo la expansión del puerto y las nuevas industrias (con sus polígonos logísticos y fabriles), donde se localizan los nuevos barrios residenciales, y hacia el oeste, hacia las colinas, donde se ubica la población obrera menos pudiente.

Figura 3. Evolución demográfica de Algeciras (1900-2011).



Fuente: SIMA.

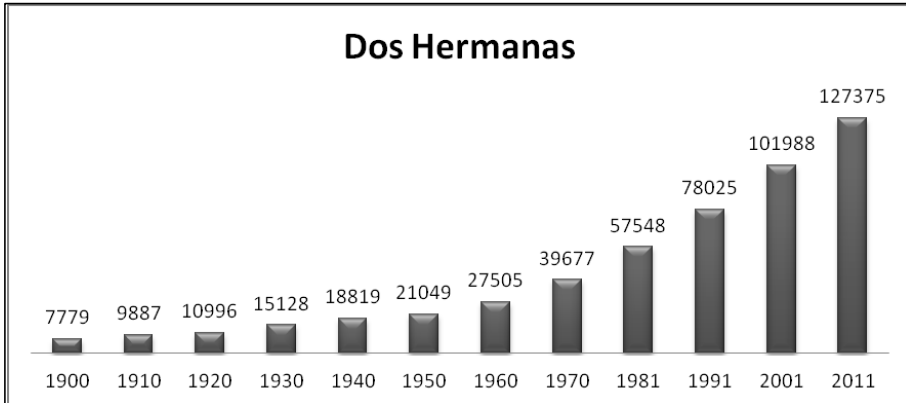
En el marco territorial andaluz de nuestros días, Algeciras juega un papel minusvalorado por los fuertes problemas que encuentra su importante puerto e industria para desenclavarse de su ubicación periférica y casi excéntrica dentro de Andalucía y España. La solución a esto pasa actualmente por la necesaria mejora de las infraestructuras viarias –ferrocarril, principalmente-, que permitirían aumentar la integración económica del puerto algecireño en España -aproximándolo a Madrid-, multiplicaría los beneficios de esta infraestructura para Andalucía, y permitiría, a una escala más local, su mejor interrelación económica y funcional con las otras grandes áreas urbanas que le son próximas, como es la de la Bahía de Cádiz-Jerez, la de Sevilla o la de la Costa del Sol- Málaga.

2.3. Dos Hermanas.

El municipio de Dos Hermanas es, en la actualidad, la gran ciudad dormitorio de la aglomeración urbana de Sevilla. Centro agroindustrial, situada a tan solo 12 kms de la capital, debido a su excelente conectividad por autopista y ferrocarril (constituye un nudo de comunicaciones que recoge los ramales ferroviarios y la autopista procedentes

de la provincia de Cádiz -que incluye Algeciras y Jerez de la Fra.- y los ferrocarriles del sur y este de Andalucía.), ha recogido una importante parte del crecimiento urbano capitalino, convirtiéndose de este modo en la gran beneficiada de la expansión metropolitana de Sevilla. No en vano, Dos Hermanas comenzó su imparable crecimiento en los años 70-80 del pasado siglo (ver Figura 4), justo en las mismas fechas en que se comenzaba a configurar el espacio metropolitano hispalense.

Figura 4. Evolución demográfica de Dos Hermanas (1900-2011)



Fuente: SIMA.

Pese a las profundas transformaciones habidas en todo el entorno de metropolitano de Sevilla en las últimas décadas, Dos Hermanas ha mantenido en gran medida su forma compacta y una estructura urbana marcada por las grandes vías de comunicación que la atraviesan y la continuación de las grandes avenidas preexistentes. Si bien, los procesos generales que la afectan y caracterizan actualmente hacen que no sea más que uno de los muchos elementos englobados dentro de una estructura polinuclear muy compleja y dinámica que tiene su centro en la ciudad de Sevilla. En este sentido, y al constituirse recientemente como ciudad dormitorio de rápido crecimiento urbano, ha perdido una parte de su personalidad urbana y paisajística por culpa de los enormes desarrollos urbanísticos habidos (especialmente en la zona norte).

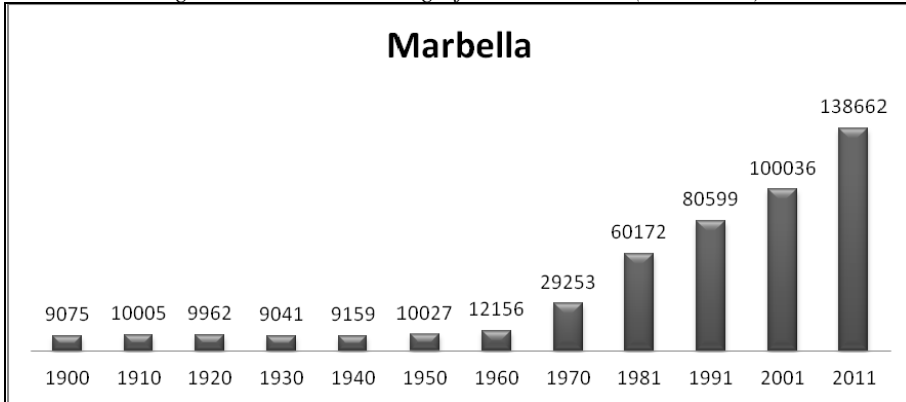
Dos Hermanas adolece en la actualidad de muchos de los problemas propios de las ciudades que han crecido extraordinariamente rápido al amparo de la formación de grandes áreas metropolitanas. Las infraestructuras de comunicación, históricas y recientes, se han demostrado insuficientes para encauzar todo el tráfico de personas y mercancías que moviliza diariamente un área metropolitana como la de Sevilla, que supera en la actualidad los 1'5 millones de habitantes y encuentra en Dos Hermanas un punto clave en su conectividad interna. El tren de cercanías, el metro, y el transporte público en general, parecen la clave para garantizar la sostenibilidad del modelo urbano metropolitano de Sevilla y la eficiente inserción de Dos Hermanas en el mismo.

2.4. Marbella.

En la actualidad, Marbella se ha convertido en el gran símbolo urbano del modelo turístico de sol y playa en España. De pequeño pueblo de pescadores, que apenas había entrado en juego en los relevantes procesos industriales y agrícolas habidos en la costa mediterránea andaluza durante los siglos XVIII y XIX (minería, hojalaterías,

producciones de la vid, cultivos intensivos subtropicales), pasó a ser, gracias a la intervención del estado, al reconocimiento por parte de ciertos personajes influyentes de sus cualidades climáticas y paisajísticas, y la puesta en marcha de infraestructuras básicas para el turismo (creación de los primeros hoteles en el primer tercio del S.XX, remodelación y construcción de la Terminal 1 del aeropuerto de Málaga en los primeros 1960, Puerto Banús en 1970, etc.) una auténtica ciudad para el ocio que ha llegado a funcionar como el centro económico y la principal referencia empresarial de la marca turística *Costa del Sol* (Figura 5).

Figura 5. Evolución demográfica de Marbella (1900-2011)



Fuente: SIMA.

Marbella en la actualidad es, así mismo, icono del urbanismo expansivo y descontrolado, producto de años de falta de planificación y ordenación efectiva del modelo territorial de la comarca en que se inserta. El pequeño pueblo tradicional, que hoy pervive museificado como un espacio de recreo urbano mediterráneo, fue engullido por las nuevas construcciones y las grandes infraestructuras viarias –siempre insuficientes y rápidamente superadas por el crecimiento demográfico imparable–, dando lugar en la actualidad a una ciudad polinuclear, extensiva y dispersa, ligada sin solución de continuidad física con los municipios adyacentes, más propia de los desarrollos urbanos estadounidenses que de los compactos núcleos mediterráneos tradicionales.

El futuro de Marbella como ciudad sostenible aparece ligado al establecimiento de un mayor y más efectivo control sobre su expansión urbana, la defensa del patrimonio natural y urbano municipal, muy maltratado estos años atrás, y la búsqueda de soluciones a la inminente saturación territorial –y también turística, ecológica y paisajística– que ha producido el depredador modelo territorial vigente durante décadas en la costa del Sol (NAVARRO, 2003), pese a lo cual, éste sigue siendo imitado actualmente a lo largo y ancho de la costa española.

3. ESCENARIOS FUTUROS EN EL SISTEMA URBANO ANDALUZ. LAS GRANDES CIUDADES QUE ESTÁN POR VENIR.

El mantenimiento de la lógica territorial y económica que ha configurado la actual red de asentamientos, transformando radicalmente la red histórica anterior y generando nuevos focos de centralidad urbana, permitirá que los grandes procesos territoriales vigentes en Andalucía en las últimas décadas continúen produciéndose en un futuro inmediato, por lo que algunas de las tendencias ya comentadas proseguirán su desarrollo: auge y densificación de las grandes áreas metropolitanas, litoralización general de la población, creación de nuevas aglomeraciones en torno a pequeñas capitales provinciales, etc.

Cuadro 1. Las futuras grandes ciudades, 2011.

Municipios	Pobl. 2011	Localización
Alcalá de Guadaíra	72.800	Área Metropolitana Sevilla
Benalmádena	63.788	Área Metropolitana Málaga
Chiclana de la Frontera	79.839	Bahía de Cádiz
El Ejido	83.774	Poniente de Almería
El Puerto de Santa María	88.917	Bahía de Cádiz
Estepota	65.667	Costa del Sol Occidental
Fuengirola	74.054	Costa del Sol Occidental
La Línea de la Concepción	64.944	Campo de Gibraltar
Linares	61.110	Campaña de Jaén
Mijas	79.262	Costa del Sol Occidental
Motril	60.887	Costa Tropical de Granada
Roquetas de Mar	89.851	Poniente de Almería
San Fernando	96.894	Bahía de Cádiz
Sanlúcar de Barrameda	66.944	Costa Noroeste de Cádiz
Torremolinos	68.181	Área Metropolitana Málaga
Utrera	51.630	Área Metropolitana Sevilla
Vélez-Málaga	77.004	Litoral Oriental-Axarquía Málaga

Fuente: SIMA.

Esto no hace sino confirmar la tendencia al crecimiento demográfico registrada en los últimos lustros en algunas ciudades medias de la región, lo que derivará, en los próximos años, en un aumento del número de ciudades que concentran más de 100.000 habitantes.

Estas grandes ciudades andaluzas del futuro conforman un grupo urbano de características fácilmente identificables. Ciudades medias, muchas de ellas históricas, han venido jugando hasta ahora un papel de intermediación en la difusión del desarrollo regional entre las grandes urbes regionales y el entorno rural del que históricamente han sido referencia. Con la puesta en marcha de los procesos metropolitanos, el éxito territorial del litoral como poderoso foco de la actividad económica, y gracias al desarrollo infraestructural de la región, estas ciudades medias han entrado en una dinámica de crecimiento que las ha hecho transitar desde un perfil marcadamente agrario e industrial, según los casos, a uno mayoritariamente terciario centrado en el sector servicios (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008).

Mayoritariamente metropolitanas y litorales, y sólo en algunos casos núcleos interiores que no participan directamente de estos dos procesos (es el caso de alguna cabecera comarcal rural muy pujante, como Linares), conforman el segundo nivel en importancia de la red urbana regional, lo que relacionamos de forma directa con el mayor grado de reconocimiento que estas urbes poseen en la actualidad en los planes de ordenación del territorio.

4. CONCLUSIONES.

En un periodo como el vivido en Andalucía en las últimas décadas, en el que tantos cambios de tipo estructural han impactado de forma acelerada sobre la red de asentamientos histórica de la región, la teoría y la práctica en el análisis y diagnóstico de estos procesos de permutación territorial no siempre han ido de la mano. La planificación y la ordenación del territorio en Andalucía, que se desarrollaron al mismo tiempo que nacía la dinámica metropolitana en la región (años 80), y tardíamente respecto a los procesos de ocupación masiva del litoral (que ya era importante a finales de los 60), no siempre han encontrado las claves para superar un modelo marcadamente municipalista de la gestión de los problemas urbanos y dar con las herramientas, a escala subregional o regional, que permitieran concebir los problemas de un espacio metropolitano o litoral de forma holística e integral.

En este marco general, el papel de la ordenación del territorio y sus instrumentos planificadores, toma a partir de ahora una relevancia mayor si cabe que en anteriores ocasiones. Es necesario evitar errores como los hasta ahora cometidos, superar la falta de previsión sobre qué hacer con los grandes procesos territoriales y garantizar el equilibrio territorial. Y esto se hace asegurando que la ley y los planes de ordenación apoyen y dirijan procesos territoriales que, por su dimensión y características, escapen del control de ayuntamientos y gobiernos locales, ofreciendo soluciones globales a los problemas del territorio regional. En la planificación y la ordenación del territorio está el camino para la consecución de un mejor modelo de región, más cohesionada internamente y más orientada hacia modelos territoriales sostenibles y eficientes.

Por otro lado, el necesario cambio del modelo productivo vigente, insostenible y pernicioso para el medio, así como los retos que plantea la actual crisis económica (que tiene serias consecuencias demográficas, sociales y culturales), nos hace pensar en que, si bien las grandes ciudades andaluzas constituirán como hasta ahora los ejes para el desarrollo territorial y la base del sistema económico y territorial, lo harán desde un papel mucho más adaptado a los llamados “nuevos modelos de ciudad”, más sostenibles, menos expansivas, apostando por la innovación y, en definitiva, por la calidad de vida de sus habitantes.

BIBLIOGRAFÍA.

AA.VV. (2011): Padrón Municipal de habitantes. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA). Sevilla. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (APBA) (2011): Memoria Anual del Puerto de Algeciras, 2010. Madrid. Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. 266 págs.

- CARAVACA, I., GONZÁLEZ, G., NAVARRO, A. (2007): “Indicadores de dinamismo, innovación y desarrollo: su aplicación en ciudades pequeñas y medias de Andalucía”. En Boletín de la AGE, N°43, p.131-154.
- DOMÍNGUEZ, A. (1976): El mosaico español. Pamplona. Urgoiti Editores (edición de 2009). 183 p.
- FERIA, J.M. (1993): El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados. Sevilla. Instituto de Desarrollo Regional. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 310 págs.
- LOZANO, J.M. (1983) El desarrollo del Campo de Gibraltar: análisis geográfico de una década decisiva. Madrid. Confederación Española de Caja de Ahorros. 491 p.
- MÉNDEZ, R., MELERO, A., CALATRAVA, I. (2008) “Desarrollo territorial policéntrico y ciudades intermedias: recursos productivos y dinámicas económicas locales en Andalucía”. Estudios Geográficos, LXIX, 265. Pp. 637-663.
- NAVARRO, E. (2003): ¿Puede seguir creciendo la Costa del Sol? Indicadores de saturación de un destino turístico. Málaga. Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial. 360 p.
- RODRÍGUEZ, F. (2008): “Las ciudades medias andaluzas. Cambios básicos durante el último medio siglo”, en BOSQUE, J. y MARTÍN, M.A. (coord.) Boletín de la Real Sociedad Geográfica, Homenaje a Joaquín Bosque Maurel. Pp. 199-238.
- RODRÍGUEZ, F., SÁNCHEZ, L.M. (2010): “Sobre la nueva dimensión territorial de las ciudades medias en Andalucía”. En CORNEJO, C. MORÁN, J. PRADA, J. (coords) Ciudad, territorio y paisaje: reflexiones para un debate multidisciplinar. Madrid, CCHS-CSIC, p. 272-287.

MEDIR EL PROCESO DE URBANIZACIÓN: COINCIDENCIAS Y DIVERGENCIAS ENTRE DIVERSAS FUENTES DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA EN ANDALUCÍA.

ARSENIO VILLAR LAMA

*Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional
Universidad de Sevilla
Grupo de Investigación Estructuras y Sistemas Territoriales
arsenio@us.es*

MIGUEL GARCÍA MARTÍN

*Departamento de Geografía Humana
Universidad de Sevilla
Grupo de Investigación Estructuras y Sistemas Territoriales
mgmartin@us.es*

RESUMEN

Las diversas cartografías sobre ocupación y usos del suelo levantadas en las últimas décadas miden el proceso de expansión urbana. Sin embargo, según la fuente de información se observan notables diferencias en la localización y la cuantificación del fenómeno. La elección de distintos parámetros metodológicos –origen de los datos, escala de captura, interpretación de lo urbano...– explican estas divergencias. Este trabajo pretende cuantificar estas diferencias comparando distintas fuentes oficiales y de elaboración propia.

PALABRAS CLAVE: Proceso de urbanización, Corine Land Cover, Mapa de usos y coberturas vegetales de Andalucía, Sistemas de Información Geográfica, Andalucía.

ABSTRACT

The various maps on land use raised in the last decades have drawn and measured the process of urbanization. However, depending of the source of information there are notable differences in the localization and quantification of this phenomenon. The choice of one or other methodological parameters –data source, scale, capture, interpretation of the urban land...– explains these contrasts. This work aims to quantify these differences by comparing different official and own sources.

KEY WORDS: Process of urbanization, Corine Land Cover, Map of Uses and Land Covers of Andalusia, Geographic Information Systems, Andalusia.

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El proceso de urbanización es un tema de tratamiento recurrente en las ciencias sociales, especialmente en la Geografía. Las dimensiones que este fenómeno ha alcanzado a lo largo del denominado “milagro económico español” y hasta el advenimiento de la crisis hacia 2007, lo sitúa como uno de los indicadores más representativos de los costes ambientales del crecimiento económico nacional. Instituciones científicas y no científicas (medios de comunicación y otras) han

difundido en la última década un buen número de cifras de impacto e indicadores al respecto.

Las áreas litorales y las aglomeraciones urbanas han sido las protagonistas del fenómeno y, por ende, las que han focalizado una mayor atención científica. En la costa, por ejemplo, la ocupación porcentual del suelo artificializado se ha convertido en un índice de fácil comprensión y relativamente difundido a la sociedad a través de los medios de comunicación.

Una revisión y una comparación de este gran conjunto de datos e indicadores muestran inequívocamente una importante diversidad en los resultados. Y es que detrás de estas diferencias se esconden diversas fuentes de información de usos del suelo, cuyos parámetros metodológicos –origen de los datos, escala de captura, interpretación de lo urbano– han sido distintos. Principalmente estamos hablando del proyecto comunitario Corine Land Cover y de sus versiones regionalizadas desde cada comunidad autónoma (en el caso andaluz el Mapa de Usos y Coberturas Vegetales del Suelo en Andalucía).

Por su parte, la comunidad geográfica ha generado y editado información propia al respecto para sus propios estudios, generalmente a un mayor nivel de detalle. Tal es el caso de los autores de la presente comunicación, que han levantado información sobre la ocupación del suelo para sus diversos ámbitos de referencia: el litoral de Andalucía y la comarca del Aljarafe en la Aglomeración Urbana de Sevilla. La comparación de las cifras de ocupación urbana de estos trabajos con los referentes anteriores puede redundar más, si cabe, en la divergencia entre los resultados.

Al margen de las conclusiones que puedan extraerse sobre el proceso de urbanización u ocupación del suelo en determinados ámbitos de Andalucía (ciertamente ilustrativas), este trabajo se centra en analizar las diferencias entre las diversas fuentes que ofrecen datos al respecto: El Corine Land Cover (CLC, en adelante), el Mapa de Usos y Coberturas Vegetales de Andalucía (MUCVA, en adelante) y los datos propios generados por los autores en sus respectivas investigaciones. Por otra parte, se pretende hacer una llamada de atención sobre el manejo de estas cifras en los medios de comunicación, principal conector entre el ámbito científico y el ciudadano.

FERNÁNDEZ DURÁN (2006: 23), cuando cifra el proceso urbanizador de los últimos años en España, ya alude la existencia de unos “márgenes de incertidumbre” en los datos del Corine Land Cover. Esta comunicación se centra en evaluar dichos márgenes. La pregunta esencial es la siguiente: ¿Son significativas las diferencias sobre la ocupación y evolución del suelo urbano-alterado dependiendo de las fuentes utilizadas? ¿Hasta qué punto? Para responder a esta cuestión se ha estudiado el comportamiento de cada fuente de información en 3 ámbitos: el conjunto de Andalucía, la franja litoral andaluza y la comarca del Aljarafe en la Aglomeración Urbana de Sevilla. Además de comparar las cifras totales, la metodología implementada ha permitido evaluar el nivel de coincidencia y divergencia que, cuantitativa y cartográficamente, se produce a la hora de representar el hecho urbano por parte de las fuentes mencionadas.

2. FUENTES Y METODOLOGÍA

2.1. Fuentes

A continuación se exponen resumidamente las principales características de las fuentes utilizadas en el presente trabajo (cuadro 1).

Cuadro 1: Síntesis de las fuentes de información utilizadas.

Fuente de Información	Ámbito espacial de los datos	Fechas de referencia de los datos	Escala de captura	Fuentes y coberturas espaciales origen de los datos	Organismo productor y distribuidor
Corine Land Cover (CLC)	Europeo (38 países en la última edición)	1990 2000 2006	1:100000	Landsat TM, Landsat7, imágenes SPOT4 y IRS P6	Coordinación: European Environmental Agency (nivel europeo), Instituto Geográfico Nacional (nivel nacional). Equipos de trabajo autonómicos
Mapa de Usos y Coberturas Vegetales de Andalucía ¹ (MUCVA)	Andalucía	1956 1999 2003 2007	1:25000	Ortofotografías (resolución 0,5 – 1 m). Con el apoyo de imágenes de satélite Landsat TM y SPOT	Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía
Cubiertas urbanas del suelo en el litoral de Andalucía ² (CULitoral)	Litoral de Andalucía (5 km desde la línea de costa)	1956 1998 2001 2004 2007	1:5000	Ortofotografías (resolución 0,5 – 1 m).	Investigación doctoral (Arsenio Villar Lama) y proyecto Desarrollo del Subsistema de Información del Litoral y Medio Marino.
Mapa de tipos y áreas de paisaje del Aljarafe (MPAljarafe)	Aljarafe	2007	1:5000	Ortofotografía de 2007. Con el apoyo de las ortofotografías de 1956 y 2006	Investigación doctoral (Miguel García Martín)

Fuente: Elaboración propia.

¹ En la versión multitemporal del Mapa de Usos y Coberturas Vegetales de Andalucía se ha detectado un volumen considerable de errores en las tablas de atributos asociadas a la información espacial. Así, polígonos que ocupan muy extensas áreas residenciales e industriales (especialmente en el extremo meridional de Andalucía, en ámbitos litorales) están considerados como espacios naturales –matorrales, matorrales arbolados...-. El MUCVA en su versión monotemporal de 2007 no recoge estos errores, por lo que finalmente ha sido ésta la cobertura espacial utilizada para los análisis.

² Esta base de datos está centrada exclusivamente en el suelo urbano-alterado, definido como aquéllos que han perdido su funcionalidad ecológica natural y/o productiva o a los que se les ha alterado totalmente su estructura, es decir, todos aquellos suelos que no son ni agrícolas ni naturales.

2.2. Metodología

La metodología del presente trabajo se basa en el uso de los Sistemas de Información Geográfica y, particularmente, en la importación, el tratamiento y la consulta de los datos en una base de datos geográfica (GDB). La agilidad en las consultas, la homogeneización en un mismo sistema de referencia y el cálculo automático de los parámetros básicos (perímetro y superficie) son las principales ventajas que justifican la utilización de la *Geodatabase*.

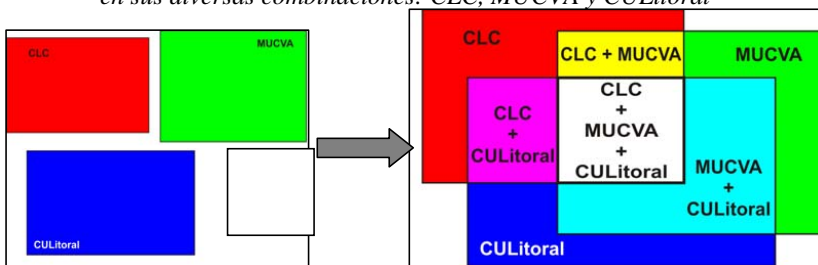
En primer lugar, las 4 fuentes de información fueron incorporadas a la base de datos, homogeneizando sus sistemas de referencia mediante el Datum Europeo de 1950 y la proyección Transversal de Mercator para la zona 30N (ED50 UTM30). Las fuentes más generalistas, esto es, aquellas que cubren todos los tipos de uso (CLC y MUCVA), fueron sesgadas para que solo contemplaran las cubiertas de tipo urbano-alterado. Con ello se aligera el volumen de información a procesar en las siguientes operaciones.

En segundo lugar, la GDB incorporó las 3 entidades espaciales a partir de las cuales hacer el ejercicio comparativo:

- El conjunto de Andalucía, elemento vectorial recogido de los Datos Espaciales de Andalucía para Escalas Intermedias (Junta de Andalucía, 2010).
- El litoral andaluz, definido por un área de influencia (buffer) de 5 kilómetros desde la línea de costa. Esta línea ha sido extraída del Sistema de Información Geográfica del Litoral de Andalucía (SIGLA).
- La comarca del Aljarafe, una delimitación propia basada en los límites físico-ambientales aproximados de la plataforma terciaria que comprende dicha comarca.

Una vez que están los 7 datos anteriores preparados –y homogeneizados sus sistemas de referencia–, se lleva a cabo el álgebra de mapas. Consiste en intersectar (*intersect*) cada entidad administrativo-espacial con cada una de las capas de usos urbanos pertinente. Finalmente, se realizan las consultas (*queries*) necesarias para comparar los totales de suelo urbano-alterado según la fuente y se representan los resultados. Los indicadores presentados informan, por una parte, del grado de ocupación de lo urbanizado respecto a la superficie total de los ámbitos analizados (Andalucía, litoral, Aljarafe), y por otra, las coincidencias entre las diversas fuentes de información. La figura 1 sintetiza esta operación, en la que se pretende obtener una cobertura con las analogías y desemejanzas espaciales entre las fuentes de información: CLC, MUCVA y, en su caso, CULitoral o MPAJarafe.

Figura 1: Diagrama con la superficie que ocupan cada una de las fuentes en sus diversas combinaciones: CLC, MUCVA y CULitoral



Fuente: Elaboración propia

Para solventar el problema de las fechas de los datos se han relacionado fuentes prácticamente sincrónicas (se optó por 2006-2007). Con este proceder se evita, en gran parte, que las disimetrías detectadas entre ellas deriven del crecimiento diacrónico del fenómeno urbano.

Los autores son conscientes de que, para valorar las diferencias entre estas fuentes de información de usos del suelo quizá hubiera sido más idóneo comparar cubiertas más estáticas. Sin embargo, el interés del fenómeno de urbanización, su impacto territorial y paisajístico, así como su impronta en los medios de comunicación justifican su atención.

3. RESULTADOS

3.1. La ocupación urbana de Andalucía según CLC y MUCVA

La concepción del universo de suelos urbanos-alterados es similar en ambos proyectos según se deriva de la clasificación o leyenda que establecen. Sin embargo la diferencia entre las 2 fuentes es considerable: 955 km² (el suelo urbano-alterado en CLC equivale a un 78,1% del MUCVA). Esta divergencia deriva de la escala en el levantamiento de la información (1:100000 y 1:25000 respectivamente), y se verifica con su plasmación cartográfica³: Las carreteras y la suma de pequeños núcleos urbanos en el medio rural explica básicamente la diferencia de MUCVA respecto al CLC (su unidad mínima de captura es de 25 hectáreas, lo que excluye a las entidades urbanas más reducidas y aisladas).

Los datos de ocupación son reveladores: según el CLC, la superficie urbanizada-alterada en Andalucía asciende a 1680 km², lo que supone una ocupación del 1,92% de su territorio. Por su parte, en el MUCVA estos suelos se cifran en unos 2635 km² y equivalen a un 3% de la región (cuadro 2).

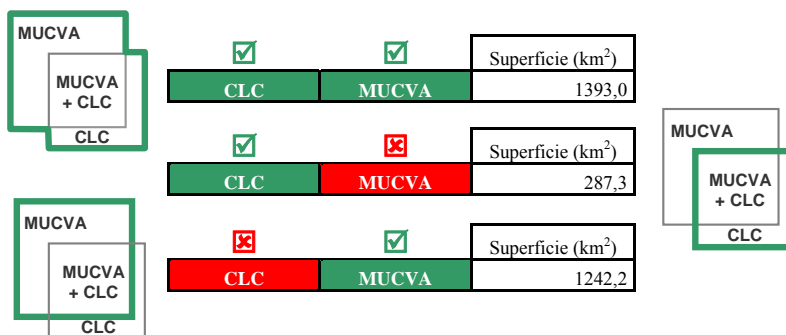
Cuadro 2: Superficie urbana-alterada en Andalucía y grado de ocupación según CLC y MUCVA

	Superficie del suelo urbano-alterado, en km ²	Ocupación (%)
Corine Land Cover 2006	1680,3	<i>1,9</i>
MUCVA 2007	2635,2	<i>3,0</i>
Total Andalucía	87610,9	<i>100</i>

Fuente: Elaboración propia

³ La diferencia entre los datos deriva en menor medida del desfase temporal entre las dos fuentes: 2006 y 2007. Se trata del último año del boom inmobiliario antes de la crisis económica y el colapso del sector inmobiliario. Este apunte es extrapolable a la comparación del CLC con los datos propios para el litoral y la comarca del Aljarafe, ambos de 2007.

Figura 2: Esquema de coincidencia y divergencia entre CLC y MUCVA



Fuente: Elaboración propia

La tónica general es la coincidencia entre ambas capas de información (1393 km²) y, en segundo lugar, la existencia de superficies urbanizadas en MUCVA no contempladas en CLC (1242 Km²). Excepcionalmente, resulta interesante comprobar cómo el CLC incluye unas pocas grandes áreas alteradas que no recoge el MUCVA (287 km²). Se trata fundamentalmente de: grandes espacios residuales y en construcción; áreas mineras; zonas militares; aeródromos y aeropuertos (digitalizados más allá de sus superficies construidas o asfaltadas); y, finalmente, estructuras urbanas difusas que han sido tratadas como un polígono envolvente que incluye áreas naturales o agrícolas entre los elementos construidos (p.e. urbanizaciones agrícolas).

3.2. El proceso de urbanización en el litoral andaluz, según CLC, MUCVA y CULitoral

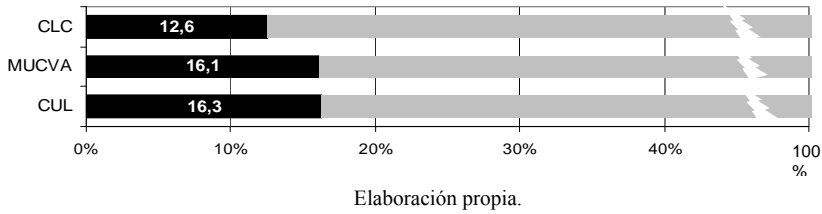
El fuerte incremento de las superficies artificiales no es un fenómeno exclusivo del litoral andaluz ni del espacio costero en general. La totalidad del territorio europeo, español y andaluz se ha caracterizado en los últimos años por un notable aumento del paisaje antropizado, aunque bien es cierto que es en el ecotono tierra-mar donde adquiere sus cifras más reseñables.

Es patente que la dimensión de este proceso ha sobrepasado en muchos casos la capacidad de carga de las áreas costeras, pero su cuantificación resulta variable en función de las fuentes de información analizadas. De hecho, si utilizamos el MUCVA como referencia (base 100), el CLC supone un 78,1% mientras que el CULitoral se ajusta en un 101,1%.

En lo referente al porcentaje de ocupación de suelo (2006-2007), un 16,1% de la franja litoral se encuentra urbanizada (746 km²), según el MUCVA. El CLC cuantifica este indicador en un 12,6% (583 km²), casi 4 puntos porcentuales por debajo (figura 3).

En concordancia con los resultados para el conjunto de Andalucía, el MUCVA vuelve a sobredimensionar los datos del CLC, aunque lo hace con una menor intensidad: La menor presencia de elementos urbanos aislados en la costa –donde la conurbación es la estructura tendencial– explica que el proyecto europeo no pierda tanto peso respecto al andaluz en la cuantificación del suelo urbano. La plasmación cartográfica muestra que el CLC tiende a exagerar algunas conurbaciones, ya que envuelve de forma grosera espacios escasamente urbanizados entre áreas más consolidadas urbanísticamente.

Figura 3: Ocupación de la franja litoral (5 km) según MUCVA, CLC y CULitoral

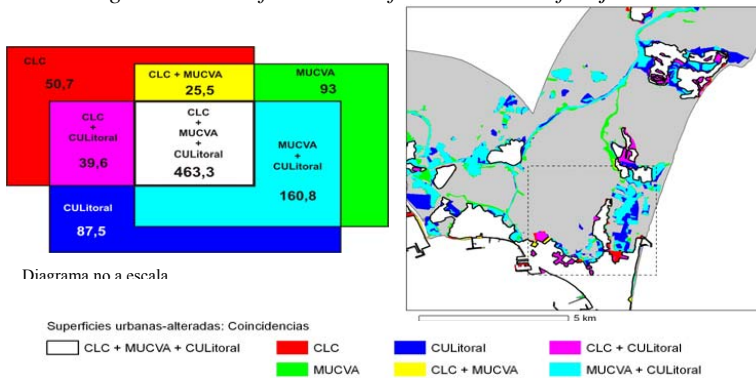


Según las Cubiertas Urbanas del Litoral de Andalucía (CULitoral) el suelo urbano-alterado asciende a 755 km², que supone un grado de ocupación del 16,3%. Este dato es concurrente con el MUCVA y muy superior al CLC. Aunque posee una leyenda más desarrollada que sus homólogos andaluz y europeo, no se trastoca la esencia de lo urbano-alterado. Por tanto, las diferencias se explican por el elevado nivel de detalle en el levantamiento de la información (1:5000). La coincidencia entre el dato propio y el MUCVA (101.1%) permite afirmar que la escala de captura del segundo (1:25000) es suficiente para discriminar el hecho urbano en su conjunto. La diferenciación interna entre sus usos y morfologías sí necesita una escala de fotointerpretación de mayor detalle.

El patrón anterior se repite si el marco de referencia es la primera línea de costa (500 metros): CLC, MUCVA y CULitoral cifran la ocupación del frente costero para 2006-2007 en 27,7%, 28,9% y 29,1% respectivamente.

La plasmación estadística de la coincidencia entre las 3 fuentes de información muestra, en primer lugar, una concurrencia moderada entre ellas (figura 4). Éstas coinciden en 463 km², un 50,5% del sumatorio total de la superficie urbana de las 3 fuentes. A nivel cartográfico se corresponde con la ciudad tradicional o los núcleos turísticos más consolidados. A medida que la estructura urbana se vuelve más laxa (urbanizaciones residenciales, campos de golf, entramado rururbano), aumentan las disimetrías entre ellas. Si se tiene en cuenta que en las áreas costeras la tendencia del tejido urbano es precisamente ésta, no sorprende que también existan divergencias importantes: Así, unos 457 km² (49,5%) se corresponde con algún tipo de disonancia.

Figura 4: Cifras totales (diagrama) y detalle (mapa) de las convergencias y divergencias de las fuentes de información en la franja litoral



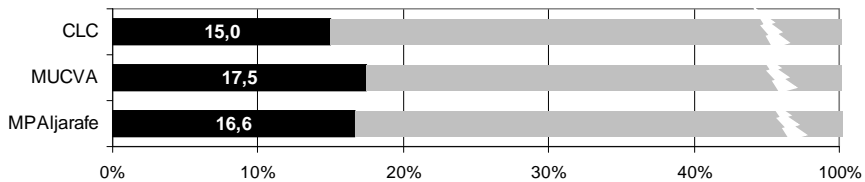
Más allá de la trama consolidada, una buena parte de los suelos urbanos-alterados están recogidos por MUCVA y CULitoral conjuntamente, pero no están recogidos por el CLC (160,8 km²). Se corresponden con las urbanizaciones más dispersas, las autovías y otros espacios alterados fuera del entramado tradicional. Es recurrente la presencia de áreas urbanizadas en MUCVA o CULitoral que no aparecen en ninguna de las otras dos fuentes estudiadas (93 y 87,5 km² respectivamente). Aunque con un peso menor, el CLC incluye espacios no recogidos en sus homólogos (50,7 km²). Se trata de intersticios y bordes urbanos no consolidados urbanísticamente.

3.3. Proceso de urbanización en el Aljarafe, según CLC, MUCVA y MPAljarafe

El Aljarafe es una comarca en la que se reconocen con claridad los fenómenos recientes de expansión urbana de las aglomeraciones urbanas españolas, por los que núcleos urbanos periféricos y próximos a ciudades medias y capitales regionales pasan a formar parte de un conglomerado metropolitano mayor, donde son comunes los procesos de conurbación. Así, esta comarca, de tradicional vocación agrícola y paisaje caracterizado por pequeños pueblos, olivares, frutales y huertas ha pasado a formar parte de la aglomeración urbana de Sevilla, en la que residen hasta una cuarta parte de su población.

En este caso, las diferencias entre la interpretación de los suelos urbanos-alterados son proporcionalmente menores que en el conjunto regional andaluz. Según el CLC, aproximadamente el 15% del Aljarafe está ocupado por las superficies artificiales (64,1 km²). El MUCVA asciende la cifra de las superficies construidas y alteradas al 17,5% del total comarcal (74,9 km²), mientras que, por su parte, los paisajes urbanos abarcan el 16,6% de la superficie comarcal en el MPAljarafe (71,3 km²). Las extensiones son muy similares en el caso del MUCVA y del mapa de paisajes del Aljarafe. En efecto, la delimitación de los tipos y áreas de paisaje del Aljarafe se efectúa tomando como punto de partida la cobertura andaluza, a pesar del posterior tratamiento de digitalización manual y pormenorizada para los espacios urbanos.

Figura 5: Ocupación de la comarca del Aljarafe según MUCVA, CLC y MPAljarafe



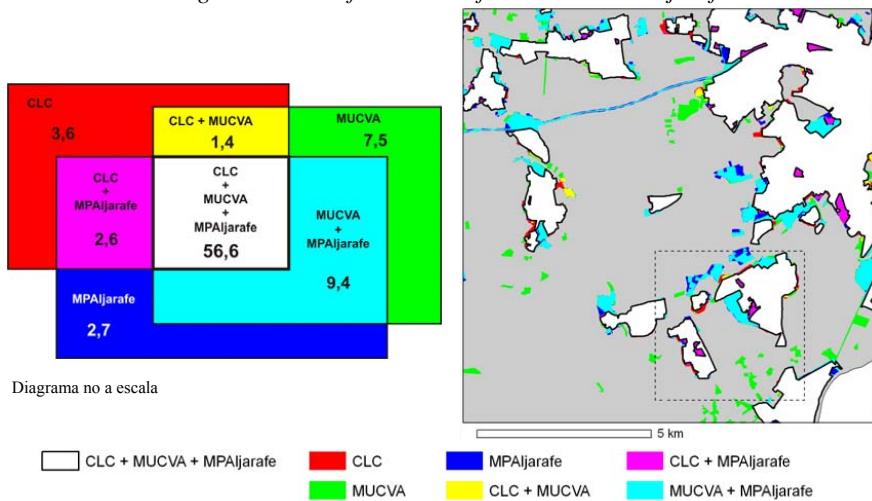
Fuente: Elaboración propia.

Un análisis comparado de estos tres mapas permite observar los espacios coincidentes y, en especial, los espacios no coincidentes, es decir, aquéllos que no han sido considerados como urbanos-alterados por alguna de las tres fuentes. Las superficies de coincidencia en los tres mapas son sobradamente mayoritarias. El común punto de vista en la interpretación de lo urbano-alterado se hace patente en este tipo de territorios. Así, el Aljarafe, un espacio metropolitano de clara vocación residencial, orientado asimismo a las actividades terciarias, ofrece una tipología de usos de suelo de fácil interpretación. Viviendas, urbanizaciones, tejidos urbanos de baja densidad pero continuos, polígonos industriales y de servicios... son considerados bajo similares criterios por los diferentes métodos (fuentes) aquí expuestos. En esta comarca son

escasos o inexistentes los usos que pueden generar mayores controversias o ambivalencias, caso de las actividades mineras y extractivas, los asentamientos residenciales dispersos, las instalaciones militares en campo abierto, etc.

Con todo, es necesario detenerse en algunos de los espacios que han sido considerados como urbano-alterados sólo por parte de los métodos propuestos (figura 6). Existen cerca de 3,6 km² de superficies alteradas consideradas en exclusiva por el proyecto europeo CLC. Como viene sucediendo en los otros ámbitos de estudio, estas superficies se corresponden con los bordes externos de los núcleos urbanos, fruto de la menor escala de digitalización a la que se trabaja. Las geometrías poligonales que resultan son de contornos más groseros, menos perfilados y sensiblemente mayores.

Figura 6: Cifras totales (diagrama) y detalle (mapa) de las convergencias y divergencias de las fuentes de información en el Aljarafe



También se reproducen en el caso de Aljarafe lo que ocurre en el ámbito litoral y regional con respecto a las superficies urbanas sólo asumidas por el MUCVA. Se trata de pequeños asentamientos dispersos, de escasa entidad, recogidos por la mayor escala de detalle a la que el proyecto andaluz trabaja. Ni el CLC ni el MPAljarafe registran estas superficies construidas y alteradas. El primero por la cuestión de la escala y el segundo porque el enfoque paisajístico de este proyecto discrimina los elementos urbanos y alterados de escasa entidad si estos están localizados en dominios rurales o naturales de mayor consistencia (lo que no deja de ser, también, una cuestión de escala).

Hay una pequeña porción de superficies sólo consideradas por el MPAljarafe. Se trata predominantemente de bordes y fronteras urbanas, en la órbita de lo *periurbano*. Son áreas que en un sentido estricto aún preservan usos no urbanos (actividades agrícolas residuales, zonas pobladas con vegetación invasiva...), a la espera de ser incorporadas al tejido urbano mediante el proceso urbanizador. Así, en lo formal bien pueden tratarse de parcelas de olivar aisladas entre dos o más parcelas edificadas, o solares clasificados en el planeamiento como urbanizables pero ocupados como espacios marginales de pastos, por citar un par de ejemplos. Pero su apremiante

incorporación al conjunto urbano como piezas periféricas pero funcionales las convierten en espacios urbanos latentes, en espacios "en la inminencia". El MPA Aljarafe recurre a una categoría propia –suelo vorurbano– para reunir, entre otros, a estos espacios periféricos.

Por otro lado, hay que mencionar las superficies consideradas urbanas-alteradas según el MUCVA y el MPA Aljarafe, pero no así según el CLC. En algunos de estos casos se puede observar que la no coincidencia responde a la diferente fecha de captura de los datos, 2006 y 2007. Con todo, en su mayoría esto se explica por la diferencia en la escala mínima de digitalización, mucho más detallada en el MUCVA y en el MPA.

4. CONCLUSIONES

Este trabajo analiza las coincidencias y las divergencias en la cuantificación y la localización del fenómeno urbano por parte de 4 fuentes de información. Antes de entrar en consideraciones más asépticas sobre este asunto, cabe mencionar que se han comprobado las altas cifras que este fenómeno adquiere en Andalucía, especialmente en el litoral y en el Aljarafe como ámbitos receptores del *tsunami urbanizador* litoral y metropolitano.

El análisis para el conjunto de Andalucía mostraba la moderada convergencia entre las fuentes de información. Así, aunque la coincidencia se cifra en 1393 km², la divergencia asciende a 1530 km². Se trata básicamente de los espacios recogidos por el MUCVA que no contempla el CLC, mayormente por razones de escala (elementos urbanos aislados, autovías, etc.). Así se explica que los datos de ocupación urbana en Andalucía oscilen entre un 1,9% y un 3% según la fuente consultada, una variación importante si se tiene en cuenta las dimensiones de esta región.

En el litoral y en la comarca del Aljarafe se verifica el patrón general anterior con algunas singularidades propias. Así, aunque el MUCVA vuelve a sobredimensionar los datos del CLC lo hace con menos intensidad. La menor presencia de elementos urbanos aislados (la conurbación es la estructura tendencial) explica que el proyecto europeo no pierda tanto peso respecto al andaluz en la cuantificación del fenómeno.

La coincidencia generalizada entre los mapas propios (generados a escala 1:5000) y el MUCVA permite afirmar que la escala de captura de éste último (1:25000) es suficiente para discriminar el hecho urbano en su conjunto. La diferenciación interna entre sus usos y morfologías sí necesita escalas de fotointerpretación de mayor detalle.

En cualquier caso, se pone de manifiesto que no existe un procedimiento ni una respuesta unívoca a la hora de cuantificar el proceso urbanizador. Diferentes métodos e instrumentos, diferentes fuentes, ofrecen cifras que, como se ha visto, pueden llegar a un grado considerable de disparidad. Sin que por ello se puedan establecer discriminaciones entre fuentes de información válidas e inválidas, fiables o dudosas, aunque sí más o menos adecuadas según la escala y el propósito.

Se pretende que esta comunicación se publique en otros foros conforme a un artículo científico. Para ello resulta necesario recoger críticas y aportaciones que deriven de su presentación en este Congreso sobre Geografía Urbana. En segundo lugar deberían incorporarse a la base de datos otros años de referencia para ejecutar un análisis más acorde a la naturaleza diacrónica del proceso de urbanización. En este sentido destaca la próxima actualización del MUCVA para el año 2011, que permitirá evaluar la incidencia de la crisis económica y el colapso del sector de la construcción de

los últimos años. La actualización de los datos de los autores para sus respectivos ámbitos de referencia –gracias a la publicación de nuevas series de ortofotografías– consolidará el seguimiento de este fenómeno y el cotejo entre las fuentes de información.

BIBLIOGRAFÍA

AGENCIA EUROPEA DE MEDIO AMBIENTE (2007): CLC2006 technical guidelines, Luxemburgo, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE: Leyenda del Mapa de Usos y Coberturas Vegetales del Suelo de Andalucía, disponible en Internet (última consulta 05/12/2011) http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/servtorrent/MUCVA25_Multitemporal.torrent

FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006): El tsunami urbanizador español y mundial. Sobre sus causas y repercusiones devastadoras, y la necesidad de prepararse para el previsible estallido de la burbuja inmobiliaria, Barcelona, Virus.

GARCÍA MARTÍN, M.: Una nueva perspectiva sobre los paisajes en las áreas metropolitanas: lugares y no lugares, empatía local e identidad colectiva en la comarca del Aljarafe (Sevilla), tesis doctoral (en redacción), Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla.

INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL (2001): Informe Técnico Image & Corine Land Cover 2000, Madrid, Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Fomento, disponible en Internet (última consulta 12/12/2011) <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/C316F5B3-8A86-4807-BF1C-A7CAE4B490C8/3154/010416ICLC2000.doc>

VILLAR LAMA, A. (2011): Territorio, turismo y paisaje: El proceso de urbanización en el litoral de Andalucía. El papel de los campos de golf, tesis doctoral, Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional, Universidad de Sevilla.

**TEMA 2: CENTROS Y PERIFERIAS URBANAS: ESTRATEGIAS
DE ORDENACIÓN Y GOBERNANZA.**

O DESENVOLVIMENTO POLINUCLEADO DA ESTRUTURA URBANA DA CIDADE DE VIANA DO CASTELO

CARLOS J. COELHO VELOSO

Instituto Politécnico de Viana do Castelo (IPVC-ESTG)
cjocas@gmail.com

J. DA CRUZ LOPES

Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade; e IPVC
clopes@estg.ipvc.pt

RUI J. BRANCO CAVALEIRO

Instituto Politécnico de Viana do Castelo (IPVC-ESTG)
brancocavaleiro.arq@sapo.pt

RESUMO

Uma cidade é um espaço-sítio correspondente e um conglomerado de factos urbanos e de circunstâncias culturais que a sua comunidade gerou e que as políticas públicas determinaram, quer pela via de programas de infra-estruturação do território quer pela operacionalização corrente da urbanidade social e comercial. É o resultado físico dos factos urbanos no tempo que determina a sua imagem urbana e a sua importância reconhecida das partes no todo a partir de todos os seus interlocutores e que culmina em determinada especificidade formal e funcionamento. No caso proposto, a cidade de Viana do Castelo é um geosítio urbano, que acompanha a nacionalidade criada pela governação real, em 1258, e séculos mais tarde, em 1848, em cidade, por leal recompensa ao poder real e liberal então instituído. Mas o espaço-tempo mais intenso para a formalização e consolidação do espaço citadino vianense é o período de 1878 a 2008, no caso, sinalizado e correspondente à inauguração da ponte e linha férrea do Minho (do Porto a Viana e depois a Valença) e à implementação de equipamentos públicos nas cidades médias do Continente e associados ao programa Polis da responsabilidade do Estado. O espaço citadino que hoje conhecemos com uma forte presença de equipamentos e edifícios singulares é um resultado conjugado de políticas públicas nacionais e da capacidade de as concretizar na cidade em questão. Foi isso que aconteceu quando a cidade vianense conquistou uma nova margem ribeirinha, no quadro das obras de melhoramento do seu porto de mar, na transição do séc XIX –XX, e quando em 1915-1922 se construiu o primeiro aproveitamento hidroeléctrico do Lindoso. O qual melhorou a regularização das águas do Lima; nos anos oitenta uma nova modernização portuária se concretizou e, conseqüentemente, um novo acréscimo urbano e ribeirinho se processou, em contexto construtivo e planeado da segunda geração de barragem do Alto Lindoso (1985-1992). O espaço urbano mais consolidado da cidade de Viana do Castelo ficou encerrado entre a linha férrea e o estuário e foz do Lima, tendo-se aí espreado e conquistado a margem estuarina, por continuada tendência para se aglomerar na margem ribeirinha, quer pelas circunstâncias do progresso técnico e da modernização das funções urbanas, quer pelo voluntarismo de actores regionais e locais, que fomentaram actividades económicas, outras

oportunidades funcionais e também progresso social. A centralidade da cidade está aparentemente confinada ao seu centro histórico, mas a realidade de estudo evidencia que hoje as freguesias contíguas cresceram e transformaram-se em invisíveis centralidades. O próprio Plano Director Municipal em vigor desde 1992 geraram o acréscimo administrativo da Cidade, já que o seu perímetro urbano oficial deixou de estar encerrado nas duas tradicionais freguesias (Monserrate e Santa Maria Maior) e foi alargado para então se fixar no limite externo das freguesias limítrofes, de Areosa, Meadela e Darque. No passado, foi a disponibilidade do recurso água que mais dinamizou o crescimento da sua urbanidade, em certa medida ditando uma tendência polinucleada dessa expansão, mas no século passado foi a circulação e a mobilidade que mais condicionou e estimulou esse crescimento. Na actualidade, a questão a investir em termos de pesquisa é em que moldes a centralidade é polinucleada e em que moldes formais e físicos se estabelece, isto é, a fundamentação dos vários locus que potencie e seja viável para constituir um conjunto de centralidades em contra-ponto à tradicional leitura de única centralidade ribeirinha vianense.

PALAVRAS-CHAVE: Posição e sítio urbano; cidade estruturada; centralidade(s); dinâmica polinucleada.

1. INTRODUÇÃO

Posição e implantação no território «É pela concentração da urbanidade que Viana é urbana» constitui uma das afirmações iniciais dos autores (CALDAS e GOMES, 1990: 10) de uma obra sobre a Cidade de Viana do Castelo (Figura 1), pelo que só o seu passado urbano de mais de sete séculos justifica essa dita concentração e actual forma da urbe vianense – uma forma aproximadamente rectangular implantado contiguamente ao Estuário mas alongado para o vale e para a costa norte, estando internamente organizado em matriz de quarteirões de edifícios implantados defronte e nos limites dos espaços públicos - ruas, avenidas, largos e praças -, em geral com logradouros privados nas traseiras dessas construções urbanas.

1.1. Estrutura medieval

Em finais do século XIII e após a sua fundação a Vila de Viana o urbanismo vianense estruturava-se em quarteirões ou bairros de posição ribeirinha ao estuário do Lima e num espaço geográfico compreendido entre o local do antigo povoado de Átrio (1258-1262), hoje Largo das Almas (a nascente), e a foz do rio, a ponte, no local formado pelo eixo do actual Largo de Santa Catarina e a Torre da Roqueta (1502-1515). A sua centralidade estava contida no interior amuralhado da cerca ovalóide medieval, com quatro portas posicionadas segundo as rotas de circulação de bens comerciais e de pessoas, p. ex. em peregrinação, tanto de sul (Porta da Vitória ou de S. Brás) para norte (Porta de Santiago ou do Forno) como de leste (Porta de S. Pedro ou das Atafonas) para oeste (Porta de S. João ou da Ribeira), (Figura 2). De registar, que alguns dos quarteirões localizados no interior da cerca, de certo, os mais antigos são organizados, por construções justapostas lateralmente e posteriormente sem existir espaços livres entre elas, apenas tendo uma fachada voltada para o arruamento. Como se pode verificar em cartografia de rosto, as construções são de pequena dimensão e normalmente compostas entre um e três pisos. Desse século até aos séculos XIV-XV essa centralidade urbana estava confinada a um triângulo de espaços públicos (ALMEIDA, 1987), denominados de largos de pequena escala, ou seja, aos sítios da Igreja

Matriz/Largo da Sé, do Hospital Velho/Praça da Erva e ao antigo Campo do Forno/Praça da República, este último no exterior do recinto amuralhado e na saída da sua porta norte que inicialmente constituiu um terreiro de trocas comerciais para mais tarde ter diversas configurações e finalmente se denominar praça, onde se concentram importantes edifícios de diferentes épocas. Em síntese, o burgo inicial foi formulado a partir de arruamentos de pequena escala, uma matriz que não originou espaços públicos significativos, talvez pela proximidade do espaço ribeirinho e eventualmente por ser mais procurado não só para a actividade comercial mas também lúdica. Poderá dizer-se que a formação do burgo e a própria escala e natureza das actividades concentrou e organizou o edificado a partir de uma matriz racional ao ponto de apenas existir espaço livre (arruamento) que correspondente ao espaço de acesso ao edificado. Usando as palavras de Matos Ferreira, estabelece-se uma “intensa relação terra-homem, cultura-espaço” na construção do espaço urbano vianense. Uma matriz que procura um paralelismo com a topografia, ou seja, os arruamentos de maior expressão/extensão implantam-se ao longo da cota e os arruamentos que ligam estes, implantam-se contra a topografia e que encerram menor extensão. Na prática é um modo de construir que vai de encontro às condições naturais que o terreno proporciona em detrimento da orientação solar, uma vez que a implantação dos edifícios segue a orientação norte-sul.

Para MOREIRA (2005: 22-23) a urbe cresce e na época quinhentista espraia-se pelos arrabaldes com o surgimento de cinco núcleos urbanos na proximidade das três portas da Vila, no caso, o Bairro da Igreja de São Salvador, o Arrabalde do Campo do Forno, o Arrabalde do Cortinhal, o Arrabalde das Fontainhas e o Arrabalde da Bandeira (em direcção à Meadela).

Nos séculos XVI e XVII é o período áureo do seu Porto marítimo e também da própria Vila e da sua expansão urbana, coincidindo esta com a instalação de conventos e igrejas e também de casas nobres ou apalaçadas, na generalidade em quintas e terrenos exteriores à vila medieval (MOREIRA, 2005: 28-31). Será sempre um desenvolvimento urbano em extensão e de relação ao burgo e apoiada nos caminhos com funções importantes de ligação a outros pequenos núcleos urbanos (que coincidem genericamente com as freguesias, uma vez que a estrutura central já muito tinha preenchido os espaços vazios, daí que os núcleos exteriores apoiados nos caminhos que por aí passavam desenvolveram-se e ganharem identidade e especificidades próprias. Em paralelo, e ao longo destes caminhos são implantados um conjunto de edifícios singulares, nomeadamente conventos e igrejas que acabam por ajudar a pontuar e integrar um pequeno conjunto urbano que se irá construindo ao longo do tempo. A planta de 1756 de Gonçalo Luis da Silva Brandão, de Viana do Castelo acima indicada, evidencia a implantação de um conjunto de conventos e igrejas na área central da cidade e fora dela junto às vias de saída. É um urbanismo ditado pelas elites monásticas e religiosas e pela classe da nobreza militar e também da burguesia mercantil, em parte de famílias estrangeiras instaladas em Viana da Foz do Lima. (Figura 3) Datam deste período as construções urbanas de São Domingos (1562), do Carmo (1621), de Sant’Ana (1510) e dos Cruzios (1630) e também de S. António dos Capuchos (1612), bem como o traçado público e ordenado de arruamentos urbanos, no caso as antigas Ruas das Rosas, Nova de Sant’Ana, dos Rubins, da Carreira, de S. Sebastião e do Loureiro e que segundo alguns autores geram quarteirões urbanos por entre hortas e pomares que excedem as necessidades do enquadramento urbanístico entretanto instalado (CALDAS e GOMES, 1990: 22-23).

1.2. Desenvolvimento da Urbe

Na transição do séc. XVII-XVIII o urbanismo viário vianense pode ser considerado como pré-moderno porque a sua malha construtiva em eixos que se cruzam é ela própria um instrumento de ligação da centralidade urbana de maior expressão para os seus arrabaldes de composição e consolidação construtiva urbana. E isto ao considerarmos que o comércio marítimo, a pesca e a construção naval e as produções agrícolas ribeirinhas tinham então aqui um significativo mercado urbano e que o contingente demográfico aí estimado no recenseamento militar de 1620 rondaria os 748 fogos (hoje alojamentos familiares) e com cerca de 6898 habitantes (MOREIRA, 2005: 42). Neste período, apesar da sua preponderância económica e cultural, o impacto no território é mínimo, ou seja, não houve um acréscimo significativo na transformação da escala dos espaços públicos bem como a sua própria expansão.

Desde o século XVIII que o perímetro urbano vianense foi fixado pela natureza do seu território urbano, no caso, o próprio sistema estuarino e o monte de St^a Luzia, e também pela morfo-estrutura urbana de um aro de construções religiosas, de casas da nobreza mercantil ou mesmo político-militar que se estenderam longitudinalmente ao longo do vale e subindo a base da encosta desse monte. Segundo MOREIRA (2005: 34-35) a toponímia urbana em 1715 e para as circunscrições de Monserrate e da Matriz era constituída por cinquenta e quatro unidades de referência, extraídas de vária documentação fiscal e militar dessa época de setecentos. Em quadro e para esse séc. XVIII estimam-se, pela toponímia vianense da Vila, os seguintes dados (n^o):

	Ruas e Travessas	Campos, Largos e Eirado público	Casas notáveis	Conventos, Igrej. e Recolhimentos	Edif. militares
Matriz	49	5	10	8	1
Monserrate	25	4	5	3	2

Na transição do séc. XVIII para o XIX dois factos marcam a urbanidade vianense: um, é o declínio económico-social da Vila, função das perdas comerciais do seu porto e da sua frota mercantil, nos dois triângulos atlânticos do comércio dos panos, a norte, e do açúcar, a sul (MOREIRA, 2005); outro é a elevação desta Vila medieval ao estatuto de Cidade, em 1848, estando esse facto associado ao chamado Castelo da Barra, a fortaleza sebástica e filipina de Santiago da Barra (1572-1596) e aquando dos conflitos e crise da Patuleia.

Mas foi em meados do séc. XVIII que a urbanidade da Vila de Viana conheceu maior dinamismo e consolidação, através do desenho e da arte construtiva maneirista e barroca dos edifícios, quer civis, como militares e eclesiásticos. E isto aplicado às remodelações, ampliações e melhoramentos de alguns equipamentos antigos pré-existentes. Esta linha de análise fundamenta-se no conjunto de factos enunciados por CALDAS e GOMES (1990: 67-75), em especial, os casos dos monumentos vianenses mais “ricos”, ora antigos ora surgidos então e dos seus principais autores-projectistas, ou seja, da Igreja e Hospital da Misericórdia (1722), da Casa e Capela da Carreira (1705), da Casa da Vedoria (1689), dos Barbosa Maciel (1724-1863), dos Rego Barreto (1705), da Casa e Capela da Praça (1757-58), da família Malheiro Reymão, de elementos barrocos e rocaille, com disposição construtiva e perspectiva urbana muito interessantes, do último Convento criado e respectiva Igreja das Carmelitas (1785-1792) e ainda outras Casas nobres aí indicados. Em termos de remodelação e decoração dos seus interiores estes mesmos autores relevam os casos da Capela da Sr^a da Agonia

(1752-1755), da Igreja da Caridade-Convento de Sant'Ana, da Igreja de Santa Cruz-Convento de São Domingos (1732-1760) e da Igreja do antigo Convento de São Bento (1713) e como curiosidade a este associado a fundação de um recolhimento de Ursulinas em Viana (1740).

2. URBANISMO VIANENSE DO SÉC. XIX - PRODUZIR MODERNISMO E CIDADE COM CENTRALIDADE

«Em finais do século XVIII estava formada a cidade que iria perdurar até quase meados do século XX e cujo perímetro fica grosseiramente formado pela linha de união dos conventos urbanos» (CALDAS e GOMES, 1990: 25).

Mas esta realidade anterior identificada nesta afirmação é no séc. XIX reforçada e configurada pelas vias de comunicação projectadas como principais infra-estruturas de ligação inter-regional e de passagem pela Cidade, em primeiro caso a linha (internacional) de Caminho-de-Ferro do Minho (1878), dos melhoramentos do seu Porto e Cais Comercial e, posteriormente, a antiga Estrada Real modernizada para se consagrar em Estrada Nacional 13 (Porto-Valença). Foi esta realidade e tendência que “fechou” materialmente o perímetro urbano da Cidade, criando, em certo sentido, dois espaços citadinos com dinamismo de projecto urbano diferenciado e onde no interior dessa linha férrea os logradouros livres – jardins, hortas e quintais –, passam a ser sistematicamente preenchidos por edifícios que comunicam com a rua pelo respectivo lote que lhe é contíguo e de ligação directa a esse espaço público. Para os sectores norte e leste dessa linha férrea o espaço urbano é menos qualificado, mais administrativo, difuso e desgarrado da morfologia urbanisticamente falando, porque se compõe ainda de ruralidades marcantes, com espaços livres anexos a casas isoladas, a antigas quintas e lugares pouco ligados ao núcleo consolidado e histórico da Cidade. São os casos, a ocidente, da Portela de Cima-Campos de Gonçalo de Barros, a nordeste, da zona antiga de Abelheira, e, a oriente, de Argaçosa-Bandeira e ribeira agrícola de S.Vicente. Por último, referimos que os limites das propriedades de cariz rural são suportados por muros altos e contínuos formulando uma especificidade muito própria em termos de imagem urbana. Esta especificidade que é, de alguma forma, uma marca do território minhoto, confere aos espaços vazios (ainda por urbanizar, mas dentro do perímetro urbano) uma imagem e um sentido de pertença que não se encontra em mais lado nenhum do território nacional.

O projecto urbanístico da cidade de Viana, de meados a finais dos anos oitocentos, é ainda um caso de interesse e de redescoberta da sua matriz urbana e sentido de cultura projectual implementada. Trata-se, no essencial, de um urbanismo gerado pelas intervenções públicas pesadas para infra-estruturar a cidade e o seu porto marítimo, no tocante às respectivas comunicações e atravessamentos, que CALDAS e GOMES (1990: 84) classificam como o seu terceiro ciclo de crescimento urbanístico e o quarto arquitectónico.

Anterior à ponte de caminho-de-ferro existiu uma «barca de passagem», para ligar esta urbe com a outra margem ou de Darque para a Vila, seguida depois da construção de uma Ponte em madeira (1817-1879), destruída pelas cheias inverniais de 1878 mas substituída depois em Junho desse ano pela ponte metálica de dois tabuleiros da Casa Eiffel. Foi a frente urbana ribeirinha e estuarina que sempre motivou e centralizou o carácter urbanístico de Viana – mercantil e marinheira – ainda hoje tenuamente vislumbrada nos seus volumes construtivos e de relação com o geosítio original e

posição mas também da sua skyline urbana. Nessa fronteira de água desenvolveu-se sempre os negócios da pesca e do pescado, da construção naval e do comércio por cabotagem do (e com) seu hinterland regional, de produtos como madeiras, vinhos, cereais, frutas e gado; e que foi sempre este o espaço de identidade e de progresso da cidade porque gerou ciclos de dinamismo económico-social e de urbanidade comprovada.

Este quarto ciclo arquitectónico é claramente uma composição construtiva protomoderna mas de sentido ainda muito barroco, quer no projecto de regularização das margens estuarinas e cais marítimo-comercial, executado por aterros e rectificações na sua frente de água, compreendida entre as Azenhas de D. Prior (sapal de Argaçosa) até ao Castelo da Barra (1866-1904), quer em planos de melhoramento da sua salubridade urbana mas também de desenho de arruamentos (ex. estrada de St^a Luzia, 1890), do passeio público, do jardim gradeado (1882-1911), do mercado municipal e de outras construções civis adjacentes ou afastadas a este local (ex. Teatro Sá de Miranda, 1885).

Em relação ao acréscimo urbano que regularizou a margem ribeirinha e que alterou significativamente a estrutura urbana da cidade, na medida em que deixámos de ter um espaço fragmentado e ligado a pequenas bolsas naturais e ao pequeno porto para embarcações de pesca, adquirindo ao mesmo tempo uma área, um limite e uma configuração geométrica do espaço urbano que hoje conhecemos e que estrutura toda a frente ribeirinha, com base entre paredões contínuos e enrocamentos que estabelecem fronteira com o rio. É uma área organizada entre a estrutura viária duplicada (junto ao casario e margem do rio), os jardins, o porto e edifícios singulares, que a vão preenchendo e definindo ao longo da marginal. A estrutura urbana da cidade de Viana ficou cercada, a norte e nascente pela linha férrea, e de algum modo permitiu desenvolver no espaço marginal (em toda a frente ribeirinha e espaço conquistado ao rio), um espaço de lazer e socio-relacional com o rio numa fase inicial. Embora fosse um espaço estrutural que permitia a articulação funcional com o núcleo urbano central, ganhou características espaciais de maior mobilidade e fluxo de tráfego em meados do século XX como se pode verificar pelas alterações ao Jardim e das diversas soluções viárias implementadas e que tiveram vários traçados até à forma que hoje têm. Constatando-se que é uma frente dividida entre espaços arborizados e edifícios singulares (para além da frente urbana), que potenciam o usufruto lúdico e de permanência na presença inalterável do plano de água de rio e mar. Ao mesmo tempo adquire condições de ser uma alternativa à estrutura viária implementada contiguamente à via férrea (a norte do núcleo), para passagem de fluxos rodoviários e funcionamento da própria estrutura urbana. Podemos afirmar que, se inicialmente a estrutura do núcleo urbano (ruas e edificado) se ligava fisicamente e funcionalmente ao seu meio natural (rio), de um modo directo e localizado, com a alteração e transformação urbana dos seus limites provocou na sua matriz inicial alterações que de alguma maneira manteve as suas características urbanas e arquitectónicas que o tempo foi construindo, com algumas excepções, nomeadamente o traçado da Avenida dos Combatentes. O desenho da avenida é traçado, tendo como remate a norte a estação de caminho-de-ferro, passando contiguamente no limite da muralha medieval em direcção ao rio. MATOS FERREIRA (1995: 42) sintetiza com uma certa dureza as transformações urbanas que ocorreram após a década de cinquenta, o qual refere, o seguinte: “O espaço de Viana manteve-se, até à década de cinquenta, organizado e respondendo coerentemente aos usos e às actividades que nele se processavam e veio, desde aí, a desarticular-se, perdendo a

capacidade de proporcionar conforto, identificação e segurança aos seus habitantes. E a sua imagem vai-se desfigurando, na sequência de múltiplas intervenções de grande ou pequeno vulto, no desligar da cidade da sua envolvente natural, na desordem dos avanços urbanos, na incompreensão total em relação a um estuário magnífico que gradualmente se vai reduzindo a um canal emparedado entre aterros e enrocamentos, hostil e infranqueável.” Ora, regista-se aqui que a artificialização ou eliminação natural entre o espaço de solo e água se refere apenas a uma das margens do rio Lima, onde foi implantado o burgo.

De facto, os limites físicos impostos pelo caminho-de-ferro ao núcleo urbano originário provocaram um crescimento urbano não radial ou a partir de um centro ou por outra tipologia convencional do tipo “mancha de óleo”. Os núcleos próximos que correspondem às sedes das freguesias acabaram por ganhar uma capacidade de se autopromoverem e captarem uma certa urbanidade que desmistifica a ideia única de apenas um núcleo central a partir do qual a cidade cresce e alastra-se ao longo do território.

Nesta altura, a cidade dinamiza-se, porque cresceu mais uma vez para sul e sudeste ao conquistar terrenos lamacentos de maré subtraídos à fronteira com o seu estuário, ao mesmo tempo que se desprendia de pedras e de outros materiais inertes das suas antigas muralhas e edifícios, p. ex. no antigo Largo do Pombal. Esse passeio público ribeirinho protomoderno terminou em 1930 e constituiu uma relevante modelação e composição projectual, de transição natural entre o urbano edificado e o urbano vegetal, com funções objectivas de amenidades ambientais e também de estética urbanística em interacção com o sistema natural estuarino. Da outra margem ou mesmo do tabuleiro superior da ponte metálica o urbanismo gerado nessa frente ribeirinha foi uma arquitetura orgânica e funcional para criar um cenário ambiental que foi projecto qualificado e como cultura técnica surge um jogo de materiais cromáticos e naturais – em faixas e volumes - o azul (água estuarina), o verde (jardins) e o cinza (granito de cantaria as casas e dos arruamentos), LOPES, 2007-2009.

Em finais do séc. XIX podemos afirmar que a centralidade urbana estava contida agora num triângulo a cujos vértices correspondem a Doca Comercial, anexa ao Porto de Pesca, a Estação de Caminho-de-Ferro e agora o moderno Mercado Municipal e Jardim Público. Mas o seu ponto central antigo, localizado na interface do núcleo histórico medieval com os novos arrabaldes surgidos no séc. XVI, não se desloca nem perde influência porque o seu antigo Rossio, a actual Praça da República, passou a estar reforçada e consolidada pela urbanidade induzida pelas funções urbanas criadas por estes equipamentos públicos.

3. A CENTRALIDADE E O MODERNISMO ARQUITECTÓNICO ECLÉCTICO DO SÉCULO XX NA CIDADE

A cidade de Viana do Castelo é capital de distrito (1864-2011) e a única cidade com influência num território de 2210,3 Km², com uma população de 218 525, em 1900, em que as consequências do período de 1877-1904 ditou um conjunto de obras públicas modernas e de melhoria das suas acessibilidades, quer ao seu porto de navegação quer de circulação terrestre (comboio). Como já se afirmou a cidade ficou “fechada” entre o seu porto e a linha férrea e nesse espaço consolida-se uma cidade estruturada em quarteirões, em geral, de forma rectangular mais ou menos alongada, segundo um eixo natural, leste-oeste. Por outro lado, esta infra-estruturação portuária e

urbanística na faixa ribeirinha e estuarina da cidade não pode ser desligada ou isolada dos planos e primeiros projectos de interesse público associados à produção hidro-eléctrica nacional, ou seja, dos interesses ibéricos existentes em instalar na fronteira do Lindoso uma das primeiras barragens para a produção de energia eléctrica (1915-1922), de gestão a cargo da Hidro-eléctrica del Lima, o que potenciou um relativo controlo de cheias na Foz, em especial o seu menor impacto de risco de inundações, nas cotas máximas, e o consequente “avanço” e conquista de terrenos urbanizáveis na fronteira do casco histórico Vianense, em especial todo conjunto de projectos e obras portuárias, então executadas e terminadas nos anos 30 (Figura 4).

Mas o urbanismo público na cidade reforça-se nas décadas de vinte a cinquenta, em especial com as novas intervenções urbanas de criação de bairros, na zona exterior à da linha férrea e núcleo histórico, e também de arruamentos largos e modernos no próprio casco histórico ou então na saída deste. Um desses arruamentos é o traçado da Avenida dos Combatentes (1917), que vai substituir o antigo e apertado arruamento de S. João, desempenhando um papel multimodal para o trânsito de mercadorias entre o porto comercial e a estação de caminho-de-ferro; outro é a hoje chamada Avenida Capitão Gaspar de Castro (anos 60); e uma outra, a larga e diagonal Avenida do Atlântico (1975).

Mas o urbanismo público na cidade reforça-se nas décadas de vinte a cinquenta do séc. XX, tendo nas duas freguesias que compõem a cidade quatro locais qualificados como jardins públicos (1936-40), dois na sua zona histórica (no antigo Campo de D. Fernando, actual Praça General Barbosa, e o conhecido Jardim público, na Avenida Marginal - de Camões) e os restantes dois no exterior do perímetro ferroviário (o Horto Municipal e o Parque de Santa Luzia ou Jardim das Tílias). Em especial, neste período surgem as novas intervenções urbanas, de arruamentos e bairros contemporâneos, na zona exterior à da linha férrea e fora do núcleo histórico, e também de arruamentos largos e modernos no próprio casco histórico ou então na saída deste. Um desses arruamentos é o traçado da Avenida dos Combatentes (1917), que vai substituir o antigo e apertado arruamento de São João, desempenhando um papel multimodal para o trânsito de mercadorias entre o porto comercial e a estação de caminho-de-ferro, através da ligação desta Avenida a um arruamento marginal (anos 30, em que o edifício da Capitania do Porto foi construído em 1933), à doca comercial e doca-de-pesca; outro é a hoje chamada Avenida Capitão Gaspar de Castro (anos 60); e uma outra, a larga e diagonal Avenida do Atlântico (1975). Mas ao elencar esta realidade construtiva a diversidade de conceitos operativos e de linguagens técnico-artísticas pauta-se pela diversidade e pela mesclagem de padrão(es), tanto de cultura projectual como de sistemas construtivos, pelo que convém aqui mencionar que este século XX pode ser grosseiramente distinguido em dois períodos urbanísticos, com referência histórica nacional: um, de 1928-1974, do Estado Novo; o outro, de 1975 até 1990, do regime democrático local.

Na nossa análise ao projecto urbanístico da Cidade é com as intervenções públicas típicas do estado novo que a cidade parece romper com a sua centralidade histórica, sempre contida no eixo do Campo do Forno, depois Praça da Rainha, e, por último, Praça da República-Avenida dos Combatentes, para no regime democrático as intervenções urbanísticas acompanharem “inocentemente” ou não essa tendência polinucleada ou de procura de outra(s) centralidade(s).

Acrescenta-se que o espaço urbano vianense se construiu também ao longo dos caminhos, depois estradas e agora arruamentos urbanos com importância regional e que

passam nas freguesias referidas. A urbanização por um lado aconteceu contiguamente a estas vias e em bolsas com acessos secundários e pouco estruturados em termos de desenho de espaço público, a par da construção linear que se foi efectivando no tempo.

A nossa maior crítica ao urbanismo recente da Cidade é a tentativa (intencional ou não) de aglomeração num local ribeirinho e ao fundo da Avenida dos Combatentes de uma nova (e pós-moderna) centralidade urbana, quando tal projecto se “casa politicamente” com um programa nacional - o POLIS 2000 – e o chamado Plano Estratégico da Cidade (1995), de nível local/municipal e também o “refeito” Plano de Urbanização da Cidade (PMOT-VCT, 1990-2001). Ora esta concentração de projectos de equipamentos, que enformam essa nova centralidade estão ao arrefio de uma natural tendência da cidade se libertar das amarras viárias supracitadas e assim se projectar para uma capitalidade regional mais pós-moderna e com um urbanismo ambientalmente mais diversificado.

4. CRESCIMENTO OU DESFRAGMENTAÇÃO DA MALHA URBANA EXISTENTE. UMA ANÁLISE CONTEMPORÂNEA.

É junto à via-férrea que se pode observar o maior número de assimetrias volumétricas existentes entre os edifícios que “preenchem” o centro histórico ou o “velho casco”. É como se estes edifícios quisessem dar o “salto” para fora dos limites marcados pelas vias e restantes infraestruturas; esta forma de vencer o espaço, viria a acontecer, como já foi referido anteriormente, nos anos 60, marcando uma nova época de cariz urbanística dúbia, sendo notório e visível quando se analisam as fotos aéreas da cidade de Viana do Castelo. É manifestamente visível uma desfragmentação da mancha construída que, sob as influências das correntes artísticas e de novos conceitos, tendo como exemplo “A cidade Jardim”, permitiu a aplicação de novas filosofias de ocupação do espaço. Estas alterações surgem de uma forma gradual e sem querer revelar qualquer propósito ou qualquer outra intenção, elas transmitem a sensação de ter sido mesmo proposto e programado. A verdade é que se foi alargando o espaço urbano de Viana do Castelo e inevitavelmente o aparecimento de novas centralidades improvisadas.

Actualmente existem áreas urbanas expectantes que poderão proporcionar novas centralidades programadas. De todas elas, saliento como a mais importante a área envolvente ao Parque da Cidade (Figura 5); estamos em presença de um conjunto de terrenos adquiridos pela VianaPolis, cujo programa prevê a construção de habitação, comércio e serviços, perfazendo um volume de construção de 67 385 m², numa zona fronteira ao rio Lima e que unificará a mancha construída localizada a nascente da cidade. Esta zona, pelas características da sua localização, apresenta-se como um espaço virgem, integrado no seio de uma freguesia limítrofe da cidade de Viana do Castelo, a freguesia da Meadela. Esta freguesia localiza-se a nascente do “casco histórico” destacando-se pelo facto de apresentar condições excepcionais para a expansão da cidade e consequentemente oferecer novas centralidades. Meadela, apresenta uma topografia e um enquadramento paisagístico que permite com facilidade prever que no futuro servirá de base para o crescimento (que deverá ser programado) da cidade de Viana do Castelo. A proximidade dos nós de acesso ao centro da cidade, a relação com a marginal do rio Lima, a existência de um parque urbano com novos equipamentos e a proximidade com grandes superfícies comerciais, são factores que reforçam esta ideia. O local em causa, junto ao parque da cidade, no limite com a frente de água localizada a sul, apresenta-se como um local de topografia plana, com boa exposição solar, com

adequadas condições de acesso ao centro da cidade pelo “corredor verde” existente na marginal do rio Lima. Apesar de todas estas privilegiadas condições, deverão os responsáveis/proprietário deste espaço (de momento, apenas existe um proprietário) serem obrigados a repensar a estratégia prevista no Polis de Viana, agora com quase 10 anos de atividade. É fulcral entender que, apesar de o local se encontrar atualmente infra estruturado, poderão ainda ser alteradas as premissas iniciais, muito concretamente os espaços/funções residencial e comercial, possibilitando todo o tipo de serviços não industriais. A altura dos pisos que está previsto deveria também ser repensada, no sentido de ainda ser possível a abertura de algumas exceções como forma a garantir a dinamização desta zona da cidade, tornando-a mais atrativa à população residente e a toda a população em geral, criando as condições básicas para se tornar uma nova centralidade e com isso contagiar toda a sua envolvente que certamente se unirá a outros focos de centralidade existentes na freguesia da Meadela.

5. A IMPORTÂNCIA DA ESCALA URBANA NA DEFINIÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES NA CIDADE.

Viana do Castelo é classificada atualmente como cidade de média dimensão, logo as suas centralidades serão de escala média ou inferior. A escala das centralidades relacionam-se directamente com a escala das cidades, no caso concreto do espaço em estudo, a ocupação do mesmo deverá ser pensada para que a sua escala “construída” seja devidamente dimensionada e que o espaço público resultante das intervenções a desenvolver sejam directamente relacionáveis com a ocupação prevista, tornando-a num novo centro. Por isso reforça-se a ideia da necessidade de se repensar a estratégia inicial, e tentar perceber-se de uma forma clara o que é que aquele sítio “quer” ser! É importante ter presente a percepção do que ele pode representar para o futuro da cidade, que “entalada” entre o monte de Sta. Luzia e o rio Lima, não tem muito por onde se expandir (Figura 6).

As necessidades actuais da sociedade, face à exigência de uma constante melhoria da qualidade de vida das pessoas em geral, exigem novos espaços de lazer que representem mudanças positivas nos hábitos das pessoas e que consequentemente melhorem consideravelmente a sua forma saudável de estar em casa, no trabalho ou no lazer. Meadela, sendo uma freguesia pela qual é quase obrigatório passar para se entrar ou sair do centro de Viana do Castelo nas direcções de Ponte de Lima, Barcelos, Braga, Porto, Vila Nova de Cerveira, Valença e Espanha, e sendo uma freguesia que se estende na largura do centro histórico, desfragmando a sua malha urbana no sentido nascente, esta freguesia oferece uma relação com estes e outros factores que influenciam directamente a identidade e ajudam a caracterizar funcionalmente a área referenciada, privilegiadamente localizada no seio desta freguesia e que é de – Centralidade.

6. CONCLUSÃO

A transformação urbanística enquanto organismo permanentemente em aberto comporta virtudes e defeitos.

A partir de uma análise prévia através dos seus mais diversos conteúdos intrínsecos responsáveis pela sua forma e pela imagem que produz, podemos minimizar a distância entre o que se prevê que a forma do território venha a ser no futuro e a imagem previamente definida que poderá ser induzida ou introduzida nas intervenções

urbanas ou arquitectónicas que venham a ser realizadas. Na prática pretende-se dar corpo à forma morfológica do tecido pré-existente, através dos elementos que compõem a sua identidade.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Carlos A. F. (1987): Alto Minho, col. Novos Guias de Portugal, Lisboa, Presença
- CALDAS, João V. e GOMES, Paulo V. (1990): Viana do Castelo, col. Cidades e Vilas de Portugal, Presença, 95 p.
- FERNANDES, Mário G. (1992): «Viana do Castelo: obras públicas e evolução do espaço urbano (1855-1926)», Revista da Faculdade de Letras da U.Porto-Geografia, I série, vol. III, Porto, FL-U.Porto.
- MATOS FERREIRA, Alfredo Durão de (1995): Aspectos da Organização do Espaço Português, FAUP-Publicações, Porto.
- MOREIRA, Manuel A. F. (2005): A História de Viana do Castelo, Em Dispersos-I, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 206 p.
- LOPES, J. Cruz (2007-2009): «Cenário ambiental e urbano de Viana do Castelo. Dinâmica e tendência dos riscos naturais em dois lugares de estudo», Actas do VI Congresso da Geografia Portuguesa (CD/DVD), Lisboa, APG e UNL, 14 p. + anexos

Figura 1. O espaço urbano vianense actual no contexto territorial.

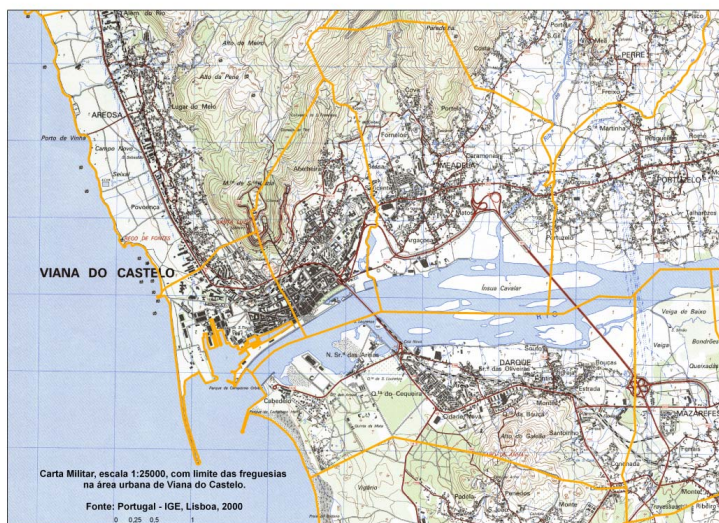


Figura 2. O urbanismo ribeirinho, consolidado e antigo de Viana do Castelo

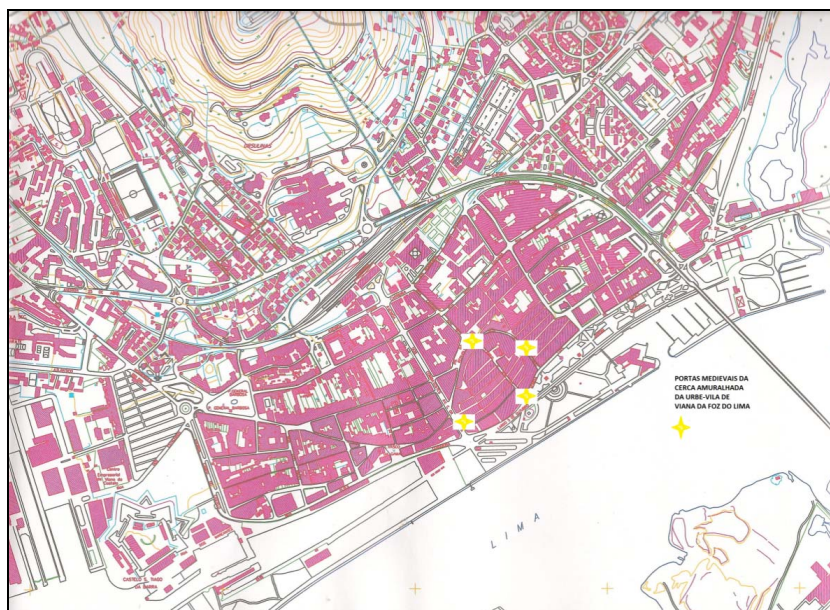


Figura 3. O “aro” construtivo dos quarteirões urbanos e o seu limite externo de conventos/mosteiros.

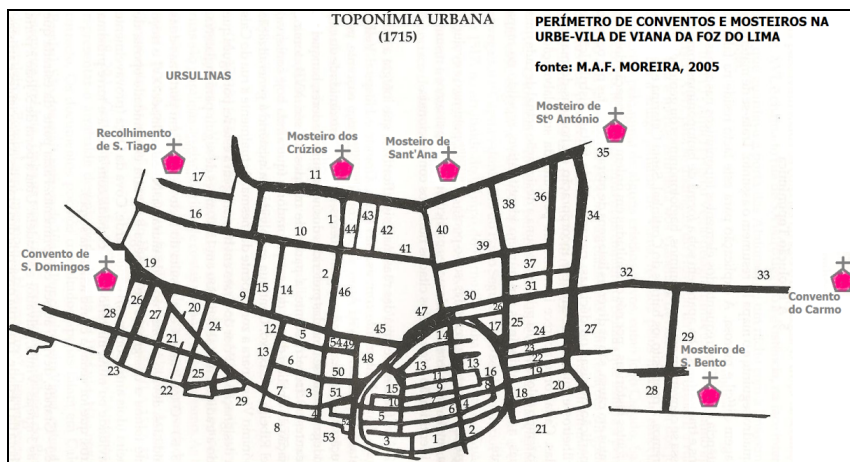
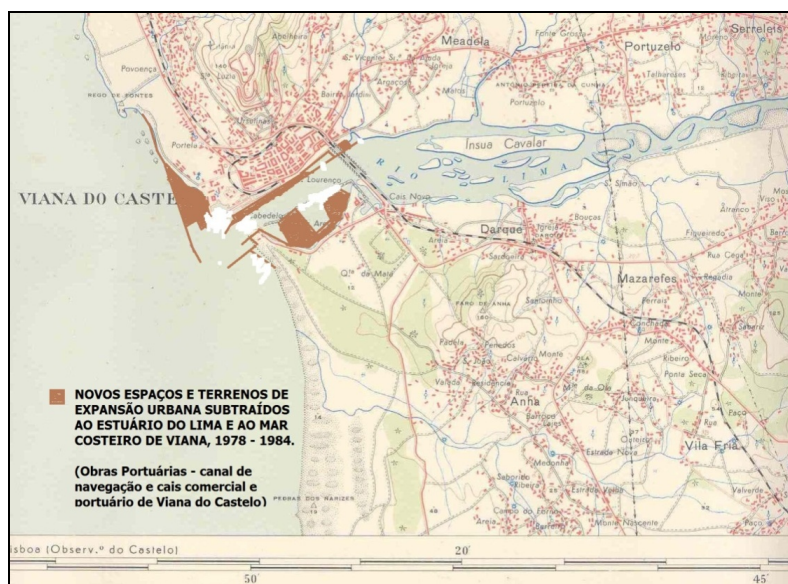


Figura 4. Os “novos” espaços defronte do sistema água-mar.



EL ESTANCAMIENTO DE LOS ÚLTIMOS DESARROLLOS URBANOS DE LA PERIFERIA MADRILEÑA. CRISIS INMOBILIARIA Y ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN

DOLORES BRANDIS

*Departamento de Geografía Humana.
Universidad Complutense de Madrid
dbrandis@ghis.ucm.es*

RESUMEN

El último PGOU de Madrid de 1997 se decantó por el crecimiento del parque inmobiliario en la periferia de la ciudad, prolongando la estrategia iniciada en 1991 con los seis PAUS localizados dentro de la M-40. La apuesta del PGOU por el urbanismo de expansión supone la clasificación de 5.632 hectáreas de suelo urbanizable entre la M-40 y la M-50, donde se pretende levantar 128.635 viviendas en ocho nuevos barrios y cuya viabilidad en plena crisis se vislumbra por el momento muy complicada y, en algunos ámbitos, imposible.

PALABRAS CLAVE: periferia, desarrollos urbanos, crisis inmobiliaria, Madrid.

ABSTRACT

The last Urban Plan of Madrid from 1997 drafted a growing housing market on the outskirts of the city, extending the strategy started in 1991 by all the 6 Urban Action Plans located within the M-40 ring road. That Urban Plan focused on urban growth by classifying 5,632 ha of buildable land between M-40 and M-50 ring roads, aiming at building 128,635 new homes in 8 new districts with a bleak, or even impossible, economic outlook.

KEYWORDS: outskirts, urban growth, housing crisis, Madrid

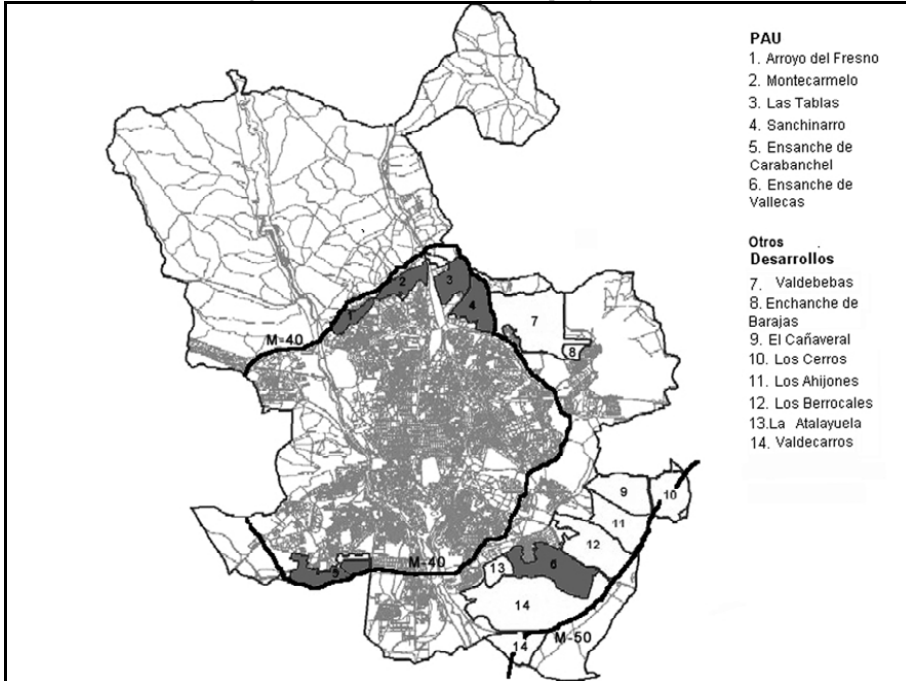
1. INTRODUCCIÓN

Esta investigación se inserta en el contexto general marcado por el pasado *boom* inmobiliario, ya reconocido mediada la década de los años noventa, que alcanza en España una intensidad sin precedentes y origina una crisis económica patente desde 2005. Y junto con este *boom* también culminó y entró en crisis el modelo inmobiliario que lo había propiciado.

El Plan General de Madrid de 1997 apostó por el crecimiento del parque inmobiliario en la periferia de la ciudad al proyectar los desarrollos residenciales de Valdebebas, Ensanche de Barajas, Los Cerros, El Cañaveral, Los Ahijones, Los Berrocales, La Atalayuela y Valdecarros, todos localizados entre la M-40 y la M-50. Se prolonga así la estrategia iniciada en 1991 al rellenar los vacíos de borde adosados a la M-40 con la construcción de los PAUS de Montecarmelo, Las Tablas, Sanchinarro, Carabanchel, Vallecas y Arroyo del Fresno (Figura nº 1). Este urbanismo de expansión ha incidido desde la última década del siglo pasado sobre unas ocho mil hectáreas, agotando prácticamente el suelo que quedaba sin ocupar más allá de la ciudad consolidada. En el caso de los PAUS se actuó sobre 2.258 hectáreas para construir

77.899 viviendas, y en los nuevos desarrollos han sido 5.632 hectáreas las destinadas para levantar 128.635 viviendas. A finales de 2012 la construcción no ha culminado en los PAUS, donde se han concedido licencias de edificación para el 89% de las viviendas previstas, y apenas se ha iniciado en los nuevos barrios, con el 2% de licencias otorgadas.

Figura 1. Los desarrollos de la periferia madrileña



En trabajos anteriores se dio cuenta de lo acontecido en la periferia con mención especial a los PAUS de 1991 (BRANDIS y RÍO, 2007; BRANDIS, 2010). Ahora se insiste, más allá de lo recogido entonces, en el proceso seguido en los últimos desarrollos urbanos que emanan del PGOU de 1997 y donde la viabilidad del proceso iniciado hace 15 años se vislumbra, por el momento, muy complicada y en algunos ámbitos imposible a corto y medio plazo, al mantener la crisis inmobiliaria prácticamente paralizada la construcción de nuevas viviendas.

2. LOS DESMEDIDOS DESARROLLOS DEL PLAN GENERAL DE 1997

En 1991 la construcción masiva de viviendas de los PAUS se justificó tanto para evitar la salida de madrileños hacia las coronas metropolitanas, como para dinamizar el sector inmobiliario con el fin de reactivar la economía regional. El desarrollo de los nuevos barrios de 1997 se apoya en la carestía de la vivienda y en la dificultad para su acceso. De este modo, y dando por sentado la incidencia decisiva que tienen los precios del suelo en el alza del coste de las viviendas, se apuesta por poner en el mercado más superficie de suelo urbanizable. Asimismo, se ve imprescindible agilizar la gestión para reducir el tiempo que media entre la redacción del planeamiento y la construcción de las

viviendas, limitándose la administración a definir las grandes directrices del planeamiento y a fijar unas horquillas de edificabilidad, y se da a los propietarios una gran libertad para el diseño de los planes parciales.

El inicio del proceso, inserto en pleno *boom* inmobiliario, llevó a plantear unos desarrollos desmesurados en superficie y en viviendas. La superficie multiplica por 2,5 la de los PAUS y las viviendas casi se duplican (Cuadro nº 1). Destacan en suelo los ámbitos de Valdebebas y Valdecarros, donde las zonas verdes consumen la mitad en el primero (500 hectáreas), y casi un tercio en el segundo (550 hectáreas). El caso de Valdecarros, concebida como la mayor actuación urbanística de España, aparece espectacular por las viviendas previstas (48.000) con capacidad para albergar a 150.000 habitantes.

Cuadro nº 1. Superficie de los ámbitos a ordenar y viviendas previstas en los desarrollos del Plan de 1997 y en el conjunto de los PAUS de 1991

Desarrollos de 1997	Superficie (Has.)	Viviendas	
		Número	%
Valdebebas	1.063,4	12.500	9,71
Ensanche de Barajas	54,3	1.500	1,16
Los Cerros	473,4	15.000	11,66
El Cañaveral	537,3	14.000	10,88
Los Ahijones	576,3	15.400	11,97
Los Berrocales	827,0	22.235	17,28
La Atalayuela	170,5	0	0
Valdecarros	1.929,6	48.000	37,31
TOTAL	5.631,8	128.635	100,00
<i>PAUS de 1991</i>	<i>2.258,0</i>	<i>77.899</i>	<i>-</i>

Fuente: Elaborado a partir de Ayuntamiento de Madrid. Área de Urbanismo y Vivienda

La distribución de la superficie y la edificabilidad prevista por grandes usos completa el escenario que constata las dificultades que encuentran actualmente los nuevos desarrollos para llevar a cabo sus previsiones en el momento de crisis económica e inmobiliaria. La superficie programada dedicada a los usos lucrativos multiplica por 2,6 la de los PAUS, la edificabilidad lo hace por 2,4 y los usos residencial y terciario presentan una edificabilidad por metro cuadrado más alta que en aquellos (Cuadro nº 2).

Cuadro nº 2. Superficie, edificabilidad y edificabilidad por m² por grandes usos lucrativos en el conjunto de los desarrollos del Plan de 1997 y de los PAUS de 1991

Ámbitos	Parámetros	Residencial	Industrial	Terciario	Total
Desarrollos de 1997	Superficie (m ²)	6.013.568	3.102.309	1.804.137	10.920.014
	Edificabilidad (m ²)	13.124.505	4.182.342	3.941.194	21.248.041
	E. m ² /m ²	2,2	1,3	2,2	1,9
<i>PAUS de 1991</i>	<i>Superficie (m²)</i>	<i>3.680.253</i>	<i>246.843</i>	<i>736.569</i>	<i>4.663.665</i>
	<i>Edificabilidad (m²)</i>	<i>7.262.827</i>	<i>332.438</i>	<i>1.091.261</i>	<i>8.686.526</i>
	<i>E. m²/m²</i>	<i>2,0</i>	<i>1,3</i>	<i>1,5</i>	<i>1,8</i>

Fuente: Elaborado a partir de Ayuntamiento de Madrid. Área de Urbanismo y Vivienda: *Superficies y edificabilidades por usos.*

3. EL FRACASO DE LOS NUEVOS DESARROLLOS Y LA NUEVA APUESTA URBANÍSTICA

No entramos en las causas y consecuencias del *boom* inmobiliario por estar atendidas en el último trabajo y recogidas en su bibliografía (BRANDIS, 2010), baste incorporar ahora algunos estudios de más reciente aparición y dar cuenta del descalabro que han sufrido los desarrollos de 1997.

El proceso de ejecución en los ámbitos proyectados se ha visto frustrado por la crisis económica. Ni se han culminado totalmente los PAUS ni casi han empezado a ver la luz los últimos desarrollos alcanzando, en consecuencia, la edificabilidad remanente un total de 22.209.357 metros cuadrados, localizada el 91,4% en los nuevos desarrollos y el resto en los PAUS; en éstos últimos es baja la residencial (19%) al ejecutarse gran parte de la actividad en pleno *boom* inmobiliario, algo más alta la terciaria (24,6%) con más de la mitad en el PAU de Vallecas, el más tardío en iniciarse, y muy alta la industrial (65%) con más de las tres cuartas partes en el de Carabanchel (Cuadro nº 3)

Cuadro nº 3. Edificabilidad Remanente (m2) por usos y % sobre la prevista en el conjunto de los desarrollos del Plan de 1997 y de los PAUS de 1991

Ámbitos	Parámetros	Residencial	Industrial	Terciario	Total
Desarrollos de 1997	E. Remanente	12.669.989	4.168.845	3.475.150	20.313.984
	% sobre la E. prevista	(96,5%)	(99,7%)	(88,1%)	(95,6%)
PAUS de 1991	E. Remanente	1.410.810	216.308	268.255	1.895.373
	% sobre la E. prevista	(19,4%)	(65,0%)	(24,6%)	(21,8%)
TOTAL	E. Remanente	14.080.799	4.385.153	3.743.405	22.209.357
	% sobre la E. prevista	(69,0%)	(97,1%)	(74,4%)	(64,8%)

Fuente: Elaborado a partir de Ayuntamiento de Madrid. Área de Urbanismo y Vivienda. *Superficies y edificabilidades por usos y Edificabilidad remanente por usos a 1-1-2011*

El nivel de ejecución de las viviendas previstas y su grado de ocupación refleja el estancamiento que soportan los ámbitos en plena crisis económica (Cuadro 4). En los desarrollos de 1997 sólo el 3,64% de las viviendas cuentan con licencias de edificación, correspondiendo la mayor parte al E. de Barajas, donde la mitad no dispone de licencia de ocupación; en Valdebebas tienen licencia el 26,3% de las viviendas previstas, pero pocas están construyéndose. En el caso de los PAUS todavía faltan por levantar el 11% de las viviendas, y de las terminadas, el 8% todavía no han solicitado licencia de ocupación.

Cuadro nº 4. Estado de las viviendas en 2012 en los desarrollos del Plan de 1997 y en conjunto de los PAUS de 1991

Desarrollos	A	B	C	Desarrollos	A	B	C
Valdebebas	12.500	3.298	0	Los Berrocales	22.235	0	0
E. Barajas	1.500	1.394	701	La Atalaya	0	0	0
Los Cerros	15.000	0	0	Valdecarros	48.000	0	0
El Cañaveral	14.000	0	0	TOTAL	128.635	4.692	701
Los Ahijones	0	0	0	PAUS	77.899	69.242	63.902

A. Viviendas previstas; B. Viviendas con licencias de edificación; C. Viviendas con licencia de ocupación. Fuente: Ayuntamiento de Madrid. Área de Urbanismo y Vivienda (a 29-2-2012)

El fracaso de los últimos desarrollos residenciales responde a la falta de financiación de las empresas del sector y a la sobreoferta de vivienda terminada en los PAUS. En esta coyuntura es difícil seguir adelante con unos barrios proyectados en una etapa de liquidez inusualmente barata y abundante, dispuesta a invertir en inmuebles. Fueron los grupos empresariales interesados en dicha expansión, el inmobiliario y el bancario, los que afianzaron el andamio especulativo que facilitó la espectacular duración e intensidad de la burbuja inmobiliaria. Pero la financiación de un *stock* de viviendas tan sobredimensionado exigió tasas de endeudamiento de los hogares y de las empresas del sector, provocando el pinchazo de la burbuja inmobiliaria y, en consecuencia, que la actividad constructivo-inmobiliaria se encuentre ahora bajo mínimos (NAREDO, 2010).

Es en este marco, especialmente en su última etapa, cuando se gestionan los nuevos desarrollos residenciales. Los trámites han sido lentos, pese a presumirse lo contrario; el primer plan parcial ve la luz en 1999 y el último en 2009. Los proyectos de urbanización también tardan, pues la mayoría se aprueban entre 2005 y 2009, cuando ya está encima la crisis inmobiliaria.

Pero no pueden obviarse dos circunstancias que interfieren en el proceso y que también lo ralentizan. Una es producto de los intereses que animan a proyectar por encima de todo los crecimientos de la periferia. Así, los nuevos desarrollos (y también los PAUS) son recurridos por la oposición socialista en 1997, tras haberse producido la reclasificación masiva de suelo no urbanizable protegido en urbanizable. En 2003 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid estima el recurso que, de aplicarse la sentencia, suponía una quiebra de los proyectos iniciados (PAUS) y comprometía los desarrollos que aún no lo estaban, además de conllevar una responsabilidad económica cuantiosa para el Ayuntamiento y la Comunidad. A esta situación se llegaba, en opinión del decano del COAM, por la arrogancia de las administraciones que siguieron adelante con un plan a pesar de estar recurrido, por la codicia de los operadores que las presionaban, y por la inadecuación del sistema de justicia al pronunciarse con un retraso más que considerable (*El Mundo*, 13-6-2003). Esta sentencia es recurrida por el Ayuntamiento y la Comunidad, emitiendo el Tribunal Supremo el fallo en 2007, que acepta el recurso para cinco ámbitos y para los restantes confirma el pronunciamiento de la primera sentencia, aunque insta a la corporación municipal a buscar la fórmula jurídica adecuada para justificar las reclasificaciones.

La otra circunstancia afecta a los desarrollos residenciales que forman parte de la “Estrategia del SE” (Los Cerros, El Cañaveral, Los Ahijones, Los Berrocales, La Atalayuela y Valdecarros) cuyos planes parciales no se ponen en marcha hasta 2003, después de aprobarse el Plan Especial de Infraestructuras del SE que define las grandes infraestructuras del conjunto del área. Y otros contratiempos específicos conciernen a ámbitos concretos. El Cañaveral ha tenido problemas con el saneamiento y el hallazgo de restos arqueológicos, Los Ahijones y Los Berrocales por el traslado de una línea de alta tensión, y en Los Cerros ha habido que tramitar una modificación puntual del Plan General en un ámbito catalogado como área de protección.

Cuando la crisis económica derrumba las expectativas de los últimos desarrollos, el Ayuntamiento, ante las dificultades de los promotores para proseguir las obras de urbanización en los barrios integrados en la “Estrategia del SE”, propone un nuevo modelo de gestión, de forma que en lugar de urbanizarlos de una vez, como era preceptivo hacerlo hasta el momento, se hará por etapas. En 2011 se firma un Acuerdo Marco y su Adenda (AYUNTAMIENTO, 2011) para dividir por fases el desarrollo de

cada plan parcial con el objetivo de agilizar los procesos de urbanización y de construcción de viviendas, y hacer más asumible las obligaciones económicas de los promotores. Cada Junta de Compensación deberá redactar su respectivo convenio, y una vez finalizado el trámite se autorizará la ejecución simultánea de las obras de urbanización y edificación, pudiendo solicitarse de manera inmediata licencias de obras para la primera etapa que se apruebe. El Cañaveral, con el 84% de las obras de urbanización ejecutadas, puede ya iniciar la construcción, una vez aprobado el convenio y conseguida la simultaneidad en 2012. En su primera etapa incorpora la totalidad de los usos residenciales previstos (14.000 viviendas) e industriales, así como buena parte del terciario comercial, y la segunda se reserva para ejecutar el parque central y el terciario que conformarán la centralidad del nuevo barrio (AYUNTAMIENTO, 2012a). Parece que el siguiente será Los Berrocales, ya con el 20% de las obras de urbanización realizadas y donde en una primera fase se levantarán 4.505 viviendas de las 22.000 previstas.

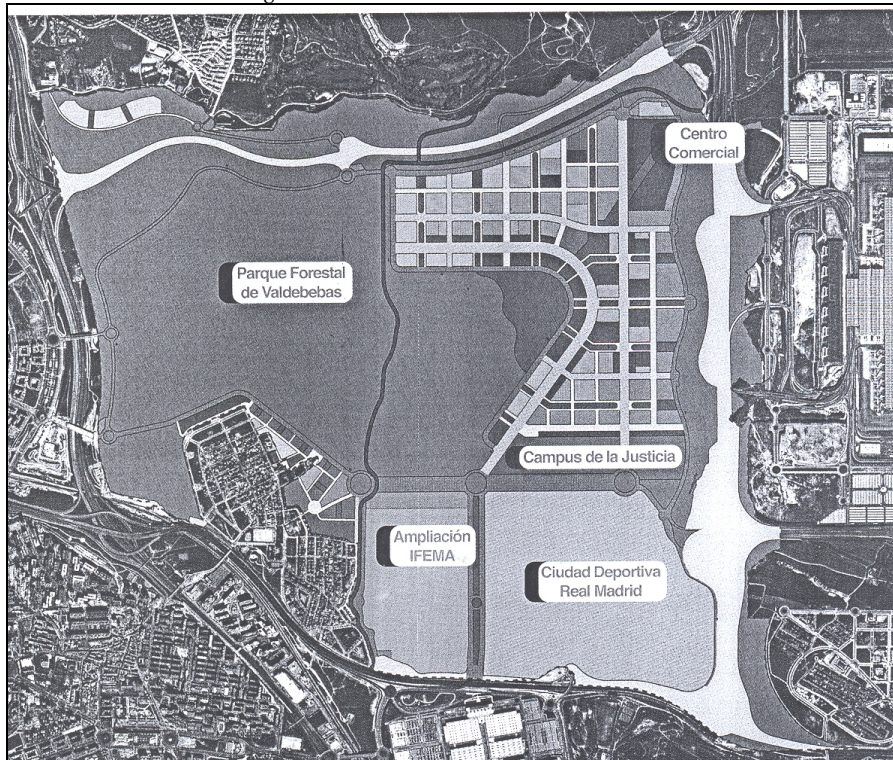
Los denominados “Desarrollos del NE” están más avanzados. El E. de Barajas ha culminado casi la construcción de viviendas y en Valdebebas se están iniciando. Este último desarrollo reviste especial interés, no sólo por las características de su ordenación, sino también por ser el ámbito que ha tardado menos en tramitarse urbanísticamente de la historia, así como por las circunstancias particulares que inciden en el proceso. En el año 2000 el candidato a la presidencia del Real Madrid, Florentino Pérez, incluye en su programa electoral la construcción de una ciudad deportiva en Valdebebas y la negociación con la administración para modificar la calificación urbanística de la levantada en la Castellana. Un año después se firma el convenio para trasladar la ciudad deportiva y construir en su lugar las cuatro torres de 35 plantas de terciario, que amplían el centro de negocios de la ciudad por la Castellana, y un pabellón olímpico considerado en ese momento fundamental para la candidatura de Madrid en los Juegos Olímpicos de 2012 (ARIAS, 2009). Más tarde el Ayuntamiento sustituirá el pabellón por un palacio de congresos, todavía sin levantar. Así pues, al calor de la construcción de la ciudad deportiva, el plan parcial de Valdebebas se aprueba a finales de 2004 y el proyecto de urbanización un año después.

El objetivo fundamental de la ordenación de Valdebebas en el PGOU de 1997 era obtener un parque público de 800 hectáreas, reducido en la actualidad a 500. Su localización al Noreste, lindando con la urbanización de lujo de la Moraleja, el aeropuerto de Barajas, el parque Juan Carlos I, el IFEMA, el Parque de las Naciones y dos campos de golf, le aportan unas cualidades imposibles de encontrar en los restantes desarrollos urbanísticos. Su plan parcial contempla la Ciudad Aeroportuaria (residencial y terciaria), la Ciudad de la Justicia, la ampliación de los Recintos Feriales del IFEMA, la Ciudad Deportiva del Real Madrid y el parque forestal (Figura 2).

Valdebebas aloja en estos momentos la Ciudad Deportiva, que cubre menos de la mitad de las 120 hectáreas de su parcela. En las 20 hectáreas de la Ciudad de la Justicia, donde se proyectaron 15 edificios, se paralizan las obras en 2007, quedando sin terminar el único edificio levantado y a cuya autoría renunció el arquitecto por considerar escaso el presupuesto adjudicado; tres años después la Comunidad reconoce que no está en condiciones de llevar a cabo el proyecto en su forma original, al tratarse de una inversión de alto coste que la crisis no permite sufragar, y ve como alternativa hacerlo en un futuro con una inversión más modesta y con un socio que pueda ayudar a desarrollarlo (*diariojuridico.com*). Y el Ayuntamiento todavía no ha iniciado las obras en las 50 hectáreas destinadas a la ampliación del IFEMA. Es en la superficie edificable

lucrativa (44% residencial, 43% terciaria y 13% deportivo privado) donde han llegado las grúas y la construcción de las primeras viviendas, una vez obtenida la autorización para la ejecución simultánea en 2011, que permite a los propietarios solicitar la licencia de obras de edificación.

Figura 2. Plano de Ordenación de Valdebebas



Fuente: Folleto de promoción, www.valdebebas.es

Las viviendas previstas en Valdebebas son 12.500, de las que el 45% serán protegidas. La Junta de Compensación en su Observatorio de la Vivienda recoge a fecha 10-4-2012 un total de 77 parcelas residenciales adjudicadas, que representan aproximadamente la mitad de las dedicadas a este uso. Nueve parcelas se promueven directamente por empresas inmobiliarias, otras 62 lo harán en régimen de cooperativa y seis por comunidad de bienes, sumando en total 5.404 viviendas (el 43% de las previstas en el barrio), de las que el 57% tendrán algún tipo de protección. Esta atracción por Valdebebas se explica, según el gerente de la Junta de Compensación, por la mezcla de usos incorporados y por el precio de las viviendas, y añade que hay familias que ven en este desarrollo una oportunidad y están dispuestas a cambiar su residencia por otra más barata y con más prestaciones (*El Confidencial*, 18-11-2011).

Ahora bien, por el momento el 61% de las parcelas adjudicadas, en total 47, tienen licencia de edificación (3.427 viviendas) y se han iniciado las obras en 26 (2.110 viviendas). De los edificios en construcción, sólo cinco ofrecen vivienda libre (418 viviendas) promovidos por las inmobiliarias Pryconsa, Realia Business y C.P.

Promotora, y la Sociedad Cooperativa Madrileña, cuyos dos inmuebles gestiona Lemon; su precio, sin IVA, oscila entre los 250 mil euros las de dos dormitorios a los 748 mil euros las de cinco. En los 21 edificios en construcción restantes se ofrecen viviendas con algún tipo de protección (1.682) y la mayoría son en régimen de cooperativa. Así pues, el protagonismo de la puesta en marcha de la actividad en Valdebebas recae en las cooperativas de vivienda protegida, especialmente las de protección pública básica (1.464 viviendas) con 110 metros cuadrados construidos de superficie máxima y, en menor medida, las de precio limitado (218 viviendas) que pueden alcanzar los 150 metros cuadrados, incrementando un 25% el precio de aquellas.

Pudiera ser que la actividad constructora siga adelante, pese a los tiempos que corren, pues otras 28 parcelas tienen previsto iniciar las obras a lo largo de 2012 y han solicitado licencia de construcción otras 15, aunque todavía ninguna de ellas ha firmado el convenio de simultaneidad. Pero también es cierto que cinco parcelas tenían que haber iniciado las obras hace un año y no las han empezado todavía. Por otra parte, el Ayuntamiento, en el seguimiento que ofrece del estado de la gestión a 31-3-2012, registra un mayor número de viviendas con licencia de edificación, seguramente por incluir las viviendas sociales de las tres parcelas de dominio público que no publicita la Junta de Compensación.

Para terminar, interesa señalar que la parcela destinada en Valdebebas a centro comercial ha sido objeto de la mayor operación de compraventa de suelo en España habida desde el inicio de la crisis. Así, en 2010 la Junta de Compensación vende 180.000 metros cuadrados de edificabilidad a la promotora Multi Development y al fondo británico Doughty por 113 millones de euros, la mitad del valor que tenía en 2008, cuando Metrovacesa y Riofisa lo adquieren y al que renuncian posteriormente por problemas financieros (*Cinco Días*, 21-4-2012). El Valdebebas Center pretende ser uno de los mayores centros comerciales de Europa y está en estos momentos publicitando su comercialización.

4. LOS ASUNTOS PENDIENTES

Hay dos asuntos todavía pendientes que afectan a los desarrollos del SE. Uno es la presencia de la Cañada Real Galiana, el mayor asentamiento irregular de Europa. Se trata de una vía pecuaria de 15 kilómetros que discurre por el municipio capitalino y los aldeaños de Coslada y Rivas Vaciamadrid; está en gran parte ocupada con asentamientos chabolistas, pero también con casas y chalés que se instalan desde 1960 de forma ilegal. Su presencia importuna a los nuevos desarrollos de El Cañaverál, Los Cerros, Los Ahijones, Los Berrocales y Valdecarros pues, o toca sus límites, o pasa muy cerca, lo que ha abierto un proceso que contempla estrategias de intervención todavía no resueltas.

Y así, en 2011 se aprueba la Ley de la Cañada Real Galiana y se desafecta el tramo que atraviesa los tres municipios. Los terrenos pasan a tener la condición de bienes patrimoniales de la Comunidad, pudiendo disponer de ellos, incluso cederlos a los ayuntamientos o a terceros. Se ha establecido un plazo para que se alcance un acuerdo social entre los implicados y para que los ayuntamientos adapten su planeamiento. El Ayuntamiento de Madrid ha elaborado un censo del tramo de 6,5 kilómetros que le corresponden, donde viven 5.666 personas, de las que el 77% están empadronadas; de las 1.707 las viviendas censadas, en su mayor parte ocupadas, una cuarta parte paga el IBI (AYUNTAMIENTO, 2012b). A principios de 2012 la

Consejería de Asuntos Sociales de la Comunidad, la Delegación del Gobierno y los Ayuntamientos afectados han cerrado un protocolo en la búsqueda de posibles soluciones (*El País*, 10-4-2012). La idea que, en principio, parece contemplar el Ayuntamiento de la capital pasa por regularizar algunas viviendas, tirar abajo otras para levantar en su lugar zonas verdes, y realojar a los vecinos expulsados (*País*, 9-1-2012).

Otro asunto afecta exclusivamente al desarrollo de Valdecarros. El Ayuntamiento y la Comunidad lo han postulado para albergar en sus terrenos el macroproyecto de Eurovegas. Se trata de un complejo de ocio y juego que promueve el magnate Sheldon Adelson, presidente de la empresa Las Vegas Sands, y todavía se baraja su ubicación en Madrid o Barcelona; una de las dos previstas en la Comunidad corresponde a los terrenos de Valdecarros y la otra al municipio de Alcorcón. La resolución sobre la localización de Eurovegas está prevista para el mes de mayo de 2012, pero sea o no sea Valdecarros la elegida el hecho pone de manifiesto las dificultades de este desarrollo para ejecutarse en la forma prevista en su plan parcial de 2007 y donde las obras de urbanización, aprobadas en 2009, todavía no se han iniciado.

La información filtrada sobre el proyecto Eurovegas, celosamente resguardado de la opinión pública, más allá del baile de cifras sobre el monto de la inversión y de los puestos de trabajo que generaría, apunta que de ubicarse en Valdecarros, ocuparía 1.000 hectáreas de las 1.900 con que cuenta el desarrollo. El complejo formado por 12 *resort*, seis casinos, nueve teatros y tres campos de golf precisaría de unas 300 hectáreas, no estando claro el destino de las 700 restantes: la empresa asegura que se destinarían a servicios complementarios de apoyo al complejo, aunque exige poder disponer de ellas en su momento como mejor le convenga (*El País*, 12-4-2012). En definitiva, de hacerse realidad el proyecto, su vertiente inmobiliaria en el suelo vacante podría exceder con creces la recreativa.

5. UNA REFLEXIÓN FINAL

Se ha puesto de manifiesto que el principal problema no ha sido la escasez de suelo urbanizable y de viviendas, sino su exceso e infrautilización. El escenario muestra que el precio de las viviendas sigue cayendo, pero no lo suficiente para reanimar la demanda, a lo que se añade el estrangulamiento financiero y operativo de los promotores que les impide cumplir los planes de negocio. Pero, además, el territorio es algo mucho más importante que ser un paciente soporte de las políticas urbanísticas para lograr viviendas baratas, aun siendo mucho este objetivo social, y debe protegerse de la codicia de los que quieren beneficiarse de él en su propio beneficio. Y es que el territorio es un recurso -es necesario repetirlo una y otra vez- no renovable, irreproducible, muy frágil y muy escaso cuando realmente se necesita (GARCÍA BELLIDO, 2004). De ahí que, el instrumento para resolver la situación actual no sea incentivar la producción de suelo urbanizable, sino planificar la reutilización del *stock* de suelo, de infraestructuras y viviendas ya existente, para redimensionarlos y hacer un uso más razonable de los mismos que permitan atender mejor las importantes necesidades de vivienda insatisfechas (NAREDO / MONTIEL, 2011).

Fueron muchas las voces que incluso antes de que el ciclo económico anunciara una paralización de la construcción residencial expresaban su desconcierto y su descontento con las formas y con el fondo de un proceso desbocado que no anunciaba un buen final. Y es a partir de estas expresiones desde donde pueden construirse discursos consistentes que pongan más el acento en el desarrollo y la cohesión territorial

que en el crecimiento, que antepongan la cultura, la historia y criterios sostenibles, a cualquier otra opción o práctica que persiga la rentabilidad electoral a corto plazo o el beneficio inmediato (ROMERO, 2012)

BIBLIOGRAFÍA

ARIAS, F. (2009): “Megaproyectos urbanos madrileños. ¿Quién manda en Madrid?: las cuatro torres y el señor de los anillos”, en Aguilera, F. y Naredo, J.M.: *Economía, poder y megaproyectos*, Madrid, Fundación César Manrique, (181-208).

AYUNTAMIENTO DE MADRID (2011): *Acuerdo Marco para viabilizar y agilizar la gestión de los ámbitos de suelo urbanizable programado que constituyen la denominada Estrategia de “Desarrollo del Este” del Plan General de Madrid de 1997 y Addenda al Acuerdo Marco suscrito el 1 de abril de 2011 por el que se establece el nuevo modelo de desarrollo territorial de todos los ámbitos de suelo urbanizable programado que constituyen la denominada Estrategia de “Desarrollo del Este” del Plan General de Madrid de 1997.*

AYUNTAMIENTO DE MADRID (2012a). Área de Urbanismo e Infraestructuras (Noticias, 22-4-2012)

AYUNTAMIENTO DE MADRID (2012b). Área de Urbanismo e Infraestructuras (Noticias, 6-3-2012)

BRANDIS, D. y RÍO, I. (2007): “Los últimos desarrollos urbanos en la periferia de la ciudad de Madrid”, en Artigues, A. et al: *Los procesos urbanos postfordistas*, Actas del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana, Palma, AGE/Universitat de les Illes Balears, (71-87)

BRANDIS, D. (2010): “Los grandes desarrollos residenciales de la periferia de Madrid: de la burbuja a la crisis inmobiliaria”, en Delgado, C. (ed.): *Espacios y paisajes urbanos. Reflexionar sobre su presente para proyectar su futuro*, Recurso electrónico ISBN: 978-84-86116-17-0 y en prensa.

GARCÍA BELLIDO, J. (2004): “Y cuando el suelo del municipio ... ¿qué hacer?”, Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, XXXVI (139), (5-13).

NAREDO, J. M. (2010): “El modelo inmobiliario español y sus consecuencias”, *Ciudades para un futuro más sostenible*, <http://habitat.aq.upm.es>

NAREDO, J. M. y MONTIEL MÁRQUEZ, A. (2011): *El modelo inmobiliario español y su culminación en el caso valenciano*, Barcelona, Icaria.

ROMERO, J. (2012): “Construcción residencial y gobierno del territorio en España. De la burbuja especulativa a la recesión. Causas y consecuencias”, *Cuadernos Geográficos*, nº 47, (17-46)

www.valdebebas.es *Observatorio de la vivienda de Valdebebas* (actualización 10-4-2012)

www.valdebebas.es *Folleto de promoción.*

INTERVENCIÓN URBANÍSTICA Y DISCIPLINAMIENTO EN LOS CENTROS HISTÓRICOS. LA CREACIÓN DE UN ESPACIO SEGURO EN SAN LUIS-ALAMEDA (SEVILLA)

IBÁN DÍAZ PARRA
GDRU (HUM-117)
ibandiaz@us.es

RESUMEN

En las últimas dos décadas los principales centros históricos del Estado han sufrido fortísimas transformaciones. Los viejos sectores degradados que habían acompañado a las grandes ciudades en la segunda mitad del siglo XX han sido, en gran medida, intervenidos, rehabilitados e integrados en los circuitos turístico-comerciales. Esta transformación ha necesitado de una intervención integral que ha requerido de la ordenación urbanística tanto como de otro tipo de políticas sectoriales. La presente contribución trata sobre el importante peso de la intervención policial orientada al disciplinamiento del espacio y a su relación con los procesos de gentrificación.

PALABRAS CLAVE: intervención urbanística, disciplinamiento, gentrificación, ciudad fortaleza, centros históricos

ABSTRACT

In the last two decades the Spanish city centers have strongly changed. The typical city center in decline has been reformed and integrated in the commercial and touristic circuits. That transformation has needed regulations that mixed urbanism and economic policies among others. This paper deals with the importance of the police intervention directed to reorganise city areas and its connection to the gentrification process.

KEYWORDS: urban renewal, disciplining, gentrification, fortress city, urban center

1. INTRODUCCIÓN

En las últimas dos décadas los principales centros históricos del Estado han sufrido fortísimas transformaciones. Los característicos sectores históricos degradados que habían acompañado a las grandes ciudades en la segunda mitad del siglo XX han sido, en gran medida, intervenidos, rehabilitados e integrados en los circuitos turístico-comerciales. Esta transformación ha necesitado de una intervención integral, que ha requerido de la ordenación urbanística, pero también de políticas de vivienda, de fomento de la actividad económica y de una no menos importante intervención policial. Operaciones donde el agente público ha jugado un papel muy definido y donde la preocupación por la dimensión social del proceso ha brillado por su ausencia, desembocando en procesos de desplazamiento de población y gentrificación.

Con el objetivo de ilustrar estos procesos, que se habrían frenado fundamentalmente a partir de 2008, con el estallido de la burbuja inmobiliario-financiera, se ha tomado el caso de San Luis-Alameda, sector incluido dentro del viejo recinto amurallado de Sevilla. Aquí, las operaciones urbanísticas dirigidas a la reforma

interior, reordenación y reequipamiento del sector se combinaron con una fuerte intervención policial contra el lumpen local que predominaba en el barrio todavía a principios de la década de los noventa. El resultado ha sido la sustitución de la población empobrecida y/o marginal de la zona por grupos con mayor poder adquisitivo.

El estudio de caso se concreta en una narración con dimensión histórica, relativa a las últimas tres décadas, valiéndose para ello de diversas fuentes. Entre ellas cabe destacar las fuentes documentales, documentos de planeamiento consultados en el archivo de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla y prensa escrita en la Hemeroteca Municipal. El trabajo de campo se ha basado en el reconocimiento directo del espacio y en un conjunto de 20 entrevistas en profundidad. Dichas entrevistas se dividen en tres grupos. El primero de ellos lo componen informantes cualificados por su perfil técnico y su vinculación profesional al espacio, en su mayor parte urbanistas. El segundo estaría compuesto por vecinos de la zona que, habiéndose trasladado a la misma con posterioridad a 1980, siguen viviendo en ella, tratándose de perfiles sociolaborales técnicos o profesionales de elevada cualificación, en su mayoría funcionarios públicos. El tercero estaría compuesto por viejos vecinos de la zona, entendiendo por estos a aquellos que hayan estado vinculados al espacio con anterioridad a la década de los ochenta, algunos de los cuales han sido desplazados a barriadas periféricas.

2. GENTRIFICACIÓN, DESPLAZAMIENTO Y DISCIPLINAMIENTO

El argumento que pretende ilustrar el caso tratado es: que la “recuperación” reciente de los sectores degradados de los centros históricos no solo ha requerido una intervención de tipo urbanístico profunda, sino que ha encontrado una herramienta fundamental en la represión policial contra grupos marginales y vulnerables. La eliminación de determinados grupos percibidos como “peligrosos” se convierte en un dilema fundamental, en la medida en que su presencia genera rechazo entre los grupos acomodados que se espera consuman este tipo de espacios centrales. El hecho de que dicha “recuperación” haya resultado en evidentes procesos de desplazamiento y sustitución de población, aproxima la situación vivida al argumento de Neil Smith sobre la gentrificación como “revanchismo de clase”. Así, los procesos de recualificación y regeneración de los centros históricos han implicado, más que la sustitución de una clase obrera al uso, la eliminación de grupos especialmente vulnerables y con un peso importante del subproletariado urbano.

La transformación de los viejos centros urbanos en decadencia tiene un bagaje notable en el mundo anglosajón de la mano del concepto de gentrificación. En base a esta idea, se interpreta la rehabilitación y promoción social de barrios anteriormente degradados y empobrecidos, pero con una ubicación central en la urbe, como el resultado de un flujo de regreso de las clases medias desde los barrios residenciales periféricos (LEY, 2006), como un flujo de retorno del capital inmobiliario, invertido en las décadas anteriores en la expansión suburbana o, más generalmente, como una combinación de ambos. Desde que se detecta el proceso, a finales de la década de los sesenta del siglo XX, se han identificado varias oleadas de gentrificación que habrían coincidido aproximadamente con los ciclos cortos del mercado inmobiliario-financiero y en los cuales habrían existido variaciones en cuanto a los espacios gentrificados, el

perfil de los consumidores o la relación entre los agentes de la producción (LEES, SLATER Y WYLY, 2008, pp. 173-185).

En otras ocasiones (DÍAZ PARRA, 2012) ya se ha defendido que la gentrificación en el Estado español puede interpretarse como una sola oleada, que habría afectado a los típicos sectores degradados dentro de los centros históricos de las principales ciudades. Esta oleada, se identificaría con los dos pronunciados ciclos especulativos del mercado inmobiliario que se produjeron a partir de la entrada de España en la Unión Europea, entre los cuales la gentrificación habría venido espoleada por la modificación de la legislación sobre alquileres de 1986 y por el vuelco sobre la ciudad consolidada del planeamiento postdesarrollista.

Dentro de la intervención pública desarrollada en este marco, ha tenido un peso específico muy elevado la intervención policial, que adopta en estos casos la forma de una herramienta más del urbanismo y de la construcción de ciudad. El trabajo de Mike Davis se ha popularizado precisamente por esta línea de investigación. Para Davis (2001 y 2003) la progresiva polarización social y fragmentación cultural conducen a urbes cada vez más inestables donde las élites económicas utilizan un urbanismo bélico para defender sus privilegios, declarando en la práctica una guerra contra los pobres. La destrucción del estado del bienestar y de los pactos entre capital y trabajo asociados al fordismo, dejaría el control social exclusivamente a la intervención policial y a la militarización del espacio urbano. Esta problemática cobra especial importancia en el debate ideológico sobre la gentrificación. Así, Neil Smith, con un posicionamiento inequívocamente crítico frente a este tipo de procesos, otorga una gran importancia a la intervención policial y la represión contra el subproletariado urbano en los casos que estudia, como el Lower East Side de Manhattan. Aquí, el autor plantearía la gentrificación como una revancha de las elites económicas contra los pobres, que habrían ocupado y degradado el centro urbano durante décadas. Así, se permite señalar paralelismos con la expulsión de las clases populares del centro de París, propiciada por la autocrática reforma de Haussmann¹, o hacer una analogía con la expulsión de la población indígena del territorio occidental de los actuales Estados Unidos. En esta argumentación las nuevas clases medias que se desplazan al centro urbano serían asimilables a los antiguos colonos, que se ven a sí mismos como “pioneros” estableciéndose en un espacio salvaje y por civilizar (SMITH, 1996).

Como puede apreciarse, ambos discursos, el de Davis y el de Smith, son más que compatibles. Para ambos, en la gentrificación y en las transformaciones recientes de la ciudad, en general, existen conflictos de clase subyacentes. Así, en los centros históricos, se habrían enfrentado la vieja clase obrera fordista y cierto tipo de burguesía asalariada. No obstante, existen obstáculos para aceptar esta afirmación. Para empezar, la dualidad obreros-clase media es más propia del mundo anglosajón y podría estar simplificando una realidad compleja. Esto es, la transformación sociodemográfica previa de estos espacios, por ejemplo la lumpenproletarización encontrada en muchos casos o la heterogeneidad del sujeto gentrificador.

En términos generales, el sujeto gentrificador se ha tendido a identificar con nuevas clases medias con perfiles técnicos y profesionales (BEAUREGARD, 1988 o LEY, 1996), lo cual es relativamente sencillo de comprobar empíricamente. Por otro lado, la mayor parte de los estudios se refieren a la población desplazada, de forma algo

¹ El carácter policial de las típicas operaciones de reforma interior de la segunda mitad del siglo XIX, ha sido puesto de relieve en numerosas ocasiones, por ejemplo, para el caso de París (HARVEY, 2008) y para el caso de Barcelona (CAPEL, 1983).

indeterminada, como clase obrera, sin llegar a profundizar excesivamente en las características de este grupo. Siguiendo a Beauregard (1986, p. 49), la población más proclive a ser desplazada es aquella que vive en edificios baratos pero deseables arquitectónicamente, cercanos al centro de la ciudad. Muchos son marginales en el mercado de trabajo o están fuera de él: desempleados, jóvenes trabajadores, ancianos, personas dependientes de subsidios e individuos cercanos a la línea de la pobreza.

En definitiva, la gentrificación supone la expresión del poder económico de grupos sociales acomodados sobre el espacio y sobre los grupos sociales de estratificación inferior que lo habitan, siendo los aparatos del Estado instrumentos mediadores que intervienen a favor de los grupos privilegiados.

3. LA CREACIÓN DE UN ESPACIO SEGURO EN SAN LUIS-ALAMEDA

San Luis-Alameda es un sector ubicado en el cuadrante noreste del antiguo recinto amurallado de Sevilla, delimitado por el eje de calle San Luis en su extremo este y por el paseo de La Alameda de Hércules en su extremo oeste. Espacio caracterizado en el s. XIX y principios del s. XX como el típico de enclave obrero e industrial en el interior de la amplia ciudad histórica. Al igual que otros sectores de similares características sufre fuertes procesos de decadencia urbanística, demográfica y social en la segunda mitad del siglo XX (ALMUEDO PALMA, 1998 o POZO Y BARAJAS, 2003). Si bien el cenit de su degradación se alcanza en la década de los ochenta, todavía en ese momento, de forma similar al arrabal de Triana, mantiene un fuerte carácter e identidad que lo hacen un espacio clave de la urbe (CARDOSO, 1983).

Dos cuestiones fundamentales respecto de la transformación del sector San Luis-Alameda son, por un lado, el grado de estigmatización que llega a alcanzar el espacio con carácter previo a su intervención definitiva y, por otro, el proceso de disciplinamiento que debió llevarse a cabo para que la esperada transformación urbanística y social se hiciese efectiva. Ambas cuestiones están muy alejadas de ser baladíes para el desarrollo del proceso de gentrificación zona.

3.1. La estigmatización

En las décadas de los ochenta y los noventa predominaba sobre el espacio objeto de estudio un discurso que puede calificarse de estigmatizador. La opinión publicada, tanto en prensa como en documentos oficiales o de carácter técnico-científico, coincide de forma casi unánime en una descripción negativa del espacio, que se convierte en argumento a favor de su intervención.

El espacio se presenta a menudo como uno de los más degradados de la ciudad, donde el problema generalizado de la droga y la delincuencia se une a la concentración de la prostitución en la zona. Durante la década de los ochenta, en la prensa local, la Alameda de Hércules y San Luis aparecen casi invariablemente asociados a tirones, robos y redadas (por ejemplo *ABC*, 25-2-1986). Los principales espacios de sociabilidad de la zona, el mercadillo dominical de La Alameda y El Jueves de la calle Feria, también aparecen en prensa frecuentemente asociados a la venta de objetos robados.

De entre los nuevos vecinos entrevistados, la mayor parte empezó a conocer el espacio entre las décadas de los ochenta y noventa, por el mercadillo dominical y el ocio nocturno y confirman la imagen de espacio peligroso. Uno de ellos afirma: “Yo recuerdo que a la gente de mi condición, le daba miedo venir por aquí”.

Los viejos vecinos también confirman esta percepción: “La Alameda ha sido un sitio maldito, siempre, [...]. Era un sitio que tenía un estigma entre verdadero y no verdadero, pero muy fuerte”. No obstante, también tienden a relativizar la problemática. Otro viejo vecino afirma: “Yo he vivido allí toda mi vida y la puerta de mi casa ha estado siempre abierta. Y a nosotros ni nos han entrado rateros ni nada de nada [...] conmigo no se ha metido nadie”.

Las denuncias de la estigmatización del espacio se combinan con referencias espaciales claras. Así, cuando se habla de la marginalidad del sector se hace referencia también a la centralidad y a los valores patrimoniales, siendo estos los elementos que habrían hecho inadmisibles la continuación del lupanar (por ejemplo en *ABC*, 8-11-1981 o *ABC*, 17-8-1983). Con la cercanía de la Exposición Universal de 1992, y en la misma línea anteriormente descrita, se multiplican las referencias a la degradación de la zona en relación con su impacto negativo sobre la operación de autopromoción de la ciudad que supone el evento. El caserío “decrépito y ruinoso” de la zona, será “la primera imagen que se encontrarán los visitantes que lleguen a Sevilla” antes de cruzar el nuevo y flamante puente de la Barqueta (*ABC*, 30-7-1989). Se denuncia el altísimo índice de prostitución, el tráfico de drogas y la suciedad, indicadores todos que se incrementan los fines de semana y que se vinculan al mercadillo dominical.

La mejor expresión del discurso desarrollado sobre la zona y su función justificadora de la intervención, lo encontramos en un artículo de opinión de Ignacio Camacho, conocido periodista sevillano. En el artículo se afirma que:

“[...] cualquier cosa será siempre mejor que la actual Alameda, en cuyos degradados alrededores subsiste una penosa bolsa de marginación humana y social. [...] Esto es materia de PGOU: la sustitución del hábitat, el desventramiento de las zonas podridas, la recalificación de equipamientos, la sustitución inducida del vecindario y la regeneración del tejido urbano. Es decir, la sustitución del actual paisaje de prostitución, tráfico de droga, sida y pequeña delincuencia por un entorno acorde al centro de una capital desarrollada: vecindario tradicional, burguesía joven y edificios públicos de uso continuo. Lo demás es un debate accesorio” (*ABC*, 23-12-2000).

3.2. El disciplinamiento

La intervención policial sobre el entorno de la Alameda de Hércules y San Luis se produce en torno a la fecha clave 1992. Desde los últimos años de la década de los ochenta comienzan a aparecer en la prensa local redadas de cierta entidad, en su mayor parte lideradas por el Grupo 10 de la Policía Nacional², encargado de acosar el pequeño tráfico de estupefacientes en el centro histórico de la ciudad y con una actividad frenética en el entorno de la Alameda de Hércules.

Así, en los cuatro años previos a la Exposición Universal de 1992 se anuncia en la prensa local el cierre de hasta dos decenas de locales, prostíbulos y bares de copas, vinculados al menudeo de droga. De forma paralela se realizan al menos una decena de intervenciones sobre el mercadillo dominical de La Alameda de Hércules y el de la calle Feria (“El Jueves”). En 1992 se produce un pico de hasta 17 redadas, cuatro de ellas

² Dicho grupo sería determinante en el disciplinamiento del sector hasta 1992, cuando es disuelto por ser denunciados varios agentes por tráfico de drogas, prevaricación y robo, entre otros (*ABC* 11-11-1992 y 12-1-1993). Se da la situación de que uno de los cuatro agentes del Grupo 10 detenidos por esta causa había sido condecorado tan solo unos días antes por los servicios prestados durante la Exposición Universal de 1992 (*ABC*, 31-10-1992).

vinculadas a la venta de objetos robados en los mercadillos de la zona y se desarticulan hasta 13 puntos de venta de droga. Todo esto coincide con una fuerte intervención de carácter urbanístico en torno a La Alameda de Hércules, con la introducción de ayudas a la rehabilitación privada, la creación de algunas dotaciones y desarrollos de gran importancia en el entorno inmediato motivados por las necesidades de la propia Exposición Universal.

En este período, la totalidad de prostíbulos y bares cerrados se distribuían en torno a la plaza de la Alameda de Hércules y en el entramado de calles entre esta y la calle Feria (Marco Sancho, Mata, Joaquín Costa, Correduría, etcétera) donde más claramente se concentraba la prostitución del sector. Posteriormente, en los años 1994 y 1995, la actividad se traslada al extremo este (calles San Luis, Arrayán, Divina Pastora, etcétera), con el desmantelamiento de más de dos decenas de puntos de venta de droga. En varias ocasiones, las operaciones implican el desalojo de edificios ocupados de forma irregular, que ante la insistente reocupación de los mismos acababan tapiándose, es al menos el caso de Arrayán 32 y San Luis 67, 73 y 75, colaborando considerablemente en el proceso las denuncias de la asociación de vecinos Areneros de San Gil.

Algunos informantes confirman la vinculación de la intervención con ciertos tipos de desplazamiento, así lo afirman varios vecinos a propósito del entorno de San Luis. Uno de los nuevos vecinos, que se mudó a la zona en torno a esas fechas, es muy explícito:

“Empezaron a dar batidas por lo de la Expo y a echar a todo el mundo. En la calle San Luis había muchas casas de vecinos, que en algunas había vecinos de toda la vida y en otras había... pues eso... vagabundos. Empezaron a dar batidas y era impresionante ver los furgones de la policía llevándose a la gente. Luego, en los años posteriores, empezaría la especulación.”

Es notable como estas intervenciones en el entorno de San Luis preceden a la intervención urbanística propiciada por el Plan Urban (iniciativa comunitaria dirigida a la regeneración de sectores degradados). El cual, sería seguido a su vez por un enorme boom inmobiliario local que llevaría a una escalada en los precios de la vivienda. En general, este es un hecho notorio tanto para vecinos viejos y nuevos como para los técnicos entrevistados.

De 1995 en adelante las redadas se siguen concentrando en la Alameda de Hércules, con alguna redada ocasional en San Luis. Se va a tratar fundamentalmente de operaciones contra el menudeo de droga en el entorno de la plaza Mata y Joaquín Costa (epicentro del enclave de prostitución) y de redadas en el mercadillo de la Alameda. En 2002 se desaloja y suprime definitivamente el mercadillo dominical de la Alameda, mediando un despliegue de hasta medio centenar de agentes y siendo los comerciantes ambulantes desplazados a un enclave periurbano donde se sigue desarrollando el evento en la actualidad. El elemento que culmina el disciplinamiento de la zona es la creación de la nueva comisaría de Policía Nacional en la Alameda de Hércules, con su inauguración en 2006 por el ministro de Interior.

La impresión actual sobre el espacio es la de un entorno controlado y seguro, así lo describe un viejo vecino desplazado fuera de la zona: “Ahora mismo cualquier barrio es peor que aquello. Toda la Alameda esta cogida por gente de medio bien, todo son chalets y eso. Esa gente ha empezado a hablar, hablar y han empezado a echar gente fuera. Lo que queda allí son cuatro tonterías”.

3.3. La intervención asistencial

Como resulta evidente a estas alturas, la intervención sobre el sector, además de la reforma del medio físico, implicaba una intervención igual de importante sobre el medio social. La intervención policial reseñada es una parte, sin embargo, la intervención de carácter asistencial también estuvo presente, aunque con un peso menor. A este respecto, en 1995, año en que se inician las actuaciones del Plan Urban, el Delegado de Urbanismo, José Núñez, realizaba las siguientes afirmaciones sobre el elevado número de prostitutas y drogadictos en la zona: “[...] no se trata de echarlos sino de regenerarlos, ya que la obligación del plan es garantizar el derecho de la población a vivir en su barrio” (ABC, 3-6-1995).

El proyecto Urban, se presentaba como un plan que se volcaría en la asistencia social de estos colectivos a través de programas y dotaciones especializadas. No obstante, el 62% del presupuesto se dirigió hacia actuaciones urbanísticas e infraestructuras, mientras que solo un 29% del dinero invertido fue dirigido a programas sociales y de formación. Así, se desarrollaron programas dirigidos a los marginados sin hogar y a prostitutas orientados a la formación para su integración laboral; talleres de inserción laboral, de prevención de riesgos sanitarios y de contagios, etcétera (GARCÍA JAÉN, 1998, p. 199). A posteriori, en 2006, se denunció el hecho de que el centro de atención a la mujer en Leonor Davalos, donde se desarrollaron los talleres de reinserción dirigidos a las trabajadoras sexuales, se atendió a una cantidad de prostitutas inferior a 10, las cuales no consumían drogas y habían abandonado la prostitución, no realizando ningún tipo de labor con las prostitutas en activo y con mayor grado de vulnerabilidad (JUNCO, 2006, p. 174).

Respecto de las dotaciones de carácter asistencial, el plan redactado por el Ayuntamiento de Sevilla proponía la creación de un centro de servicios sociales para combatir problemas como la droga o prostitución en Marqueses de La Algaba. Sin embargo, cuando en 2002 terminó su rehabilitación el espacio sería ocupado en su mayor parte por oficinas de la Delegación de Asuntos Sociales y no quedaría ningún vestigio del prometido centro para toxicómanos y prostitutas (en estas fechas ya prácticamente erradicados de la zona). La dotación que sí estuvo en funcionamiento fue el Centro de Integración y Reinserción Urbana (CIRU) de la calle Bustos Tavera. Inaugurado en 1997, acogió las funciones que posteriormente debían de trasladarse a Marqueses de La Algaba. Sin embargo, en junio de 2000 el centro fue cerrado, siendo suspendidos todos sus programas, con la finalización del programa Urban.

La propia redactora del Plan Urban señalaba por estas fechas como resultado más notorio de la intervención el fuerte dinamismo en el mercado inmobiliario, así como la escasa incidencia real sobre los grupos vulnerables de la zona (GARCÍA JAÉN, 1998).

3.4. Secuelas de la intervención

La intervención fue un éxito a muchos niveles, lo cual se percibe claramente ya en el siglo XXI. El medio construido ha sufrido una evidente rehabilitación, han sido muy numerosas las familias de clase media que se han mudado a la zona y es notoria la reciente eclosión del paseo de la Alameda como enclave de ocio de moda. Sin embargo, los resultados no están exentos de críticas.

Desde finales de los noventa se generó cierta contestación contra la intervención. Las principales críticas empezaron a hacerse notar haciendo referencia a la cuestión del la pérdida del patrimonio cultural y etnológico de la zona así como al desplazamiento de población provocada por los fenómenos especulativos. Así, a partir de 1999

comenzaron a proliferar las denuncias por la expulsión de la población humilde de la zona. Algunos de los desalojos de viviendas colectivas y talleres alcanzan cierta repercusión pública (LE DANTEC, 2006, pp. 178-179 o ABC, 1-8-2001) y las asociaciones de vecinos comenzaron a activarse en la denuncia de la expulsión de inquilinos con bajos ingresos (ABC, 24-8-1999). A este respecto, los técnicos y expertos consultados coinciden en que la salida de población tradicional de la zona se produjo de forma continuada prácticamente desde la década de los sesenta por la progresiva degradación del caserío, mientras que la eliminación del lumpen local y el particular fenómeno del acoso inmobiliario serían más recientes, a partir de la década de los noventa y afectando solo a una parte de la población. Esta salida de efectivos coincidiría con la entrada de nuevos vecinos de clase media.

La sustitución de población también es percibida por la totalidad de los vecinos entrevistados. Todos señalan una progresiva salida de población tradicional, dilatada a lo largo de varias décadas, que se achaca principalmente a las malas condiciones de las viejas viviendas, a la ruina y derribo de las típicas edificaciones colectivas y a la especulación y la presión de los propietarios.

Otra cuestión problemática es la crisis de éxito que sufre la zona, desde finales de los noventa, como enclave de ocio nocturno. En los primeros años del siglo XXI, el éxito de la revitalización de La Alameda de Hércules había llegado a tales cotas que el tráfico estaba colapsado por el gran número de obras particulares y la gente no podía dormir por el triunfo del paseo como espacio de ocio nocturno. La Alameda de Hércules y sus calles adyacentes habían empezado a ser escenario de grandes concentraciones nocturnas de jóvenes, de forma simultánea al incremento del número de locales de ocio. Entre 2003 y 2004 se multiplicaron las denuncias y las movilizaciones de vecinos contra la “movida” en la zona. Este último exceso inducido por la revitalización del barrio sería eliminado nuevamente mediante el despliegue policial. En octubre de 2005 entró en funcionamiento la conocida como *Ley Antibotellón* y la nueva Ordenanza Cívica de la ciudad de Sevilla, en base a las cuales la policía empezó a intervenir contra el ocio nocturno en la Alameda de Hércules, contra las concentraciones de jóvenes y contra los bares (ver por ejemplo ABC, 14-12-2006).

Desde estas fechas, se hizo notoria la proliferación de cámaras de seguridad y la existencia de una fuerte y permanente presencia policial en la zona. Esta es percibida por la práctica totalidad de los vecinos, que en muchos casos la aprecian como suficiente. Otros la juzgan excesiva y algunos de los nuevos vecinos se expresan duramente a propósito de ella:

“La presión policial ha sido brutal, La Alameda es el Chile de Pinochet en muchos aspectos, con los coches (de policía) paseando constantemente por las zonas peatonales e identificando a los jóvenes. Cualquier persona que venga de fuera dice □esto qué coño es, [...] pero lo hemos naturalizado de tal forma que ya no nos sorprende”.

4. CONCLUSIÓN

El caso estudiado ejemplifica en gran medida ese urbanismo militarizado que expone Davis, no tanto con respecto a la cuestión del mobiliario urbano y de las cámaras de seguridad, como a la evocación haussmanniana. Así, las redadas y los desalojos preceden a la intervención urbanística, que derriba y sana las partes podridas del centro histórico, mientras los cuarteles de la policía toman posiciones estratégicas. La rehabilitación del sector supone en gran medida un proceso de conquista que implica

elevado grados de violencia física. Esta conquista policial del barrio histórico es un instrumento esencial para la recreación del espacio en interés de las clases medias y del negocio inmobiliario y turístico-comercial. Una destrucción creativa que requiere desplazar los problemas sociales fuera del centro, hacia enclaves de carácter periférico donde más fácilmente pueden pasar desapercibidos.

El desplazamiento afecta a los perfiles habitualmente manejados, inquilinos empobrecidos y ligados históricamente a la zona. No obstante este sujeto, más que una clase obrera al uso sería una mezcla de subproletariado urbano y de una clase obrera más o menos envejecida y empobrecida. Con ellos desaparecen la prostitución y las actividades ilícitas del centro de la ciudad que, como es obvio, reaparecerán con fuerza en otros sectores urbanos.

Junto a la materialización de la intervención es importante señalar la importancia de la dimensión ideológica. La intervención vino precedida y acompañada de una serie de discursos que mostraron una gran capacidad para generar un cierto consenso entre la sociedad sevillana, algo que tuvo mucho que ver con las enormes expectativas generadas por la transformación de la ciudad en torno a 1992. La estigmatización previa del espacio, justificó la intervención, respaldó un posterior discurso de la “recuperación” y dificultó la crítica. Así, los costes sociales y patrimoniales de la intervención fueron justificados por la extrema degradación anterior, fruto en parte de la inhibición del agente público. Una administración que podía haber optado por una intervención con un carácter más social y que prefirió ser fuerza de choque de la especulación inmobiliaria y de otros intereses económicos.

BIBLIOGRAFÍA

- ALMUEDO PALMA, J. (1996): Ciudad e industria. Sevilla 1850-1930. Sevilla, Diputación de Sevilla.
- BEAUREGARD, R. (1988): «The chaos and complexity of gentrification», en SMITH, N. y WILLIAMS, P. (Coor.) *Gentrification of the City*. Boston, Unwin Hyman, 1988.
- CAPEL, H. (1983): *Capitalismo y morfología urbana*. Barcelona. Universidad de Barcelona.
- CARDOSO, D. (1983): El distrito municipal I de Sevilla. Historia y Arte. Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla.
- DAVIS, M. (2001): Control urbano: la ecología del miedo. Barcelona, Virus.
- DAVIS, M. (2003): Ciudad de cuarzo. Arqueología del futuro en Los Ángeles. Madrid, Lengua de Trapo.
- DÍAZ PARRA, I. (2012): «Desplazamiento, acoso inmobiliario y espacio gentrificable en el caso de Sevilla», Encrucijadas, Revista Crítica de Ciencias Sociales, nº2, p. 48-68.
- GARCÍA JAÉN, P. (1998): «Aplicaciones de la iniciativa comunitaria Urban», Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, nº 26, p. 191-206.
- HARVEY, D. (2008): *París, capital de la modernidad*. Madrid. Akal.
- JUNCO, C. (2006): «El barrio de las putas», en BARBER, S. *et al.* (Coor.) El gran pollo de la Alameda. Una decena de años de lucha social en el barrio de la Alameda. Sevilla, Equipo editorial de El Gran Pollo de la Alameda.
- LE DANTEC, B. (2006): «Palacios Malaver», en BARBER, S. *et al.* El gran pollo de la Alameda. Una decena de años de lucha social en el barrio de la Alameda. Sevilla, Equipo editorial de El Gran Pollo de la Alameda.
- LEES, L. SLATER, T. y WYLY, E. (2008): *Gentrification*. Oxford. Routledge.

- LEY, D. (1996): *The New Middle Classes and the Remaking of the Central City*. Oxford, Oxford University Press.
- POZO Y BARAJAS, A. del (2003): *Elementos del análisis urbano*. Sevilla, Universidad de Sevilla.
- SMITH, N. (1996): *The New Urban Frontier. Gentrification and the Revanchist City*. Oxford, Routledge.

EXPERIENCIAS DE ORDENACIÓN Y DINÁMICAS SOCIALES EN ESPACIOS PÚBLICOS CENTRALES: LAS ALAMEDAS DE SEVILLA Y DE SANTA CRUZ DE TENERIFE*

LUZ MARINA GARCÍA HERRERA
*Departamento de Geografía.
Universidad de La Laguna
lmgarcia@ull.es*

ANTONIO GARCÍA GARCÍA
*Departamento Geografía, Historia y Filosofía.
Universidad Pablo de Olavide
agargar1@upo.es*

M^a DEL CARMEN DÍAZ RODRÍGUEZ
*Departamento de Geografía.
Universidad de La Laguna
cdiazrod@ull.es*

ALEJANDRO ARMAS DÍAZ
*Departamento de Geografía.
Universidad de La Laguna
aarmas@ull.es*

RESUMEN

La reordenación de los espacios públicos abiertos ha sido una de las intervenciones más extendidas de las políticas urbanas recientes, justificada por el objetivo de mejorar la calidad de vida de los residentes. El análisis comparado de las experiencias de ordenación de dos espacios públicos en los centros históricos de las ciudades de Sevilla y Santa Cruz de Tenerife trata de comprobar si sus resultados conducen o no a una mejora efectiva, así como sus efectos sobre las dinámicas sociales mediante entrevistas y observación directa de los usos y formas de apropiación social.

PALABRAS CLAVE: revitalización urbana, espacios públicos, alamedas, uso social, calidad de vida.

ABSTRACT

Public spaces' planning has become a central component of contemporary urban policies, justified by the improvement of citizens' quality of life. This paper analyzes the planning experiences of two centrally-located public spaces in Seville and Santa Cruz de Tenerife historical centers in order to establish if an effective improvement has been achieved, as well as their effects upon social dynamics by means of interviews and direct observation of uses and social appropriation.

KEYWORDS: urban revitalization, public spaces, alamedas, social use, quality of life.

* Este trabajo forma parte del Proyecto de Investigación "Ciudad y calidad de vida. El uso social de los espacios públicos abiertos en ciudades españolas" (CSO 2010-19007) financiado por el Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación.

1. INTRODUCCIÓN

En buena parte de las ciudades europeas la orientación de las políticas urbanas ha favorecido la promoción de la competitividad económica y el marketing sobre la provisión de servicios públicos locales (MELIK, 2008: 145). En esta línea los gobernantes han convertido las actuaciones de embellecimiento en un aspecto clave para ampliar el valor añadido de sus ciudades. Así en las áreas centrales se han aplicado, durante más de dos décadas, políticas de revitalización que han significado, en muchos casos, la introducción de nuevos usos y equipamientos e importantes transformaciones sociales. En esa dinámica de competencia los espacios públicos se publicitan como un rasgo singular para atraer inversiones, residentes y visitantes, a la vez que mejorar las condiciones de vida de las localidades (MELIK, 2008: 15, 145). En consecuencia, desde los años ochenta del siglo XX, los gobiernos europeos han empleado los espacios públicos como una de sus herramientas de acción para mejorar la calidad de vida de los habitantes, a la par que en un escaparate de la nueva gobernanza urbana, basada en la proximidad y en la participación de los residentes y actores locales (FLEURY, 2010; MELIK, 2008: 15; MADANIPOUR, 2005:7).

La producción de espacios públicos puede responder a distintos objetivos de los gobiernos: crear ámbitos representativos relacionados con el marketing urbano; mejorar la movilidad; regenerar barrios desfavorecidos creando espacios públicos de proximidad; o promoverlos con una finalidad lúdico-cultural que revalorice la imagen de la ciudad (FLEURY, 2007). No obstante, cuando su creación está orientada al desarrollo económico, el desequilibrio, en cuanto a su provisión y calidad, entre las áreas centrales y la periferia es más que probable. De manera que las primeras experimentan, tras un período de abandono, una concentración de las inversiones y de las intervenciones de prestigio, mientras que otros barrios quedan desatendidos, presentando espacios públicos escasos y de calidad cuestionable. En este marco la negociación entre la administración y la sociedad civil para la producción de los espacios públicos adquiere nueva importancia, apuntándose la relevancia de vincular el conocimiento técnico con la participación vecinal en el diseño de dichos lugares (FLEURY, 2007:14; MADANIPOUR, 2005:14; GARCÍA RAMÓN ET AL., 2004; PANELLA, 1997).

Esta comunicación analiza las experiencias recientes de ordenación de dos espacios públicos en los centros históricos de las ciudades de Sevilla y Santa Cruz de Tenerife, las Alamedas de Hércules y del Duque de Santa Elena, respectivamente, con la finalidad de comprobar si se trata de intervenciones de mejora efectiva de dichos lugares o de proyectos en los que prima la espectacularidad y la imagen. Asimismo se intenta explorar cómo han afectado estos procesos a sus usos y dinámicas sociales, y secundariamente en qué medida la intervención pública puede propiciar, como plantea FLEURY (2007), una cierta homogeneización social de los ámbitos donde opera.

Con este objeto, en ambos casos se propone un doble acercamiento. Por un lado a la dimensión histórica y la evolución reciente de ambas alamedas, a través de fuentes indirectas. Por otro, mediante observaciones directas y entrevistas intencionadas se ha generado información sobre la frecuentación de ambas alamedas y sobre las impresiones de sus usuarios.

2. LAS ALAMEDAS DE SEVILLA Y DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

La relevancia de las Alamedas de Hércules y del Duque de Santa Elena reside en el papel que han desempeñado en sus respectivas ciudades como espacios simbólicos; lugares muy destacados de encuentro y reunión social, aunque con génesis y desarrollos diferentes; y ejemplos del urbanismo histórico.

Construidas la primera en el siglo XVI y la segunda en el XVIII responden a la creación, de manera planificada, de recintos para el paseo, destinados a los grupos más acomodados, aunque con diferencias respecto a su accesibilidad por parte de otros usuarios. Estas realizaciones, con distintas denominaciones (salones, paseos, alamedas), se generalizaron en las ciudades españolas a partir del reinado de Carlos III. La Alameda de Hércules es un temprano antecedente en el ámbito español y europeo respecto a la cronología expuesta en diferentes estudios sobre el origen de estos lugares (QUIRÓS, 1991: 86). Es coetánea del primer Paseo del Prado, pero mientras éste adquiere su carácter de salón en 1768, la alameda sevillana contaba desde sus inicios con elementos característicos en este sentido, como un pasillo central ennoblecido y con fuentes ornamentales —además de ser un espacio eminentemente natural—, siendo las intervenciones de los siguientes siglos una consolidación de la propuesta urbanística y no una modificación sustancial de la misma (LEÓN, 2000).

2.1. Génesis y evolución de las alamedas

Para comprender la génesis y la evolución de la Alameda de Hércules hay que atender a la dinámica del conjunto de la ciudad y a las casuísticas concretas que han condicionado en distintos momentos de la historia su entorno más inmediato. La topografía llana y muy próxima al nivel del mar permitió que hasta el último cuarto del siglo XVI existiera en el norte del intramuros de Sevilla una laguna, un área palustre que subsistía a la desecación de un antiguo brazo del río Guadalquivir. Su condición de zona residual desaparece en 1574, cuando se produce su desecación definitiva y la construcción de la primera Alameda de Hércules por el Conde de Barajas. Aparece así el mayor espacio público de la ciudad intramuros y elemento de articulación interna de su ámbito septentrional.

Pero lo que singulariza a este lugar es que representa un concepto de espacio público inédito en Europa. Se trata de un gran paseo arbolado y abierto, frente a la tendencia al cerramiento de las alamedas que triunfa a partir del siglo XVIII. Un sitio monumental y aristocrático, pero también accesible a los sectores más populares de su entorno, como lo demuestra la dotación de las primeras fuentes públicas. Y ello en una ciudad en la que la conducción de agua dulce de calidad era de uso exclusivo para los grupos más privilegiados de la población. Las intervenciones realizadas desde finales del XVIII a mediados del XIX consolidaron este lugar y sus aledaños, (LEÓN, 2000), conformando un espacio alargado y bien definido en sus bordes, de generosas dimensiones —unos 30.000 metros²— y atravesado longitudinalmente por varias hileras de arbolado que marcan un cuerpo central y varios paseos laterales.

En cambio, en Santa Cruz de Tenerife la construcción en 1787 de la Alameda del Marqués de Branciforte, hoy denominada del Duque de Santa Elena, responde más a un paseo tipo salón que propiamente a una alameda. Se trataba de un ámbito rectangular cerrado, de modestas dimensiones —unos 1.400 m²— con tres calles interiores y profusamente adornado con bancos, árboles y fuentes (QUIROS, 1991: 86; CALERO, 1993: 99; HERZOG, 2005: 3-4). Concebida como un jardín de verano para las clases

acomodadas, que contribuyeron económicamente a su edificación, fue el único recinto público de Santa Cruz hasta 1838 y uno de los primeros lugares de esparcimiento de la burguesía. Su origen está relacionado con las obras de construcción del dique primigenio del puerto, impulsadas por la centralización del comercio con las Indias en su dársena tras la destrucción del puerto de Garachico por una erupción volcánica en 1706. Su emplazamiento junto a la puerta del muelle le permitía funcionar como articulador de los accesos hacia el principal embarcadero y el frente urbano, aunque también su ubicación hace pensar en el papel que jugaba en la fachada marítima dignificando la entrada de la población (GONZÁLEZ, 2004: 118; HERZOG, 2005: 8).

La evolución de las dos alamedas, desde la segunda mitad del siglo XIX hasta las primeras décadas del XX, muestra un desplazamiento de su relevancia social como epicentros de sus ciudades respectivas, motivado por las reformas urbanísticas que generaron nuevos espacios públicos de representación y de uso para las clases privilegiadas en otros ámbitos urbanos. Como resultado disminuyó su valoración social y experimentaron un proceso de deterioro físico, junto con la consolidación de actividades marginales en el caso de Sevilla, en paralelo a una proletarización y abandono del norte del intramuros (LEÓN, 2000). En la de Santa Cruz, en cambio, se emprenden pronto obras de restauración, como ocurre en 1892, donde se recupera el pórtico y el muro perimetral que se mantienen hasta la década de 1930 (HERZOG, 2005: 5).

La degradación de la Alameda de Hércules se intensifica durante la segunda mitad del siglo XX, hasta que en la década de los años noventa conoce una rehabilitación física con la ejecución del programa URBAN San Luis-Alameda. Esa intervención favoreció su consolidación como lugar de ocio y comercio, pero también de creación y protesta. Paradójicamente, una parte notable de los nuevos vecinos en un entorno de creciente ascenso del precio del suelo, están atraídos por estos valores y son partícipes de la reactivación de movimientos sociales en la zona. En cuanto a la Alameda del Duque de Santa Elena experimentó diversas mutaciones que modificaron de manera notable sus rasgos formales (se consolidó su transformación en un lugar abierto y perdió gran parte de la vegetación que la caracterizó) además de introducir elementos de restauración (HERZOG, 2005: 8-10; A07 p. 8). A ello se añade su localización contigua al área de negocios, en un entorno con una importante presencia comercial y administrativa, muy próxima al mar. No resulta extraño, por tanto, la importancia creciente de su función social, al convertirse en uno de los referentes de la ciudad para encontrarse y compartir a lo que se añade la celebración puntual de mercadillos informales.

2.2. Las intervenciones de reordenación en el siglo XXI

La centralidad de ambos espacios, con una capacidad de atracción no sólo municipal y su carácter, si bien desigual, como lugares de encuentro y reunión explican la atención de que han sido objeto durante la primera década del siglo XXI.

A principios de este siglo, la extrema degradación de la Alameda de Hércules desembocó en su conversión en 2001 en un extenso estacionamiento improvisado. Ese mismo año el consistorio municipal propuso la creación de un amplio aparcamiento subterráneo, que suscitó una gran controversia y la activación de numerosas iniciativas sociales que lograron paralizar el proyecto (BARBEL, FRESEL y ROMERO, 2006).

En los siguientes años tuvo lugar un intenso debate sobre el futuro de la alameda que culminó en 2008 con un concurso de intervención y una reforma estructural,

presupuestada en torno a diez millones de euros¹. Se trata de una propuesta muy arquitectónica que no atiende con claridad las necesidades de su entorno —sobre todo de aquel vecindario tradicional y en franca amenaza—, pese a que tanto por su forma como por su posición sigue manteniendo su interés secular como pieza de transición entre el centro histórico, el ámbito septentrional y el eje fluvial de la dársena del Guadalquivir. Su principal virtud consiste en la peatonalización de la totalidad del espacio, desde los propios frentes de fachada, incluyendo los primeros tramos de calles que convergen en él, aunque existen dos pequeños carriles laterales de tráfico rodado. En cierto sentido, se recupera una imagen de conjunto inédita en los últimos decenios, la cual se pretende potenciar mediante la desaparición de desniveles y la utilización uniforme del color “albero” tanto en el pavimento como en el mobiliario. Se consigue así un espacio de grandes dimensiones, abierto, peatonal, continuo y sin desniveles; el pavimento resulta ciertamente duro, pero su accesibilidad tanto interior como exterior no supone ninguna dificultad. No obstante, en el lado negativo, la uniformidad del uso del color amarillo y de los materiales ha favorecido la homogeneización y cierta banalización de su imagen, mientras que se ha perdido un sustrato muy interesante como el albero original (GARCÍA, DELGADO y OJEDA, 2007).

En cuanto a sus posibilidades de uso resulta interesante la incorporación de otros elementos nuevos, como tres fuentes, que contribuyen ligeramente a la sensación de bienestar en los meses más calurosos, varios kioscos o dos zonas de juegos infantiles. Asimismo, esta área abierta se replanta parcialmente, aunque el arbolado presente resulta insuficiente en su estado actual para asegurar continuos de sombra. Por último, en paralelo a la consolidación de su carácter como escenario de ocio y de cultura, se mantienen y abren un amplio número de locales.

De igual modo en Santa Cruz de Tenerife la remodelación de la Alameda del Duque de Santa Elena no se efectuará hasta los primeros años del siglo XXI. La intervención no se propone como una actuación específica para el lugar sino que forma parte de un proyecto más amplio, la reordenación de la Plaza de España y su entorno, en el que se incluyen otros dos espacios públicos, la Plaza de la Candelaria y la Alameda. La iniciativa constituía una de las acciones encaminadas a lograr un mayor contacto entre la trama urbana y el puerto, que implica la transformación de todo el frente litoral (DÍAZ ET AL., 2009). Paralelamente el área central de negocios de la ciudad, objeto de un programa URBAN, se convirtió en zona peatonal, se rehabilitó el menguado centro histórico y se planteó la modificación del muelle comercial hacia una función turística.

Tras un concurso de ideas restringido y de carácter internacional, se seleccionó la propuesta del estudio Herzog y De Meuron, de la que se ha culminado la primera fase, inaugurada en 2008. Con un coste de 16,6 millones de euros, se trata, según los gobiernos urbano e insular, de una oportunidad para incrementar el atractivo turístico de Santa Cruz (DÍAZ ET AL., 2010).

La primera novedad es la concepción de los tres lugares públicos existentes (Plazas de España y de La Candelaria, y Alameda), hasta entonces tratados como elementos disociados, como un agregado integrado de unos 36.160 m² —incluyendo parte del viario adyacente—. Para la Plaza de España, de estética franquista, se proyecta una prolongación cuya componente más espectacular es la ubicación de un lago central y la fuente de agua. Estos elementos participan de la gran plaza de nueva ejecución entre el actual Monumento a los Caídos, y la Alameda del Duque de Santa Elena.

¹ Paradójicamente, a pesar de lo reciente de la actuación y de la presencia de dinámicas de uso, en 2012 el ayuntamiento ha vuelto a insistir en una nueva propuesta de construcción de un aparcamiento.

Incluye, además, 250 aparcamientos bajo la recién levantada plaza del Cabildo (DÍAZ ET. AL., 2009; HERZOG, 2005). En segundo lugar, la remodelación ha significado una destacada ampliación del conjunto actual de la Alameda, lo que ha aportado un sustancial aumento del espacio público para tránsito peatonal, y dentro de ésta se ha diferenciado el trazado rectangular primigenio, singularizándolo con un suelo de tierra batida. Por último, la intervención buscaba recuperar su carácter de lugar cerrado, de jardín para el paseo y la distracción, así como la reintroducción de la vegetación como valor que le confería singularidad al recinto. Con este objeto se proponía un cerramiento, imitando al original, mediante la incorporación de dos pórticos con puertas de madera y la instalación de rejas para delimitar la Alameda (HERZOG, 2005: 8-10,16). No obstante, de esta propuesta sólo se realiza el arco de entrada más suntuoso orientado al Sur. De manera que el resultado, como en Sevilla, es una imagen banal en la que el paseo inicial ha quedado desprovisto de cierre, el carácter histórico reducido a una cita, y formalmente indefinido respecto al entorno urbano circundante.

Con todo, tiene buenas condiciones de acceso y de recorrido en toda su extensión, pues se trata de una superficie llana y pavimentada, con accesos a nivel de las aceras. La plaza está arbolada pero la zona de sombra en días despejados resulta insuficiente, aspecto señalado en las entrevistas sobre todo por las madres y abuelas respecto al área de juegos. En cualquier caso, el espacio público no es el resultado único de la acción de los planificadores y arquitectos, sino también es producido por los colectivos sociales, como planteó Lefebvre. De ahí el interés de las dinámicas de uso que se han activado y también las controversias sobre los resultados de las intervenciones.

3. LOS USOS SOCIALES EN LAS ALAMEDAS DE SEVILLA Y DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

En primer lugar cabe subrayar la doble dimensión actual de las alamedas como espacio de uso por el vecindario cercano y como lugar destacado a escala municipal, lo que facilita una amplia presencia de personas. De hecho son lugares visitados por un importante volumen de usuarios, si bien los días y las franjas de frecuencia no muestran una pauta común. Mientras en Sevilla la afluencia de personas es similar tanto en jornadas laborables como festivas, aunque más intensa durante las tardes y los fines de semana, en Santa Cruz, en cambio, la presencia es superior los días laborables, lo que favorece un uso más intenso durante las mañanas. Estos rasgos están relacionados con su cercanía al centro comercial de la ciudad y al área portuaria, por lo que la concurrencia de personas se concentra en los períodos de mayor actividad. A ello hay que sumar los habituales turistas que procedentes de los cruceros atracados en el puerto, en parejas o en pequeños grupos, se sientan a descansar, tomar un refrigerio o sacar algunas fotos. En cuanto a la Alameda de Hércules el hecho de ser un ámbito de paso diario entre el centro histórico, el sector septentrional y el río Guadalquivir, junto a su carácter de lugar de ocio y de comercio puede propiciar la concentración vespertina y dominical.

En cuestión de género, las diferencias son también notables. Uno de los rasgos definitorios de la alameda sevillana es un amplio equilibrio entre el número de hombres y mujeres. Y lo que es más importante, que la distribución en el espacio de unos y otras, así como las actividades que realizan, no muestra patrones excluyentes. No es el caso de la de Santa Cruz donde predominan los varones en todas las observaciones realizadas, registrándose la mayor asimetría en las mañanas de los días laborables. Esta cierta

masculinización se relaciona con la presencia de jubilados, residentes en el entorno que acuden por las mañanas para sentarse al aire libre y charlar. La reducción de su número durante las tardes puede estar motivada por factores ambientales —brisas y vientos que pueden resultar molestos para las personas de edad— como se ha planteado para otros espacios (DÍAZ y GARCÍA, 2010).

A las diferencias de género se suman las disparidades, en los periodos y motivos de usos, según tramos de edad. En los dos lugares, el conjunto más numeroso es el de los adultos, que acuden tanto con otras personas de igual edad o solos, como acompañando a los niños en las áreas de juego. En Santa Cruz se aprecia en las mañanas de las jornadas festivas un aumento de las familias con hijos y de la proporción de población infantil. En Sevilla esta afluencia familiar se advierte igualmente en las tardes laborables.

En cambio el peso del resto de colectivos es muy distinto. Así en Sevilla destacan, con similar proporción, los niños y los jóvenes; en cuanto a los primeros, se puede afirmar que son un grupo importante directa e indirectamente en la actualidad, frente a su relativa ausencia en decenios anteriores (GARCÍA, 2011). Respecto a los segundos, destaca su mayor afluencia nocturna frente a la menor en las mañanas de los días festivos. En la alameda de Santa Cruz, por el contrario, los jóvenes constituyen el grupo con menos representación si bien manifiestan una pauta similar a la sevillana en sus preferencias horarias; y la población infantil, en número equivalente al de los jóvenes, es apreciable en las tardes y especialmente en las mañanas de los días festivos como se ha mencionado.

Por último, los ancianos muestran en uno y otro espacio un comportamiento dispar. Mientras en Santa Cruz componen el conjunto más numeroso, solo por detrás de los adultos, y con una afluencia matinal, en Sevilla son quienes están menos representados. De hecho el entorno residencial de los dos lugares estudiados ha experimentado un fuerte proceso de renovación morfológica y social, de carácter mucho más intenso y reciente en el caso de la alameda sevillana lo que puede ser un detonante. Sin embargo, el hecho de que durante las mañanas, especialmente los domingos, la frecuencia de esta población sea manifiestamente superior evidencia la existencia de otros condicionantes sujetos a cuestiones ambientales y de percepción, en lo que se refiere a la Alameda de Hércules.

Por lo que respecta a los usos y formas de apropiación del espacio, las modalidades mayoritarias son las mismas pero con distinto peso. En la Alameda de Santa Cruz el descanso, que incluye la conversación entre las personas sentadas en los bancos, es la modalidad que realiza más de la mitad de los individuos registrados. El juego y el cuidado de los niños le siguen en importancia, lo que está justificado por la abundante presencia infantil; los padres los observan desde las mesas de la cafetería próximas al área de juegos o los acompañan en las actividades lúdicas. Pero también hay que sumar a los jóvenes que, solos o en grupo, se desplazan con patines, monopatines y bicicletas por distintos sectores del lugar. Por último el paseo y la lectura constituyen actividades muy minoritarias. En Sevilla, en cambio, destacan claramente el paseo y la conversación, por un lado, y el juego y el cuidado de los niños por otro. Esto demuestra que se han propiciado dinámicas de uso y de permanencia intencional en este espacio. A ello se debería sumar un intenso uso de los veladores que flanquean todo el paseo e incluso se sitúan en su interior, pero que tienen una naturaleza comercial y privada. También se observan otros motivos que aunque tengan una menor repercusión

cuantitativa, sí son muy clarificadores en términos cualitativos de las dinámicas de estancia y reconocimiento de estos lugares, como es el caso de la lectura.

El peso proporcional de las diversas formas de apropiación varía en distintos momentos, siguiendo un patrón de intensificación vespertina de actividades como el juego en las dos localidades, mientras el paseo, especialmente en las mañanas del domingo, puede reconocerse como uno de las actividades más características de la Alameda de Hércules: andar para ver y ser vistos. Pero siendo variadas las formas habituales de apropiación, suelen estar muy agrupadas. Así son fácilmente identificables, por ejemplo, áreas de juego infantiles y de adultos acompañantes, concentración de jóvenes en los bancos o ámbitos menos cercanos a estos sectores, personajes de apariencia marginal en otras zonas de asiento o resguardados en rincones cubiertos sin uso, o, en Sevilla, grupos queer en las proximidades de sus locales de referencia. Se podría afirmar que hay más diversidad que mezcla.

La opinión de los encuestados acerca de las intervenciones realizadas ofrece una valoración muy contrastada. En la Alameda de Hércules la apreciación respecto al resultado de la reforma es positiva (80%) —aunque con matices posteriores— y son subrayadas cuestiones físicas como la peatonalización y la consecución de un recinto amplio, y otras dinámicas como la diversidad de públicos y actividades que se organizan. No obstante, estos mismos entrevistados muestran algunas reticencias, preferentemente por la incomodidad, homogeneidad y falta de adecuación del pavimento de adoquines amarillos (50%), pero también otras como el exceso de establecimientos de restauración. Ahora bien, las valoraciones más negativas responden a la sensación de algunos jóvenes de apariencia “alternativa” de estar desplazados en la alameda actual.

Se puede decir que, en general, aquello que se valora más es el resultado de vitalidad de este espacio, y no tanto su porte material. Esta nueva animación se vincula con la convivencia entre usuarios tradicionales y recientes, entre los cuales se destaca la incorporación de familias con niños (40%) y gente de mayor poder adquisitivo (20%). Resulta significativo que entre estos grupos no se identifique a los jóvenes, mientras que un importante porcentaje de los entrevistados manifiesta no conocer la alameda en su estado anterior. Probablemente su identificación como ambiente de ocio juvenil favorece ese hecho.

Por último, un dato llamativo del carácter dialéctico de este lugar singular es que, en paralelo al grado de satisfacción por sus usos y vitalidad, también es amplia (40%) la impresión de que la remodelación responde a la intención de expulsar a población considerada conflictiva y/o a procesos especulativos. No obstante, otras personas subrayan que busca una necesaria normalización de sus circunstancias.

En el caso de la Alameda del Duque de Santa Elena una misma proporción de usuarios valora negativamente la transformación efectuada (80%), expresando un amplio desagrado hacia elementos centrales del diseño como el lago o ‘charco’ —ubicado no en la Alameda propiamente pero integrado en el conjunto reordenado— y las luminarias; el albero del trazado histórico y los bancos son aspectos también de contrariedad por resultar molestos y/o insuficientes. Del segmento restante que se pronuncia en términos positivos, es igual el número de los que declaran satisfacción porque hay mayor diversidad y áreas de juego para niños que el de los que aceptan la nueva alameda con reticencias. Más de la mitad de los entrevistados dice no conocer la finalidad de la remodelación, mientras para uno de cada cinco se trataba de modernizar la ciudad.

Paradójicamente es un lugar que gusta a la mayoría de los entrevistados (90%) que valoran sobre todo la tranquilidad y el hecho de ser un entorno donde encuentran gente o conocidos; otras cualidades como su proximidad al mar, la existencia de árboles y su amplitud son también muy estimadas.

A la pregunta de si tras la transformación han observado la presencia de personas distintas a las que usaban el lugar anteriormente, más de dos tercios cree que sí acude un público diferente pero las respuestas son muy dispares; uno de cada cuatro considera que ha disminuido la frecuencia de los mayores; en igual proporción unos perciben un aumento del número de jóvenes, mientras otro tanto similar lo aprecian respecto a la afluencia de familias.

4. CONCLUSIONES

El concepto genérico de alameda como recinto de amplias dimensiones, con presencia de elementos antrópicos y naturales, y en los que pueden acontecer usos variados, hace que sea a priori interesante como espacio público con capacidad para desarrollar dinámicas inclusivas y de reconocimiento. Ahora bien, aunque exista un modelo prototípico de alamedas, que tiene que ver con formas alargadas, uso de paseo, arbolado, cierto carácter natural a la vez que humanizado, el hecho de ser propuesta de iniciativa pública, etc., en la práctica las diferencias históricas son notables. Como se comprueba las alamedas analizadas muestran diferencias y similitudes. Históricamente priman las primeras, relativas a sus formas y sus significados sociales (una abierta, otra cerrada, una probable desemejanza respecto a su permeabilidad social) mientras que en la actualidad existen ciertas analogías en las motivaciones y materializaciones de las intervenciones que les dan forma.

Las actuaciones de recuperación y embellecimiento efectuadas en estos dos lugares presentan un rasgo común: se trata de operaciones muy orientadas a la construcción de una escenografía, más que a una mejora efectiva que atienda a las necesidades de la población del entorno, y que impliquen una banalización de dichos ámbitos. Aún con ello han aportado nuevos elementos positivos como la disponibilidad de amplias zonas abiertas para el tránsito peatonal o la instalación de áreas de juego infantil. La valoración de los usuarios respecto a las reformas ejecutadas es absolutamente dispar, pues en proporciones similares los colectivos que acuden a la Alameda de Hércules la consideran positiva mientras los que concurren en la del Duque de Santa Elena la desaprueban, aduciendo ambas apreciaciones de tipo material y de uso ciudadano. Es probable que la desigual situación de abandono y deterioro, mucho más acusada en el espacio sevillano, sea un factor de peso en dicha valoración. Por último, si bien las modalidades de uso y apropiación registradas evidencian la función de sociabilidad de estos espacios públicos, también apuntan más a una diversidad de los colectivos presentes que a una mezcla e interacción entre ellos.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ, L., COLLANTES, A. y ZOIDO, F. (1982): «Plaza, Plaza Mayor y espacios de sociabilidad en Sevilla intramuros». *Place et sociabilité en Europe et Amérique Latine*, fasc. VII, p. 81-102.

BARBER, S., FRESEL, V. y ROMERO, M. J. (coord.) (2006): *De cómo nació, creció y se resiste a ser comido. El gran pollo de la Alameda, una docena de años de lucha social en el barrio de la Alameda, Sevilla*. Sevilla. Publigrupo, 421 p.

CALERO, C.G. (1993): «La Alameda de La Laguna: un proyecto inacabado». *Alisios*, n. 3, p. 95-102.

CANTERO, P. A., et al. (1999): *La ciudad silenciada: vida social y Plan Urban en los barrios del Casco Antiguo de Sevilla*. Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, 292 p.

DÍAZ, M.C., GARCÍA, L.M. (2010): «Espacios Públicos en Santa Cruz de Tenerife (Canarias): Usos y Planeamiento» *Scripta Nova. Revista Electrónica de Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona. Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-88.htm>

DÍAZ, M.C., GARCÍA, L.M., DELGADO, C.R., CALERO, C.G., y ARMAS, A. (2009): «Mutaciones del paisaje portuario y estrategias urbanas: El caso de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife (Canarias)». *Actas del XXI Congreso de la AGE, Ciudad Real*. Disponible en CD-R ISBN 978-84-8427-721-7.

DÍAZ, M.C., GARCÍA, L.M. y ARMAS, A. (2010): «Puertos y espacios públicos renovados: el puerto de Santa Cruz de Tenerife». *Actas del XVIII Coloquio Canario-Americano*. Las Palmas de Gran Canaria, Casa de Colón-Cabildo Insular (en prensa).

FLEURY, A. (2007): *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences: de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Tesis doctoral. Disponible en <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00259957/en/>

FLEURY, A. (2010): «Les contradictions d'un espace public produit dans la proximité. Le cas de Paris intra muros». *L'Espace Politique*, n. 10 2010-1. Disponible en <http://espacepolitique.revues.org/index1560.html>

GARCÍA, A. (Coord.) (2008): «Utopía y realidad en el microcosmos de los espacios públicos de los conjuntos históricos: estructura espacial, usos y dimensiones simbólicas». En *Ibidem: Espacios públicos, ciudad y conjunto histórico*. Sevilla, Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 251, p. 54-67.

GARCÍA, A. (2011): *La calle a escena. El sistema de espacio público de Sevilla y su entorno metropolitano, retos y posibilidades*. Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, 301 p.

GARCÍA, A., DELGADO, B. y OJEDA, J. (2007): «Paisajes simbólicos de la ciudad de Sevilla». *Eria. Revista cuatrimestral de Geografía*, nº 73-74, p. 291-310.

GARCÍA-RAMON, M.D., ORTIZ, A. y PRATS, M. (2004): «Urban planning, gender and the use of public space in a peripheral neighbourhood of Barcelona». *Cities*, vol. 21, n. 3, p. 215-223.

GONZALEZ, C.M. (2004): «Hacia la consolidación de la ciudad burguesa elementos configurativos de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en el siglo XIX». *Norba-arte*, n. XXIV, p.117-128.

LEÓN, J. (2000): *La Alameda de Hércules y el Centro Urbano de Sevilla; hacia un reequilibrio del Casco Antiguo*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 83 p.

HERZOG & DE MEURON (2005): *Remodelación de la Plaza de España y su entorno en Santa Cruz de Tenerife. Proyecto de ejecución ámbito 1*. Cabildo Insular de Tenerife, Modificado Mayo 2005.

- MADANIPOUR, A. (2005): «Public Space of European Cities». Nordisk Arkitekturforskning, n. 1, p. 7-16.
- MELIK, R. (2008): Changing public space. The recent redevelopment of dutch city squares. Utrecht, Universidad de Utrecht.
- PANELLA, R. (Dir.) (1997): Piazze e nuovi luoghi collettivi di Roma, il progetto della conferma e della innovazione. Roma, Fratelli Palombi.
- QUIROS, F. (1991): Las ciudades españolas en el siglo XIX. Valladolid, Ámbito Ediciones, 315 p.

BIOGRAFÍAS METROPOLITANAS DE TRES CONCELLOS DE LA PERIFERIA CORUÑESA

DANIEL GONZÁLEZ FRANCO

Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio

IDOM-Galicia

dgonzalez@idom.com

XOSÉ CONSTENLA VEGA

Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio

IDOM-Galicia

Dpto. de Humanidades: Geografía, Historia y Arte.

Universidad Carlos III de Madrid

Dpto. de Didácticas Especiais.

Universidade de Vigo

xconstenla@idom.com

RESUMEN

Cambre, Cerceda y Carral son tres municipios de la periferia de la ciudad de A Coruña que han seguido una evolución de su planificación urbanística sensiblemente paralela tanto en términos temporales como en cuanto al modelo territorial planteado. Así, los tres iniciaron su andadura urbanística en la década de 1980 de la mano de instrumentos de ordenación que respondían con moderación y contención al contexto económico recesivo de los años previos a su aprobación. También los tres vieron modificado su modelo territorial en los años 1990 por una generación de documentos de planeamiento de corte expansivo muy homogéneos en su orientación sociológico-demográfica, económica y espacial. Y por último, todos ellos han iniciado recientemente nuevos procesos de redacción de planeamiento. Sin embargo, a pesar de seguir trayectorias urbanísticas tan simétricas, los tres concellos ejemplifican tres realidades metropolitanas notablemente divergentes: Cambre presenta una clara especialización residencial, Cerceda se ha orientado hacia los servicios medioambientales y la localización industrial y Carral es un buen ejemplo de municipio autocentrado en su propio crecimiento inmobiliario. O dicho de otra manera, Cambre ha metropolitanizado su población, Cerceda su economía y Carral su parque de viviendas. Este artículo abunda sobre el modo en que esta contradicción se asienta sobre la naturaleza tendencial del modelo urbanístico vigente. Un modelo artificialmente unitario que, lejos de conducir los procesos territoriales, facilita su acomodo e intensificación al tiempo que genera notables distorsiones y disfuncionalidades tanto espaciales como económicas. Unos problemas a los que cada vez va a ser más difícil responder con la misma herramienta que las ha creado: el planeamiento.

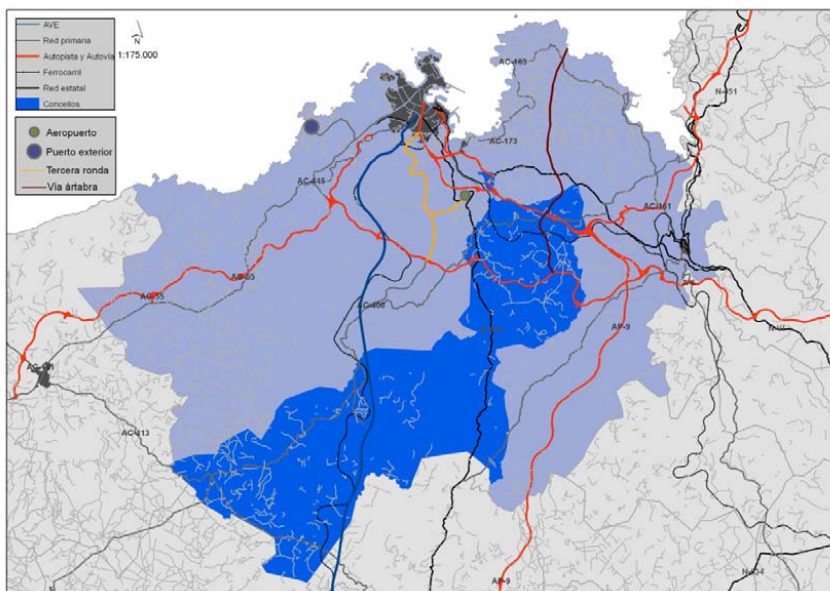
PALABRAS CLAVE: patrimonio industrial, espacio litoral, paisaje cultural, políticas públicas, operadores turísticos

1. LA CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DE LA MATRIZ TERRITORIAL DE CAMBRE, CERCEDA Y CARRAL EN EL CONTEXTO DEL ÁREA METROPOLITANA DE A CORUÑA

El territorio del Área metropolitana de A Coruña – más allá de su centro urbano capitalino- ha sido un espacio tradicionalmente de naturaleza rural, y lo ha sido hasta hace relativamente pocas décadas, tras las que ha accedido a una urbanización súbita y reciente (LOIS, 2004; ALDREY, 2006). La urbanización de este territorio se produce poco después del inicio de un proceso de sustitución del tradicional modelo productivo de autosuficiencia agropecuaria por otro modelo productivo de carácter mercantil. En términos de lógica territorial, el modelo tradicional se caracteriza por guardar una gran coherencia entre los sistemas productivo, de asentamientos y viario: era el sistema productivo el que condicionaba la localización del sistema de asentamientos, caracterizado por la aldea (agregación mayor o menor de casas) como unidad residencial de referencia.

Tras la emergencia, a partir de los años 50 de una economía agraria capitalizada, es la vivienda aislada la que deviene en unidad residencial de referencia, y su factor de localización deja de ser la antigua lógica productiva, para pasar a serlo el mercado y la accesibilidad de las nuevas carreteras, una transformación que es fácilmente perceptible en el par de imágenes siguiente. En este sentido, sólo a partir de los años 1970 comienzan a darse procesos reales de urbanización en los ayuntamientos periféricos del área, ligados a una fuerte dinámica de desarrollo económico cuyos resultados, tanto económicos como espaciales nos aprestamos a analizar a continuación.

Figura 1. Localización de los municipios de Cambre, Cerceda y Carral en el contexto metropolitano.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del SITGA, 2012.

Dicho de otro modo, la lógica histórica-geográfica que subyacía bajo el modelo territorial tradicional en Galicia era la de una economía de subsistencia, cuyo vector de organización espacial era la productividad agrícola; en otras palabras, el sistema productivo era á componente central de la matriz del modelo. En la actualidad, ese modelo territorial se ha transformado y se sustenta sobre una economía urbana, pero significativamente autocentrada –en muchas cabeceras rurales– en su propio proceso de crecimiento inmobiliario. Su vector de organización espacial es la accesibilidad rodada al mercado del suelo; o dicho de otro modo, el sistema de asentamientos alimenta más que cualquier otro componente la matriz del modelo. Hemos pasado, pues, de un modelo construido sobre la lógica agraria, donde la aldea jugaba un papel fundamental, a otro, guiado por el mercado inmobiliario, donde es la casa quien ejerce un papel predominante.

Las dinámicas territoriales que han guiado el proceso de transformación han sido dos:

- a) Dinámica 1: integración del agro en el mercado a través de la progresiva especialización en ganado vacuno para leche, lo que ha provocado una relajación de la presión productiva sobre el terrazgo y una reconversión forestal del monte o, en caso contrario, su abandono.
- b) Dinámica 2: urbanización del medio rural mediante de un patrón dominante basado en la asociación primaria entre localización edificatoria y accesibilidad a partir de dos procesos:
 - i. Diseminación de vivienda rural unifamiliar
 - ii. Inducción de la urbanización a través de la instrumentalización de la política del suelo y del planeamiento urbanístico como herramienta de fomento económico

2. LOS RESULTADOS SOCIOECONÓMICOS DEL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN SOCIAL DEL TERRITORIO EN CAMBRE, CERCEDA Y CARRAL.

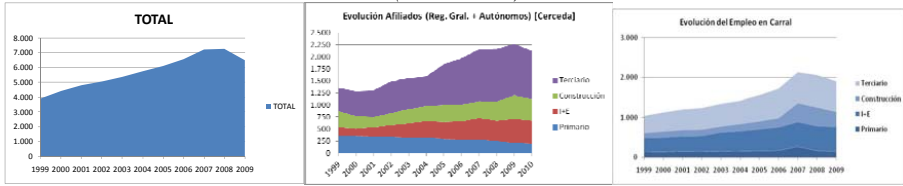
El primer punto de nuestro análisis consiste en el estudio comparado de los tres factores socioeconómicos más importantes: población, empleo y vivienda. Para ello presentamos a continuación tres grupos de gráficos para cada uno de los tres municipios: la evolución demográfica, la evolución del empleo y, finalmente, la evolución del número de viviendas.

Figura 2. Evolución de la población en los municipios de Cambre, Cereda y Carral (1986-20010)



Fuente: IGE

Figura 3. Evolución del empleo en los municipios de Cambre, Cerceda y Carral (1999-2010)



Fuente: IGE

Figura 4. Evolución de la vivienda en los municipios de Cambre, Cerceda y Carral (1991-2007)



Fuente: IGE

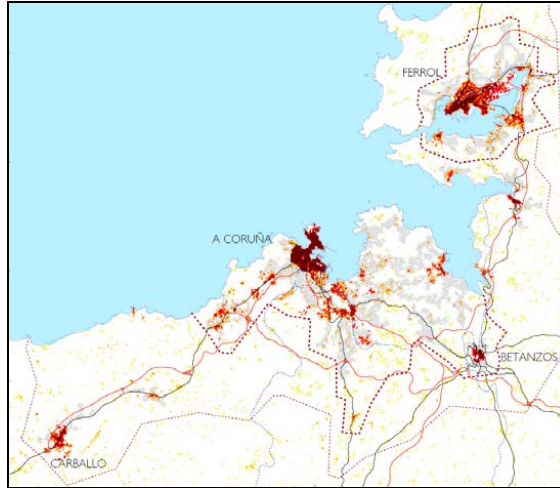
Los indicadores de los tres municipios muestran, con matices, un fuerte dinamismo, lejos de las medias ofrecidas por el conjunto de Galicia o incluso por la provincia de A Coruña. Podríamos concluir entonces que Cambre, Cerceda y Carral pertenecen al selecto grupo de concellos que van a la vanguardia económica de Galicia.

Sin embargo, la verdadera medida de la brillantez de estos números debe darla el contraste con su entorno inmediato: la posición relativa que ocupa Cambre en la región metropolitana coruñesa: una posición, como veremos, no tan brillante.

3. EL LUGAR DE CAMBRE, CERCEDA Y CARRAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE A CORUÑA

Para presentar el lugar y el papel que juegan los municipios de Cambre, Cerceda y Carral en el contexto del Área Metropolitana, recurrimos a dos aportaciones destacadas en la literatura reciente, publicadas en los últimos años al respecto: *Cidade Difusa en Galicia* (DALDA, DOCAMPO y HARGUNDEY, 2006), y *El Area Metropolitana de A Coruña, una Metrópoli Euroatlántica* (PRECEDO LEDO, 2007).

Figura 5. Criterio morfológico de delimitación del Área Metropolitana de A Coruña y Ferrol.

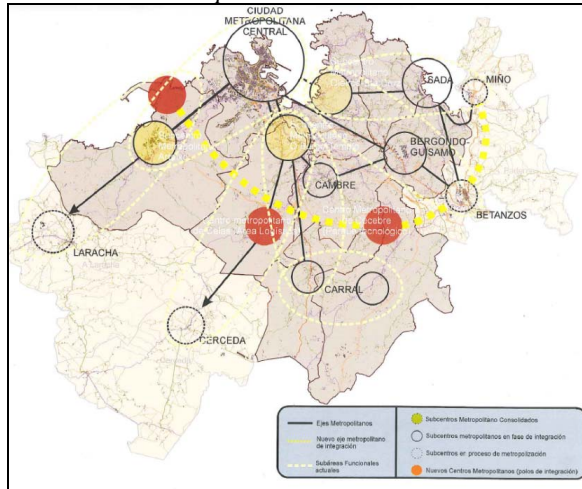


Fuente: *Cidade Difusa en Galicia*, 2006

La primera de ellas es una obra que ofrece un análisis morfológico del hecho urbano y una propuesta de delimitación física de áreas y regiones urbanas siguiendo criterios estrictamente morfológicos: densidad de población y contigüidad de mancha urbana. Dada la solidez de los procesos de urbanización recientes de estos tres ayuntamientos, esta metodología incluye los municipios dentro del Área Metropolitana.

La obra de Precedo ofrece una perspectiva de carácter más estructural y funcional. Argumenta que, hasta el momento, la capacidad de la urbe para desconcentrar actividades urbanas en los municipios de su entorno no ha excedido de forma notable a su primera corona, esto es, Arteixo, Culleredo, Cambre, Oleiros, extendiéndose relativamente hacia su segunda corona más los municipios de Sada, Bergondo, Betanzos, Carral y Abegondo en función de la capacidad inducida por las vías rodadas principales de salida de Coruña (N-VI, N-550 y AP-9), para la localización de actividades y funciones y su incorporación de hecho a la metrópli.

Figura 6. Criterios estructurales y funcionales en la delimitación del Área Metropolitana de A Coruña.



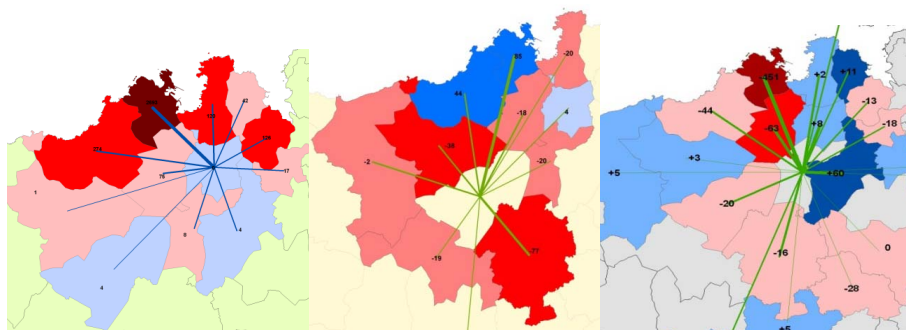
Fuente: *El Área Metropolitana de A Coruña: una Metròpoli Euroatlántica*, 2007.

Sin embargo, no todos los municipios de la primera corona desempeñan el mismo papel en su modelo. De hecho, sólo Arteixo, Culleredo y Oleiros se constituyen como *subcentros metropolitanos consolidados*, mientras que Cambre es desplazado funcionalmente a la segunda corona, y considerado, junto con los municipios de Bergondo, Sada y Carral como *subcentros metropolitanos en fase de integración*.

Aunque la propuesta de Precedo Ledo es intuitiva -puesto que no basa su tipificación en datos contrastados- es razonablemente verosímil en cuanto a la posición que ocupa Cambre, pues es evidente que carece del peso y de la consolidación que poseen tanto Culleredo como Oleiros y Arteixo. Por lo tanto, a pesar de la relevancia abstracta y aislada de los indicadores socioeconómicos analizados en el epígrafe anterior, la realidad territorial muestra una situación no tan favorable; de segunda fila. La pregunta que cabe formular es **¿por qué es esto así?**

Para responder a esta pregunta estudiaremos el comportamiento funcional de la población que reside o trabaja en Cambre, a través de los datos ofrecidos por la **matriz de movilidad obligada por trabajo**, que es una explotación *ad hoc* de los datos del censo de población y vivienda de 2001.

Figura 7. Movilidad obligada por el trabajo en los municipios de Cambre, Cerceda y Carral, 2001.



Fuente: INE

Aquí hay que analizar los datos de autocontención y los de autosuficiencia que son los que nos hablan de la especialización funcional de cada concello. Así, Cambre está claro que actúa como una ciudad dormitorio, Cerceda como un atractor de empleo; y por su parte, Carral muestra un cierto equilibrio entre población y empleo pero, analizando éste último observamos que la construcción muestra una fortísima concentración de empleo, lo que explica su fuerte escoramiento económico hacia este sector hoy inmerso en una grave crisis. De hecho, si comparamos la relación entre la base económica y la demográfica de cada municipio, podremos operar una lectura mucho más incisiva de los indicadores socioeconómicos mostrados con anterioridad.

Cuadro 1. Estructura de movilidad laboral en los municipios de Cambre, Cerceda y Carral, 2001.

	A CORUÑA	CAMBRE	CARRAL	CERCEDA	LTL	AUTOSUFICIENCIA LTL
A CORUÑA	72.688	3.509	568	268	107.032	67,91%
CAMBRE	816	2.047	78	16	4.072	50,27%
CARRAL	117	86	772	15	1.252	61,66%
CERCEDA	183	12	35	1.298	1.935	67,08%
POR	95.496	8.745	2.080	2.065	Area Metropolitana	
					95,73%	
AUTOCONTENCIÓN	76,12%	23,41%	37,12%	62,86%	-6.777 Déficit puestos trabajo	

Fuente: INE

Del análisis anterior podemos sacar las siguientes conclusiones preliminares:

- Cambre: el análisis de los resultados socioeconómicos denota que la metropolitanización de Cambre se nutre de la deslocalización demográfica de A Coruña, pero no tanto de la deslocalización de actividades y funciones, puesto que, efectivamente, la especialización residencial de Cambre se había intensificado en la última década, lo que nos permite hablar de cierta cronicidad en la debilidad de la economía de Cambre, notablemente autocentrada en su propia y fuerte expansión del parque inmobiliario. Es igualmente reseñable que el proceso de terciarización de Cambre siga aún tan lejos de las cifras alcanzadas en Coruña o incluso en el conjunto de Galicia. Este dato junto con el hecho de que la principal actividad del terciario es la constituida por las agencias inmobiliarias constituye un claro síntoma de una cierta debilidad del tejido económico del municipio, que podríamos decir que se encuentra en cierta

medida *autocentrada* en su propio proceso de crecimiento inmobiliario ligado a la desconcentración demográfica propia de los procesos de metropolización. Sin embargo, en la medida en que la terciarización es el indicador más relevante de la madurez de dichos procesos, podemos concluir respondiendo la pregunta que nos planteábamos, que Cambre continúa inserta de una forma *primaria*, es decir, poco madura, en el contexto metropolitano coruñés, ciertamente en menor medida que en 2001, pero del mismo modo estructural habida cuenta del tímido avance de los servicios. Lo cual no puede ser considerado, hoy en día, como una posición no ya vanguardista desde el punto de vista socioeconómico, sino ni siquiera ventajosa: Cambre se está viendo afectado por los procesos de metropolización, pero la pregunta que cabe hacerse es ¿se está viendo beneficiado por ellos?.

- Cerceda: el análisis del desempeño socioeconómico reciente de Cerceda nos habla de un municipio desequilibrado funcionalmente, donde un pujante proceso de desarrollo económico basado en la exitosa especialización en servicios medioambientales de carácter metropolitano (valorización energética de RSU e industrias asociadas) contrasta con el carácter regresivo de la situación demográfica y con la atonía de un mercado inmobiliario en un contexto geográficamente inmediato –el área metropolitana de A Coruña de expansión descontrolada. La pregunta inmediatamente lógica es: ¿Por qué esto es así? ¿Cómo es posible que un ayuntamiento incremente sus datos de empleo directo, que posea un saldo claramente positivo en lo relativo al flujo de movilidad laboral obligada, que se comporte como centro receptor de trabajadores a escala comarcal y que, al mismo tiempo, esa situación no tenga una plasmación en los indicadores que territorializan la dinámica social?
- Carral: la atonía demográfica de Carral –recordemos, un modesto incremento del 10% en la última década- nos alertan sobre un peligroso proceso de distanciamiento entre la dinámica económica y la realidad socioterritorial del municipio, que es síntoma inequívoco del grado en que la economía de Carral gira en torno a una volátil –por falta de base demográfica- burbuja inmobiliaria. Un proceso que estaría *metropolitizando* a Carral mediante el sector inmobiliario de forma *pasiva*, es decir, localizando puestos de trabajo, vinculados al crecimiento de un parque inmobiliario que se llena antes de hipotecas que de residentes, es decir, críticamente desapegado de la realidad socioterritorial del municipio.

Finalmente, podemos argumentar que los tres municipios están funcionalmente insertados en la realidad Metropolitana de A Coruña de una manera unidimensional, caracterizado cada uno de ellos por una gran especialización: residencial, laboral e inmobiliaria, destacando, en todos los casos, un –llamativamente- bajo nivel de terciarización de sus economías, lo cual no puede ser considerado, hoy en día, como una posición, no ya vanguardista desde el punto de vista socioeconómico, sino ni siquiera ventajosa: Cambre, Cerceda y Carral se están viendo afectado por los procesos de metropolización, pero no está tan claro que se estén viendo beneficiado por ellos.

La tesis que mantenemos en este trabajo es que ello es así porque, ya que aunque es evidente que los procesos de metropolización están en la base de la transformación territorial de todos los municipios de la corona metropolitana de Coruña, ninguno de los tres concellos analizados ha sido capaz de controlar y conducir dichos

procesos mediante los instrumentos que han de definir su modelo territorial y su efectiva implantación: el planeamiento general. Antes al contrario, sus muy diferentes biografías metropolitanas han venido siendo delineadas durante las tres últimas décadas mediante una trayectoria urbanística común cuya principal característica estructural radica en su carácter marcadamente tendencial respecto de los procesos en curso y por tanto agudizadores de los desequilibrios preexistentes.

4. LOS RESULTADOS ESPACIALES DEL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN SOCIAL DEL TERRITORIO: EL PAPEL DE PLANEAMIENTO EN CAMBRE, CERCEDA Y CARRAL.

CAMBRE

En Cambre, el modelo territorial y urbanístico fue propuesto por las Normas Subsidiarias Provinciales de 1986, y que el planeamiento vigente, de 19494, se ha limitado a extender o intensificar. En ese documento se recoge el modelo que guió las transformaciones territoriales y espaciales ligadas al proceso de crecimiento económico que describimos en el primer epígrafe.

Sus resultados espaciales pueden ser sintetizados en los siguientes elementos:

Un proceso de crecimiento urbano sin precedentes cuyo máximo exponente es la **densidad** con la que se ejecutan los nuevos tejidos residenciales y su expansión extensiva en forma de *mancha de aceite*. Dichos crecimientos se producen de forma razonablemente exitosa sobre suelos urbanos y de manera poco significativa (con la muy notable excepción de A Barcala) sobre suelos urbanizables.

Un proceso de generalización de la vivienda unifamiliar por el territorio a través de la delimitación laxa de núcleos rurales basados en una lógica de **conectividad** que ha producido la desnaturalización de las antiguas aldeas tradicionales.

Este modelo territorial dos problemáticas fundamentales e interrelacionadas:

A. La gestión urbanística de los resultados espaciales: del análisis de la ejecución del planeamiento vigente extraemos la conclusión de que estamos ante un territorio que gestiona –urbanísticamente hablando- con razonable éxito su oferta de vivienda colectiva, pero que *canaliza la demanda de vivienda unifamiliar* hacia el medio rural sin gestionarla porque no existe una oferta inmobiliaria como tal, sino suelo para alimentar la demanda de este tipo de vivienda.

Es decir, que el modelo renuncia a gestionar una oferta equivalente para este tipo de producto inmobiliario, cuyo resultado es la generalización conducida por la demanda de la diseminación de la vivienda unifamiliar, sin más freno que la licencia directa sobre generosos ámbitos de núcleo rural delimitados bajo criterios de conectividad de las nuevas manchas de *medio rural urbanizado*. A ellas hay que sumarles los procesos de urbanización espontánea de las conocidas como *villas carretera*, desarrollos urbanos densos, aislados y desarticulados –especialmente conspicuos en Sigrás y alrededores-.

Las consecuencias que la aplicación de este modelo durante tanto tiempo se manifiestan en una aguda percepción de desorden que ofrece en la actualidad el territorio de Cambre, derivando todo ello en un proceso continuado de *urbanización del rural* bajo la premisa de la conectividad de las transformaciones. Todo un contrasentido territorial que constituye una amenaza real y vigente para la sostenibilidad de nuestro modelo territorial, que se puede ejemplificar con la comparación de la superficie de suelo protegida respecto de aquella superficie sobre la que se puede edificar.

Así, los suelos reflejados en color verde en la imagen 10 son los suelos clasificados como suelo no urbanizable de protección. Estos suelos suponen el 31% de la superficie total del concello. El 69% restante son suelos en los que se permite en mayor o menor medida la edificación residencial o industrial.

Son perfectamente conocidos los efectos perniciosos que sobre el sistema territorial acarrea esta situación, por lo que no abundaremos en ello. Sólo incidiremos en la amenaza que ponen de relieve las cifras anteriores: el desarrollo del proceso urbanizador vinculado al fenómeno metropolitano conducido por el modelo territorial vigente, abre las puertas a la inversión de la matriz territorial: estamos pasado de un territorio rural-natural en el que existían *islas urbanas*, a una territorio urbanizado o potencialmente urbanizado sobre el que queden islas mayores o menores de espacios rurales o naturales.

B. La naturaleza urbana de tales resultados: el hecho de que se gestione urbanísticamente la oferta de la vivienda colectiva no garantiza la consecución de espacios urbanos de calidad. De hecho, los resultados alcanzados en los núcleos de El Temple y de A Barcala, a pesar de proceder de formas de gestión urbana notablemente distintas, presentan similitudes no especialmente positivas. En efecto, se trata de dos núcleos que se han desarrollado al calor de operaciones marcadamente especulativas cuyos resultados hablan de un exceso de **densidad** edificatoria y unos estándares urbanísticos poco razonables, al respecto de lo cual hablan por sí solas las imágenes siguientes, y que contrastan vivamente con lo ejecutado al otro lado de la ría en el término municipal de Culleredo.

Figura 9. Vistas aéreas de El Temple y A Barcala



Fuente: Plan de Ordenación del Litoral de Galicia, 2011

Por su parte, el núcleo urbano de Cambre sí dispone de una mayor profusión de espacios públicos pero su calidad aparece lastrada por una lógica de uso claramente orientada hacia el tráfico de vehículos

El caso de A Barcala es, claramente el más extremo de los tres en cuanto a su concepción como entorno urbano: se trata de un espacio monofuncional –residencial-completamente aislada de su entorno de no ser por su único punto de contacto –su rotonda de acceso- con la carretera El Temple-Cambre. La simplicidad resultante de un planteamiento urbano como éste, está en las antípodas del concepto de territorio complejo al que aludíamos al final de epígrafe primero.

A este respecto, los resultados ofrecidos por El Temple no son mucho mejores, y por lo que respecta a Cambre, su reducido tamaño le impide desempeñar un papel relevante en términos de complejidad. En definitiva, el modelo territorial vigente está planteando crecimientos urbanos en general muy homogéneos, orientados al consumo

residencial y por lo tanto poco complejos, que se caracterizan además por su desagregación y desarticulación espacial, de manera que ninguno de ellos logra alcanzar una masa crítica suficiente como para constituirse en un núcleo urbano de referencia con capacidad para localizar un número amplio de actividades urbanas diversas, o lo que es lo mismo, **complejidad**.

Por su parte, el tejido edificado en el medio rural a lo largo de los últimos 30 años en base a la delimitación en función de criterios de **conectividad** de grandes y laxas bolsas de suelo de núcleo rural ha supuesto una desnaturalización del núcleo rural tradicional vinculado a la explotación integral del medio físico mediante la concesión de licencias directas de edificación de viviendas unifamiliares diseminadas por el territorio. Una desnaturalización que impone una gran **homogeneidad** al territorio rural, acomodada sobre un binomio interminable de ruidos de acceso a viviendas unifamiliares aisladas.

Figura 10. Vistas aéreas de El Temple y A Barcala



Fuente: PNOA, 2010.

Todo lo anterior deriva en un proceso de *banalización* de modelo tradicional de ocupación del territorio en Galicia, puesto que, como ya se comentó con anterioridad, la vivienda unifamiliar aislada, salvo en casos concretos y nunca mayoritarios, no puede ser considerada como una tipología tradicional en la ocupación del territorio gallego, por lo que a los problemas recurrentes a la diseminación territorial hay que añadir la pérdida de la identidad del paisaje.

En consecuencia debemos concluir que, respondiendo a la pregunta formulada al final de epígrafe anterior, efectivamente, Cambre dispone de un territorio poco complejo desde el punto de vista urbano puesto que tanto sus asentamientos rurales como sus mayores núcleos urbanos están aquejados de problemas de homogeneidad y monofuncionalidad. Y dado que la configuración urbana de estos espacios responde a las determinaciones de un modelo legítima y cabalmente planificado, debemos concluir que es la propia naturaleza del modelo la que ha conducido hacia, o como mínimo fomentado, la construcción de un territorio homogéneamente desordenado, fragmentado y desarticulado, unas condiciones sumamente refractarias para la consecución de un territorio sostenible y complejo.

CERCEDA

El planeamiento urbanístico en Cerceda, especialmente las vigentes Normas Subsidiarias de 1996, fue un instrumento que dio carta de naturaleza urbanística a una política de puertas abiertas a la construcción a través de una herramienta orientada económicamente a la expansión del parque inmobiliario minimizando la gestión y los

costes de urbanización, de tal manera que el urbanismo continua siendo una política instrumental de fomento económico que localiza la oferta de vivienda urbana en los lugares centrales y que canaliza la demanda sociológica de vivienda rural cara las periferias.

La permanencia en el tiempo de este modelo de planificación supone aceptar acriticamente un planeamiento al servicio de unas políticas públicas obsoletas y proseguir con un modelo de crecimiento urbano de efectos contrastadamente negativos entre los que se encuentra el hecho del impedimento de la emergencia de procesos de crecimiento urbano deber la causas verdaderamente estructurales, como la propia y reciente industrialización , de tal manera que la oferta de vivienda y de espacios de calidad, que precisan de los necesarios procesos de gestión urbana, no encuentran su lugar en este modelo, bloqueando así la capacidad de la localización industrial para promover el deseable desarrollo urbano.

Por lo tanto, podemos concluir que Cerceda es un generador de empleo donde no es atractivo vivir porque su modelo urbanístico generó unos espacios urbanos de pésima calidad como resultado de la renuncia a la planificación en aras a la conducción de los procesos socioeconómicos tendenciales.

Sin embargo, si la naturaleza de los espacios urbanos resultantes es refractaria a la radicación de jóvenes residentes, y es la población residente la que atrae buena parte de los servicios que necesariamente una sociedad moderna y urbana precisa para su crecimiento económico, la conclusión directa que puede extraerse es que la falta de un instrumento urbanístico adecuado impidió que el desarrollo económico revirtiera sobre el territorio en forma de jóvenes residentes, y en eso radican las causas del escaso dinamismo social del municipio y las razones últimas de su desequilibrio funcional: es cierto que el desarrollo industrial acontecido en Cerceda en la última década localizó muchos puestos de trabajo en el ayuntamiento, pero si los bienes y servicios que precisan esos trabajadores se compran y se prestan en otros lugares -principalmente donde residen- la realidad resultante es que Cerceda actúa como motor económico de otras áreas más especializadas en residencia (primera corona metropolitana), pero que no es capaz de dinamizar su propia economía local.

En consecuencia, Cerceda promueve el desarrollo de la economía metropolitana, al desempeñar la función de polo de concentración de empleo, y al acumular una parte muy importante de sus externalidades medio ambientales negativas, pero no disfruta de él, puesto que en palabras llanas, la gente viene a Cerceda a ganar dinero -a trabajar- pero lo gasta -vive- en otro lado, porque no encuentra en Cerceda alicientes suficientes, (calidad de vida) para localizar su residencia en el municipio. Esto nos conduce a la siguiente conclusión: la riqueza relativa del ayuntamiento disminuye (15 puntos porcentuales) porque la permanencia de un sólido sistema productivo es condición necesaria pero no suficiente para competir en un contexto metropolitano. Si la economía de Cerceda es funcionalmente metropolitana, se está perjudicando seriamente la capacidad del ayuntamiento de capitalizar la riqueza que genera, ya que su espacio no es metropolitano. Sin embargo, para que sus potencialidades reviertan sobre su propio territorio, necesita un espacio igualmente metropolitano.

CARRAL

El modelo urbanístico y territorial de Carral tiene como punto de partida las Normas Subsidiarias de 1984, un documento urbanístico deudor del momento disciplinar propio de los años 1980, en el que se articularon lógicas de “acabado de ciudad” para espacios urbanos que habían crecido desordenada y especulativamente durante los años anteriores. De ahí un planteamiento espacial autocontenido, basado en la obtención de las necesarias infraestructuras viarias de remate del ámbito propiamente urbano a través de escuetas delimitaciones de suelo urbanizable.

Las NNSS de 1993, a la sazón, planeamiento aún vigente, rompe con el modelo anterior, planteándose como un documento no tan interesado en proponer un modelo de desarrollo urbano como de conducir un proceso de crecimiento económico basado en su desarrollo inmobiliario. Pero esta apreciación sería incompleta –e injusta, probablemente- si no se tuviera en cuenta el contexto político y socioeconómico en el que se insertó.

En efecto, las NNSS de Carral, al igual que una parte importante del planeamiento de la década de los 90, se redactó bajo una premisa política del gobierno autonómico de contención de la despoblación del rural, que fue refrendada desde las competencias urbanísticas municipales mediante la generación de estrategias de atracción de la población rural de las aldeas hacia los núcleos principales, especialmente las cabeceras municipales.

Para ello, la propia administración autonómica se embarcó en una política de extensión de servicios básicos hacia dichas cabeceras (salud, educación, equipamientos deportivos y sociales...), al tiempo que los municipios tendieron a buscar fórmulas que no sólo facilitasen todo lo posible la expansión del parque edificado, sino que revirtiesen económicamente en beneficio los vecinos –es decir, de los propietarios del suelo. Esas fórmulas fueron las que se codificaron en los instrumentos de planeamiento –como las NNSS de 1993 de Carral- a través de dos estrategias:

La minimización de los costes de urbanización

La maximización de apropiación privada de las plusvalías originadas por el propio crecimiento inmobiliario.

Ello se consiguió mediante la inclusión del mayor número posible de parcelas en suelo urbano, siendo así objeto obligado de licencia directa, y la reducción al mínimo los suelos sujetos a procesos de gestión urbanística, haciendo pivotar necesariamente el crecimiento del núcleo urbano en torno a las infraestructuras existentes; en el caso de Carral, la carretera N-550, que se convertían en espacios articuladores del conjunto urbano al módico precio de la construcción de unas simples aceras.

En este sentido, las NNSS 93 fueron -y son- un instrumento de planeamiento orientado, sociológica y demográficamente, hacia la fijación de la población rural o a su traslación a las zonas urbanas del municipio a través de la provisión de servicios básicos; desde el punto de vista económico, hacia la expansión de la construcción minimizando la gestión y los costes de urbanización y, especialmente, hacia la densificación de una villa carretera (en un proceso guiado y condicionado por la orientación económica).

El modelo así planteado no sólo fructifica en sus objetivos, sino que termina convirtiéndose en el motor del crecimiento económico del municipio, dando unas cifras finales para la década del 2000 de la construcción de 1409 viviendas para un incremento de sólo 382 personas. En efecto, los procesos de desconcentración metropolitana que despuntaban a principios de los 90 se han consolidado en la actualidad como aquéllos

sobre los que pivota la construcción del territorio metropolitano. Sus fundamentos sociológicos radican en la relocalización en las periferias de población urbana joven que, apoyada en unas grandes posibilidades de movilidad residencia-trabajo, busca espacios menos congestionados y viviendas más asequibles. Fundamentos sociológicos que se retroalimentan a través de un contexto económico caracterizado, como es sabido, por el boom inmobiliario.

Tanto el proceso de desconcentración metropolitana como el contexto económico encajan a la perfección con la orientación económica y espacial del planeamiento, lo que ha disparado, como hemos visto, el desempeño de la construcción y del sector inmobiliario en general. Pero, para cuando se inicia la fase más expansiva del reciente boom inmobiliario, a principios de la década del 2000, la estrategia sobre la que se orientaba sociológica y demográficamente el plan, estaba agotada: la regresión demográfica y la situación de *envejecimiento terminal* en que se encuentran muchas de las aldeas del municipio casi 20 años después de la aprobación de las NNSS hacen inviable la continuación del crecimiento por esta vía.

Y es precisamente la naturaleza de la orientación económica y espacial del plan las que impiden la necesaria reorientación socio demográfica del plan. La gente joven que se desplaza a la periferia necesita espacios donde los niños crezcan con tranquilidad. En ese sentido, una villa como Carral, que pivota en su crecimiento en torno a una carretera con una IMD que supera con creces los 10.000 vehículos diarios y que carece de espacios verdes en una proporción razonable, no parece disponer de las condiciones ideales para insertarse en ese proceso.

De la misma forma, aunque la ubicación de Carral en el ámbito geográfico de las Mariñas y en el eje tradicional de la comunicación A Coruña – Santiago (N-550) juega a favor de su integración real a la metrópoli herculina, la realidad es que la misma infraestructura que lo integra a la realidad metropolitana, también lo relega al último lugar en ese proceso, en función del desarrollo secuencial de la propia carretera desde A Coruña. Al mismo tiempo, su escasa masa crítica le impide generar una dinámica propia, haciendo al municipio muy dependiente de la realidad metropolitana a la que se integra en el furgón de cola.

En consecuencia, podemos concluir que es posible explicar el desequilibrio entre el crecimiento económico de Carral y su atonía demográfica a través de la contradictoria relación del modelo urbanístico propuesto en 1993 por el planeamiento aún vigente con los procesos socioterritoriales actualmente dominantes y vinculados al proceso de descentralización metropolitana:

Por una parte, su exitoso desempeño económico, en términos de crecimiento del empleo y del parque de viviendas, debe rastrearse en la compatibilidad de la orientación económica y espacial del modelo urbanístico en su momento planteado, con el reciente contexto económico de boom inmobiliario asociado al hecho metropolitano

Su pobre evolución demográfica se explica por la incoherencia entre el fundamento sociológico de dicho proceso (la relocalización hacia la periferia de población urbana joven) y la agotada estrategia demográfica de las NNSS orientada a la fijación de una población rural mediante la provisión de unos servicios urbanos cuyos estándares de calidad son netamente inferiores a los exigidos por la demanda sociológicamente vinculada a la emergente realidad metropolitana.

5. CONCLUSIÓN. CLAVES Y OBJETIVOS DE UN MODELO TERRITORIAL PARA LA PERIFERIA DE LA METRÓPOLI CORUÑESA

Ante este diagnóstico, entendemos que es esencial tomar nota de las lecciones aprendidas: instrumentalizar el planeamiento urbanístico como herramienta de fomento económico conduce a la desarticulación territorial y al colapso infraestructural. Es necesario un modelo que permita incorporar los conceptos territoriales propios de lo que podríamos llamar el *paradigma territorial metropolitano*, es decir, el conjunto de ideas y reflexiones que, amparados en el estudio del fenómeno metropolitano, han ido configurando el marco de referencia para el diseño de políticas públicas capaces de conducir las transformaciones territoriales derivadas de los procesos de metropolización por la senda de la sostenibilidad.

Dentro del ámbito espacial del área metropolitana de A Coruña, dichos procesos inciden e incidirán plenamente en su organización territorial en los siguientes aspectos:

El área metropolitana de A Coruña asumirá progresivamente las funciones que hasta hace poco tiempo sólo se localizaban en la ciudad central. Es decir, el área metropolitana será ciudad central

El área metropolitana tiende, en un modelo jerarquizado y policéntrico a vertebrarse e integrarse como un único conjunto funcional, territorialmente más difuso

Las dinámicas metropolitanas tenderán, a través de los ciclos expansivos de la economía, a difundirse sobre un territorio cada vez mayor

¿Cómo se van a posicionar los concellos de Cambre, Cerceda y Carral de cara al próximo ciclo expansivo de nuestra economía? ¿Cómo deben evolucionar los criterios de referencia de su modelo territorial para migrar a una estrategia territorial de carácter metropolitano?

Tal y como adelantamos con anterioridad, la **complejidad**, entendida desde la perspectiva territorial, como una gran diversidad de actores sociales con un alto nivel organizativo y un elevado nivel de interactividad entre ellos que generan un profundo despliegue de actividades por el territorio es principio rector al que deben apuntar las políticas de intervención sobre el espacio urbano metropolitano.

Cuadro 2. Evolución de los criterios territoriales de referencia para una estrategia territorial de carácter metropolitano

	NÚCLEOS URBANOS	NÚCLEOS RURALES	ESPACIOS PROTEGIDOS
SISTEMA TRADICIONAL	Inexistencia	Insularidad	Inexistencia
MODELO VIGENTE (NNSS 86-94)	Densidad	Conectividad	Residualidad
NUEVO PXOM	Complejidad	Densidad	Conectividad

Fuente: elaboración propia, 2012

A partir de aquí, la fuerza expansiva de lo urbano va desplazando los principios rectores de la gestión del territorio de tal modo que lo rural acaba siendo protegido por el mero hecho de ser rural. Así, la densidad, el otrora paradigma de lo urbano debe desplazarse al ámbito de la gestión de los núcleos rurales por dos motivos: en primer lugar por criterios de estricta sostenibilidad, pero también como paso previo y necesario para la articulación de medidas tendentes a la especialización funcional de los núcleos

rurales que eviten o reviertan, en la medida de lo posible, los actuales procesos de homogeneización en estos ámbitos.

Y por otro lado, la conectividad, que rigió –probablemente de forma subyacente– sobre criterios de delimitación de los suelos de núcleo rural debe desplazarse hacia el ámbito de los espacios protegidos como reflejo de una decidida estrategia que ponga coto a lo que ya definimos con anterioridad como el riesgo de la inversión de la matriz territorial: pasar de un territorio rural-natural en el que existían *islas urbanas*, a un territorio urbanizado con islas de espacios naturales.

Estos son, por tanto, los mimbres con los que deberá ser construido un modelo territorial para Cambre, Cerceda y Carral capaz de utilizar el hecho metropolitano como motor de su propio desarrollo.

BIBLIOGRAFÍA

ALDREY VÁZQUEZ, J.A. (2006): *A Poboación galega: 1900-2005: cambio demográfico e implicacións territoriais*, Ir Indo Edicións.

CONSTENLA VEGA, X. y GONZÁLEZ FRANCO, D. (2010): “La urbanización del paisaje cultural agrario en Galicia: morfogénesis de un modelo territorial improvisado”. Actas del VI Congreso internacional de Ordenación del Territorio. Fundicot y Gobierno de Navarra, Pamplona.

DALDA, J.L., GARCÍA, M. y HARGUINDEY, J. G. (2006): *Cidade Difusa en Galicia*, Xunta de Galicia, Universidade de A Coruña.

LOIS GONZÁLEZ, R.C. (2004): “Estructura territorial de Galicia”, en RODRÍGUEZ, R. *Os concellos galegos para o século XXI*, Universidade de Santiago de Compostela.

PRECEDO LEDO, A. (Dir.) (2007): *El Area Metropolitana de A Coruña, una Metrópoli Euroatlántica*, Diputación Provincial de A Coruña

OPERACIONES URBANÍSTICAS VINCULADAS A LA IMPLANTACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA EN LAS CIUDADES ESPAÑOLAS: RESULTADOS, RETOS E INCERTIDUMBRES

AARON GUTIÉRREZ PALOMERO
Departamento de Geografía
Universitat Rovira i Virgili
aaron.gutierrez@urv.cat

CARMEN BELLET SANFELIU
Departamento de Geografía y Sociología
Universitat de Lleida
c.bellet@geosoc.udl.cat

RESUMEN

La gran extensión de la red de Alta Velocidad Ferroviaria experimentada en España durante la última década ha comportado, a escala local, la reapertura del debate de la relación entre las infraestructuras ferroviarias y la trama urbana consolidada. Entre las soluciones locales para la integración del nuevo tren en la ciudad han cobrado protagonismo las soluciones maximalistas (soterramientos o desmantelamiento y desplazamientos de tramos de vía). En un ciclo económico favorable y con el impulso del boom inmobiliario, la integración del ferrocarril ha sido el motor de proyectos urbanísticos de grandes dimensiones. La crisis presente ha puesto de manifiesto la sobredimensión de algunos de estos proyectos, así como la inviabilidad de sus estrategias de financiación: las plusvalías urbanísticas generadas con el suelo ferroviario liberado.

PALABRAS CLAVE: Alta Velocidad Ferroviaria, integración del ferrocarril, operaciones urbanísticas

ABSTRACT

The Spanish High-Speed Rail network has experienced a sensible extension during the last decade. This has led to local agents to reopening the debate about integration of railway infrastructures within urban areas. Among local strategies for integrating railway infrastructure have gained prominence maximalist solutions. In a context of favourable economic cycle this kind of actions reinforce large urban renewal projects. The present crisis has highlighted the excessive size of some of these projects as well as the impossibility of their financing strategies.

KEYWORDS: High Speed Rail, integration of railway infrastructures, urban projects

1. ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA EN ESPAÑA: GRAN EXTENSIÓN DE LA RED EN DOS DÉCADAS E INTEGRACIÓN EN EL MEDIO URBANO

Dos décadas después de la introducción de la Alta Velocidad Ferroviaria (AVF), la notable extensión de la red alcanzada, especialmente durante los últimos diez años, sitúa a España como el Estado europeo con más kilómetros de red. España cuenta actualmente con más de 2.000 de línea de AVF que presta servicio a través de 24 estaciones nuevas o remodeladas. La diversidad de ciudades y territorios servidos permite realizar un análisis que contraste las diferentes formas de implantación de la infraestructura ferroviaria y la incidencia de éstas sobre la estructura urbana.

Los diferentes territorios que han acogido el nuevo tren durante la última década, han visualizado la AVF como un elemento estratégico por las nuevas oportunidades de desarrollo socioeconómico que podía potenciar. Pero también se ha leído como el instrumento a partir del cual se podrían impulsar grandes proyectos urbanos.

La extensión de la red ferroviaria, y su implantación en diferentes contextos urbanos, ha relanzado debates locales sobre la relación entre infraestructuras ferroviarias y espacio urbano. Por ello, en determinados casos, la llegada del nuevo tren se ha convertido en la oportunidad, o el argumento, para reformular el modelo de integración de las infraestructuras ferroviarias en la ciudad. Ello ha comportado que en un número importante de situaciones la AVF haya actuado como motor de importantes procesos de renovación y reestructuración urbana.

La reordenación del sistema ferroviario en las ciudades tiene consecuencias estructurantes ya que, por un lado, introduce la oportunidad de mejorar la integración de los espacios ferroviarios en la trama urbana paliando el tradicional papel de barrera que algunas instalaciones ferroviarias han jugado históricamente y, por otro, permite replantearse la localización de las estaciones de AVF y su relación con los demás sistemas de transporte (BERTOLINI Y SPIT, 1998; SANTOS, 2007).

Esta remodelación más o menos profunda del sistema ferroviario en las ciudades suele buscar una mayor eficiencia del sistema y una mejor integración de las infraestructuras ferroviarias en la ciudad reduciendo el efecto barrera que producen. El soterramiento de las vías y/o la construcción de falsos túneles son las opciones más deseadas en el caso de implantaciones centrales. En casi todos los casos se aprovecha la remodelación ferroviaria para desplazar a la periferia algunas instalaciones ferroviarias (técnicas y de servicio, de almacenaje, etc.) que habían quedado atrapadas en posiciones más o menos centrales. Estas operaciones generan suelo en posiciones centrales que son aprovechadas para desarrollar proyectos de nueva centralidad atrayendo usos del terciario superior.

La integración de la AVF en las ciudades españolas se ha resuelto, básicamente, a partir de dos tipos de actuaciones: la reordenación del conjunto del sistema ferroviario y el desarrollo de proyectos urbanísticos alrededor de la estación dirigidos a la creación o potenciación de áreas de centralidad. La combinación de ambas actuaciones ha resultado en algunas de las más importantes operaciones de renovación urbana y en muchos casos ha provocado notables cambios en la estructura urbana. De esta forma, a escala local, el proyecto de implantación del nuevo tren puede llegar a convertirse en un proyecto urbano capaz de modificar la estructura física y funcional del conjunto (BRUINSMA, et al., 2008).

2. LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL COMO IMPULSOR DE TRANSFORMACIONES URBANAS

Para tratar de integrar la infraestructura en el medio urbano existen soluciones blandas (tratamiento de bordes, aumento de permeabilidad, construcción de pasos a distinto nivel, adaptación a las condiciones topográficas del lugar, entre otras) y soluciones duras (soterramiento de la travesía urbana, o la construcción de una variante del trazado).

Con la implantación de la nueva red, en España se ha optado por las soluciones maximalistas: estudiando la variante del trazado u optando por el soterramiento total de la travesía urbana ferroviaria (BELLET y GUTIÉRREZ PALOMERO, 2011). Estas soluciones entienden el ferrocarril como una molestia urbana a paliar y resultan muy costosas. Es entonces cuando se implican las plusvalías inmobiliarias generadas por la liberación del suelo de uso ferroviario para financiar buena parte del proyecto. Como veremos, en los proyectos urbanísticos los usos privados no ferroviarios han ocupado el espacio de forma muy densa (a diferencia de los casos franceses). Además, buena parte del suelo se ha dedicado a usos residenciales, usos que no refuerzan la centralidad del nodo de transporte. Tan solo en las grandes ciudades se localizan alrededor de la estación equipamientos y usos de terciario avanzado que pueden contribuir a reforzar la centralidad del lugar. Ello en buena parte se explica porque los proyectos se planificaron y ejecutaron en los momentos alcistas del boom inmobiliario que, en España, incidió especialmente en el residencial y porqué se esperaba que las plusvalías urbanas obtenidas por la liberación de los antiguos espacios ferroviarios permitieran asumir buena parte de los costes de la implantación urbana de la AVF. Así, los usos residenciales son los grandes protagonistas en el suelo ferroviario liberado en el centro de Córdoba, Sevilla o Ciudad Real, todas ellas operaciones ya realizadas y más maduras. El uso residencial es también el gran protagonista del nuevo suelo planificado en proyectos como el de Valladolid, no desarrollado, o en el entorno de la estación periférica de Guadalajara-Yebes, donde se había planteado una enorme operación inmobiliaria fracasada.

2.1. Redefinición del sistema ferroviario, nuevos trazados e impacto sobre la estructura urbana

La construcción de una variante del trazado ferroviario, alejando la estación de los núcleos urbanos (excepto en el caso de variante exterior, pero con estación en el centro urbano) es, según apuntan diversos autores, difícilmente compatible con la función de un medio de transporte de viajeros que basa su eficacia en la mayor centralidad de sus estaciones (TROIN, 1995). Sin embargo, las fuertes inversiones que acarrear las posiciones centrales y los minutos que pueden perderse en el trayecto entre grandes estaciones terminales provocan que, en los medios menos densamente poblados, la localización de la estación que debe acoger los servicios de Alta Velocidad sea periférica. En este contexto, los criterios de eficiencia de la Línea de Alta Velocidad (LAV) pesan sobre la decisión del emplazamiento.

La opción del soterramiento es una de las soluciones más utilizadas en el caso de ciudades grandes y medias que reciben la AVF en estaciones centrales o tangentes. Ambas opciones entienden el ferrocarril como una molestia urbana a paliar que resultan ser además operaciones muy costosas. El gestor y administrador ferroviario, el ADIF en el caso español, suele resistirse a tan costosas demandas y es aquí cuando, desde

instancias locales y autonómicas, se conciben sociedades para desarrollar y co-financiar los proyectos de remodelación ferroviaria y los proyectos urbanos del entorno de las estaciones: Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.; Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.; Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.; Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A, etc. Las sociedades tratan de acometer grandes operaciones urbanísticas sumando, al capital que aporta el Ministerio de Fomento, el procedente de instituciones locales y regionales y el de las plusvalías resultantes de las operaciones de venta de suelo. En todo caso, cabe destacar que en el caso español, a diferencia de lo ocurrido en otros contextos, el capital público es el gran promotor de estas sociedades siendo casi inexistente la participación de capital privado (BRUINSMA et al., 2008).

Si en los emplazamientos centrales el sistema ferroviario adapta sus lógicas a la estructura urbana y territorial, existen otros casos en los que se produce una situación totalmente a la inversa, siendo el sistema ferroviario el que impone su lógica. En esta casuística situaríamos a la mayoría de las estaciones periféricas. La nueva estación, como nodo de acceso a los servicios de AVF, actúa, pese a su emplazamiento periférico, como una nueva centralidad metropolitana. Es por ello que, a escala local, la implantación de estas estaciones periféricas conlleva una importante transformación del modelo de movilidad metropolitana y regional. La dotación de una adecuada accesibilidad, una de las principales dificultades que tienen que asumir este tipo de estaciones, se convierte en un elemento estratégico. No obstante los resultados alcanzados varían enormemente en función de cada contexto territorial y el grado de implicación de los agentes locales (BELLET y GUTIÉRREZ PALOMERO, 2011).

2.2. Proyectos urbanísticos asociados a estaciones centrales

En general, los agentes locales suelen preferir una localización central de la estación de AVF (principalmente, a través de la reforma de una estación preexistente), ya que de esta manera puede articularse mejor al tejido urbano, complementar las centralidades existentes, conectarse mejor a otros modos de transporte y garantizar una correcta accesibilidad interna, entre otras. Este modelo de implantación conlleva importantes retos para la integración de la infraestructura ferroviaria en el medio urbano. En determinados casos, la implantación de la AVF y su integración en el medio urbano es leída como una oportunidad histórica para desarrollar importantes operaciones urbanísticas y reinterpretar la relación entre las infraestructuras ferroviarias y la trama urbana consolidada.

Los proyectos urbanísticos alrededor de la estación de tren de alta velocidad suele tener como objetivo la creación de centralidades urbanas para aprovechar la doble condición de nodo y lugar de la estación (BERTOLINI y SPIT, 1998).

En los casos en que se aprovechan las infraestructuras ferroviarias clásicas para recibir los nuevos servicios de alta velocidad, los proyectos urbanísticos se centran en la reordenación del conjunto y en la potenciación de la centralidad. Los clásicos barrios de la estación y antiguos espacios ferroviarios más o menos centrales, que se caracterizaban por la presencia de actividad industrial o logística, son reconvertidos a espacios multifuncionales a través de importantes operaciones de renovación urbana. Estos proyectos de renovación suelen apoyarse en arquitecturas potentes, en la multifuncionalidad de usos del suelo con una fuerte presencia del terciario avanzado, y en la creación de nodos multimodales de transporte.

En este sentido, y según Pol (2002), los agentes locales normalmente invierten en cuatro variables: el nodo, el lugar, la fábrica urbana y la imagen. Las inversiones en

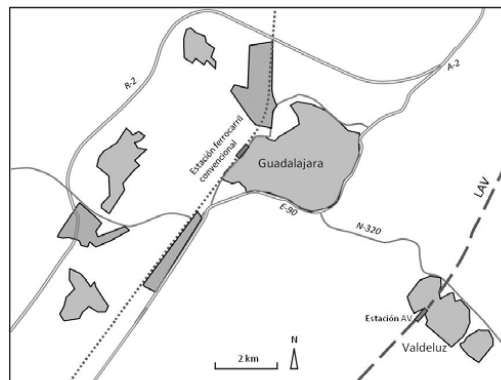
el nodo se centran en: la mejora de la estación (especialmente en su función de transporte), garantizar una buena accesibilidad y potenciar la intermodalidad. El objetivo es el de reforzar el rol del nodo en la red de AVF. Las inversiones en el lugar, suponen la creación de las infraestructuras, servicios y medidas que permitan asignar nuevos usos y actividades en la zona, muchas de ellas asociadas a funciones de centralidad. La inversión en la fábrica urbana se centra en la mejora de la calidad urbanística del entorno de la estación, principalmente la edificación y los espacios públicos. Finalmente, cabe también señalar que los agentes locales utilizan la llegada de la AVF como un importante instrumento de promoción urbana. Los cuatro elementos acostumbran a estar presentes en las diferentes estrategias de desarrollo urbano vinculadas a la implantación de la AVF en el medio urbano y conducen a una recentralización del lugar.

3. INCERTIDUMBRES DE UN MODELO DE DESARROLLO CENTRADO EN LOS GRANDES PROYECTOS URBANÍSTICOS

La actual crisis económica pone en tela de juicio buena parte de estos proyectos. En primer lugar, por la falta de recursos de las administraciones públicas que deberían asumir los proyectos -básicamente administraciones locales-; y, en segundo lugar, por la caída de las expectativas de financiación a través de las plusvalías derivadas del aprovechamiento urbanístico de suelo ferroviario -liberado a partir de intervenciones como el soterramiento o desviación de trazados-. Nuevos espacios de ocio y terciario, con equipamientos emblemáticos, iconos de una nueva centralidad urbana y grandes piezas de suelo urbanizable destinado a uso residencial son características que definen proyectos difícilmente ejecutables a corto plazo.

En el caso de Guadalajara, anteriormente mencionado, la lógica del trazado se impone de forma evidente a cualquier lógica urbanística y territorial, configurando una nueva realidad territorial. La estación Guadalajara-Yebes se localiza en el término municipal de Yebes, en una zona desvinculada de la trama urbana, a unos 8 Km del centro urbano de Guadalajara. Presenta barreras topográficas y ambientales que las separan y que hacen difícil pensar en una posible articulación física entre la ciudad y la zona de la nueva estación.

Figura 1: Estación de Guadalajara-Yebes y Ciudad Valdeluz



Fuente: Elaboración propia.

En el entorno de la nueva estación de AVF se planificó el desarrollo de una enorme operación inmobiliaria que aspiraba a la construcción de una nueva ciudad: ciudad Valdeluz. Esta ciudad fue planificada para albergar 30.000 habitantes, con usos industriales, terciarios y equipamientos educativos y de ocio. Esta operación nace íntimamente vinculada a la nueva estación y la conectividad que ésta ofrece con Madrid (se sitúa a 30 minutos). Además, el área ofrece otras potencialidades, como la cercanía del aeropuerto de Barajas y el futuro aeropuerto de Campo Real y, sobretodo, en el dinamismo del corredor del Henares.

La crisis del sector inmobiliario en España ha supuesto que la operación de Valdeluz no alcanzara los resultados previstos: actualmente residen menos de 2.000 habitantes y no se ha desarrollado de la forma prevista la provisión de servicios y equipamientos. A ello cabe sumar que la falta de servicios de transporte público que conecten la estación y ciudad Valdeluz con Guadalajara ha reducido significativamente la capacidad de atraer nuevos usuarios de dicha estación. Finalmente, el proyecto se encuentra parcialmente ejecutado, cuenta con aproximadamente 1.500 residentes y concentra un enorme volumen de viviendas nuevas vacías. Enorme operación inmobiliaria fracasada, supone un claro ejemplo de proyectos sobredimensionados.

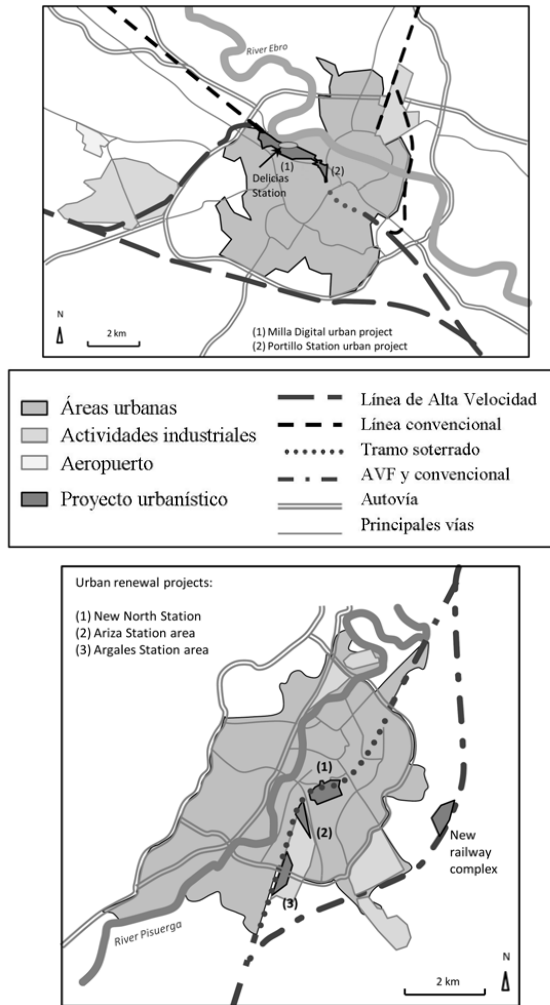
Los casos de Zaragoza y Valladolid resultan especialmente interesantes, ya que son aquellos en los que tanto la transformación ferroviaria, como la reestructuración urbana derivada han alcanzado una mayor dimensión, incidiendo sobre el conjunto urbano. En Zaragoza la implantación de la alta velocidad ha afectado de forma directa a 114 ha en posición central y tangencial. El desplazamiento del área de mercancías hacia el sur, sobre la nueva variante ferroviaria para el tráfico pasante, ha permitido la liberación de suelo en el oeste de la ciudad para construir la nueva estación intermodal de Zaragoza-Delicias. A ésta se han trasladado los servicios de la antigua estación central el Portillo alrededor de la cual se pretendía proceder a una intensa operación de renovación sobre unas 9,7 ha. Las intervenciones a realizar en el área del Portillo debían permitir desarrollar amplios y ambiciosos objetivos urbanísticos: eliminar la barrera urbana que suponía el ferrocarril en el este de la ciudad, generar un lugar de centralidad con usos plurales que tratan de apostar por la sociedad de la información y las nuevas tecnologías en el suelo liberado entre la nueva y la vieja estación central, abrir Zaragoza al río y dotar a la ciudad de amplias áreas de espacios libres y de potentes equipamientos urbanos (ALONSO y BELLET, 2009). Sin embargo, no todas las operaciones previstas han podido ser ejecutadas y, en un momento como el actual, buena parte de ese suelo resta a la expectativa.

Por su parte, en Valladolid las infraestructuras ferroviarias existentes antes de la llegada de la AVF sumaban hasta 66 hectáreas situadas en posiciones relativamente centrales (entre talleres, almacenes, estaciones y vías). La implantación de la AVF en Valladolid debe comportar, en primer lugar, la construcción una variante de trazado, por el este de la ciudad, sobre la que se deben instalar, la nueva estación de mercancías y los talleres ferroviarios. Con ello se prevé concentrar y optimizar actividades ferroviarias anteriormente dispersas. Además, se podrá permitir la liberación de suelo en posiciones centrales. Además la operación ferroviaria planificada en Valladolid implica el soterramiento de más de 6 kilómetros de vías que circulan por el centro urbano.

El proyecto urbanístico de Richard Rogers prevé una operación urbanística de gran escala. El “Nuevo Valladolid” se proyecta a partir de tres grandes áreas: un área de nueva centralidad regional en el entorno de la estación de Campo Grande (estación histórica que será renovada) y dos nuevos desarrollos urbanísticos en la zona de

antiguos talleres de Argales y de mercancías de Ariza. A través de esto se ha previsto desarrollar la operación de renovación urbana más grande de la historia de la ciudad, con un coste que puede superar los 1.000 millones de euros. En las tres zonas se prevén usos terciarios y dotacionales, pero el proyecto destaca por el gran protagonismo asignado a los usos residenciales (6.200 nuevas viviendas). Esta operación se ha previsto financiar, en gran medida a través de las rentas del suelo generadas. Las expectativas se basaban en los precios del suelo del boom inmobiliario. Por ello es claro que ahora se ven fuertemente recortadas y ponen en evidente tela de juicio buena parte de estas actuaciones.

Figura 2: Operaciones ferroviarias y urbanísticas en Zaragoza y Valladolid



Fuente: Elaboración propia.

En los casos de Madrid y Barcelona, las operaciones de implantación de la AVF permiten repensar todo el sistema de transporte público supramunicipal, no obstante las transformaciones del sistema ferroviario han sido menores (sin trazados exteriores o desplazamiento de estaciones). Por ello las operaciones han incidido menos en el conjunto urbano. Sin embargo, en ambos casos, la llegada de la AVF se ha planteado como el motor de importantes operaciones urbanísticas en los barrios próximos a la estación. El objetivo es convertir las estaciones del TAV en grandes centros intermodales que además generen en su entorno un área de gran centralidad (BELLET, ALONSO y GUTIÉRREZ PALOMERO, 2012).

En Barcelona, la llegada de la AVF supone la construcción de la nueva estación intermodal de Sagrera. Ésta estará conectada a través de un nuevo túnel de 5,6 kilómetros que atraviesa la ciudad en sentido suroeste-noreste con la estación de Sants (principal estación de Barcelona, que ha sido reformada para acoger la AVF además de cubrirse un tramo de las vías de acceso). La construcción de la nueva estación de Sagrera en una zona de almacenes ferroviarios se ha planificado como el gran nodo intermodal de la ciudad (la terminal contará con más de 260.000 m²), con servicio de AVF, ferrocarril convencional, metro y autobús urbano e interurbano. Se prevé que la estación acoja más de 100 millones de viajeros anualmente.

Pero además de la operación ferroviaria se planificó la urbanística. Así se jha previsto transformar 160 hectáreas, anteriormente ocupadas por vías y almacenes, en un tramo lineal de 3,8 kilómetros. Se prevé, además, generar un parque urbano de 40 hectáreas, 20 hectáreas para equipamientos y 44 para nueva vialidad. Esta zona según las actuaciones prevista inicialmente, debería acoger 663.479 m² de techo dedicados a actividades terciarias y comercio y 994.421 m² de techo de vivienda. El proyecto incluye, además, la construcción de dos torres contiguas (145 metros de altura y 34 plantas) proyectadas por el arquitecto Frank. O. Gehry. Finalmente, la operación ferroviaria también prevé la renovación de la estación de cercanías de Sant Andreu Comtal y el desplazamiento y reordenación de la zona de talleres y almacenes. La inversión prevista alcanza un total de 2.250 millones de euros sin contar las edificaciones posteriores de viviendas, equipamientos, comercio, oficinas y los hoteles. Operación, por tanto, de unas dimensiones que dificultan su viabilidad.

Por su parte, en Madrid, la implantación de la AVF participa de la llamada Operación Chamartín. Esta operación se proyecta definitivamente a finales de 2009 con la aprobación del Plan Parcial de Prolongación del Paseo de la Castellana y prevé su prolongación de 2,8 kilómetros al norte. Se publicitó como una de las mayores operaciones de renovación urbana de Europa, previendo intervenir sobre 312 en el centro de la ciudad y alcanzar su ejecución final en el año 2023 (200 hectáreas deberían ser aportadas por ADIF, cubriéndose 60 hectáreas de vías próximas a Chamartín). El objetivo de esta operación es crear un gran centro empresarial, financiero y residencial al norte del Paseo de la Castellana. Para ello se decidió proyectar, entre otros edificios, 20 torres de gran altura, de los cuales 4 se han previsto de 60 plantas. Además, se ha planificado destinar 120 hectáreas a oficinas, 16,5 hectáreas a uso hotelero y otras 16,5 hectáreas a actividades comerciales. Se ha previsto también la construcción de 17.000 nuevas viviendas. La operación incluye también la construcción de la nueva estación de Chamartín, una reordenación de la red de transporte público para dotar de mayor conectividad a la estación (con especial incidencia en la red de metro) y la reordenación de los accesos viarios a Chamartín. En total, se ha presupuestado una inversión total de 11.100 millones de euros, de los que 4.300 corresponden a la urbanización e

infraestructuras y 6.800 a la edificación. Se trata, por lo tanto, y como se anunciaba en su presentación, de un proyecto de obra pública e inmobiliario gigantesco, que sirve de ejemplo paradigmático de grandes proyectos urbanísticos vinculados a la AVF.

Estas operaciones de transformación y estrategia urbana, que dependen en gran medida de la cristalización de unas plusvalías urbanísticas, fueron programadas en un momento de expansión del sector inmobiliario, que en España se centró especialmente en el residencial. Ello explica la cantidad de suelo y edificabilidad que los diferentes proyectos otorgan a los usos residenciales, a diferencia de lo que suele producirse en otros contextos europeos, donde el suelo suele reservarse para usos y actividades que sean capaces de acompañar la centralidad que genera la estación. En una situación como la actual, de fuerte recesión del mercado, planean dudas más que razonables sobre el futuro de estos macro-proyectos urbanísticos. El nuevo contexto económico debería conllevar la reorientación de los proyectos y aprovechar para replantear los modelos de relación del ferrocarril con la ciudad (BELLET, ALONSO y GUTIÉRREZ PALOMERO, 2012).

4. CONCLUSIONES

A escala local, la llegada de la AVF ha venido acompañada, en determinados casos, de grandes operaciones de transformación y renovación urbana, convirtiendo la implantación del nuevo tren en un instrumento urbanístico de primer orden, capaz de transformar la estructura física y funcional del conjunto urbano. Este tipo de operaciones fueron proyectadas durante la última década, periodo en el que ha coincidido la máxima extensión de la red de AVF en España con el boom inmobiliario de la construcción. El tipo de intervención planteado pretendía no solo resolver, en cada caso, la integración del ferrocarril en el medio urbano a través de operaciones muy ambiciosas (soterramientos, desmantelamiento y/o desplazamiento de trazados), sino además convertir la llegada del tren en una ocasión para realizar cambios importantes en la estructura física y funcional de las ciudades (operaciones de nueva centralidad, desarrollo de suelo para usos terciarios, desarrollo de polos intermodales, etc.). Ello ha implicado una inversión importante. Por ello, este tipo de intervenciones se han asociado a proyectos urbanísticos de grandes dimensiones que pretendían financiar los proyectos con las plusvalías generadas con el aprovechamiento del suelo ferroviario liberado. Los planes urbanísticos derivados han incorporado un protagonismo del uso residencial, en línea con el boom inmobiliario, y en menor medida actividades relacionadas con los servicios terciarios y el ocio.

La presente crisis económica incide especialmente sobre la viabilidad de estos proyectos urbanísticos. En primer lugar, por el déficit de recursos públicos para financiar unas operaciones que se han manifestado sobredimensionadas. Y, en segundo lugar, porque las expectativas de plusvalías que se preveían generar a partir de la clasificación del suelo ferroviario para usos residenciales o terciario se han visto truncadas bruscamente. Esta situación ha llevado a la parálisis de los proyectos no iniciados y a la necesidad de redefinir las intervenciones proyectadas. Todo ello debe conducir al necesario replanteamiento de los proyectos urbanísticos asociados a la implantación del TAV. Replanteamiento que debería conducirse por una reescalamiento y ajuste de las intervenciones.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, M. P.; BELLET, C. (2009): «El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio». Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales, XIII (281).
- BELLET, C.; ALONSO, M.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, n. 52, p.143-163.
- BELLET, C.; ALONSO, M.P.; GUTIÉRREZ PALOMERO, A. (2012): “The High Speed Rail in the Spanish cities: Urban Integration and Local Strategies for Socioeconomic Development” en UREÑA, José M^a (ed.): Territorial Implications of High Speed Rail A Spanish Perspective. Adershot, Ashgate, p. 163-196.
- BELLET, C.; GUTIÉRREZ PALOMERO, A. (2011): «Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano». Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, n. 55, p. 151-179.
- BERTOLINI, L. AND SPIT, T. (1998): Cities on rails. The redevelopment of railway station areas. London, Spon Press.
- BRUINSMA, F., PELS, E., PRIEMUS, H., RIETVELD, P. AND VAN WEE, B. (2008): Railway development. Impact on urban dynamics. Ámsterdam, Physica-Verlag.
- FACCHINETTI-MANNONE, V. (2005) : «La nodalité des gares TGV périphériques». Les Cahiers Scientifiques du Transport, n. 48, p. 45-58.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2004): «El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales». Investigaciones Regionales, n. 5, p.199-221.
- POL P.M.J. (2002): “A renaissance of stations, railways and cities: economic effects, development strategies and organisational issues of European High-Speed-Train stations”. Tesis doctoral. Delf, Delft University Press.
- RIBALAYGUA, C. (2006): «Nuevas Estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria: estrategias para su incorporación a las ciudades españolas». Cuadernos de Ingeniería y Territorio, n. 5.
- RÖTH, R. A; POLINO, M.N. (eds.) (2003): The City and the Railway in Europe. Aldershot, Ashgate.
- SANTOS, L. (2007): Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- TROIN, F. (1995): Rail et Aménagement du Territoire. Aix-en-Provence, Edisud.
- UREÑA, J.M., MENERAULT, P. AND GARMENDIA, M. (2009): «The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective». Cities, n. 26, p. 266-279.
- VICKERMAN, R., SPIEKERMANN, K. AND WEGENER, M. (1999): «Accessibility and economic development in Europe». Regional Studies, n. 33, vol. 1, p.1-15.

AGADIR Y SU REGION METROPOLITANA. DESARROLLO Y NUEVAS PERSPECTIVAS DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL

JOSÉ MARÍA LÓPEZ VIZOSO
Universidad de A Coruña
jmvizoso@udc.es

JUAN ANTONIO CEBRIÁN DE MIGUEL
Instituto de Economía y Geografía (CSIC)
juanantonio.cebrian@cchs.csic.es

RESUMEN

Agadir, situada en la costa atlántica, entre el Alto Atlas y el Anti-Atlas, se ha convertido, a lo largo de los últimos 30 años, en un referente urbano en el sistema marroquí de ciudades. Dos son las características que han influido de forma más evidente en este proceso. En primer lugar, la necesidad de construir una ciudad completamente nueva tras el terremoto de 1960. En segundo término, una modificación del sistema urbano –y su jerarquía– de Marruecos, debido a la historia y el desarrollo económico. El proceso de crecimiento de la ciudad se verá favorecido, a partir de los años 60, por tres características propiamente geográficas. La extensión de su plataforma continental, fundamento de la riqueza pesquera de la zona; la configuración topográfica de la Región de Agadir (una fosa tectónica regada por el río Sus, que favorece el desarrollo de la agricultura intensiva orientada a la exportación); su posición litoral, con un clima de temperaturas relativamente suaves y unas playas amplias de gran belleza, que servirán como elementos dinamizadores del turismo.

PALABRAS CLAVE: Marruecos, Área metropolitana, sistema de ciudades, Agadir, planificación de espacios urbanos.

ABSTRACT

Agadir placed in the Atlantic coast, between the High Atlas and the Anti-atlas, has turned, throughout last 30 years, into an urban modal into the Moroccan system of cities. Two are the characteristics that have influenced of more evident form this process. First the need to construct a completely new city after the earthquake of 1960. The second one is the process of change in the system and urban hierarchy of Morocco due to the history and the economic development. The process of growth of the city will meet favored, from the 60s, by three properly geographical characteristics. The extension of his continental platform, foundation of the fishing wealth of the zone; the topographic configuration of Agadir's Region, agriculture and tourism.

KEYWORDS: Morocco, Metropolitan area, Urban Systems, Urban Planification, Agadir.

1. MARRUECOS, MARCO GENERAL Y EVOLUCION DEL TERRITORIO

El territorio de Marruecos ha estado sometido a una configuración territorial muy particular, como consecuencia del proceso histórico seguido para la conformación de un Estado Nacional. Los factores que tienen mayor peso en la delimitación del estado son los derivados de la colonización, los de la lenta descolonización y los que resultan de las características físicas de su espacio, a medio camino entre los climas templados y los desérticos.

Marruecos, como todos los países del norte de África, tiene unos límites meridionales muy difusos, resultado de la progresiva desaparición de asentamientos permanentes. El Alto Atlas tradicionalmente constituyó una barrera geográfica, a partir de la cual la huella humana sobre el espacio se va diluyendo hasta su casi desaparición al sur del Anti-Atlas; este último, como espacio de transición. El progresivo avance hacia un espacio desértico, impide la existencia de una frontera nítida, de lo cual se deduce que el sultanato alauí fuese de naturaleza más personal (vínculos entre el Sultán con las tribus, sometidos a continuos cambios) que propiamente territorial. La imprecisión de límites se resolverá durante el reparto de África y la subsiguiente organización de la administración colonial francesa. Serán las potencias occidentales, particularmente Francia, las que terminen por decidir donde empieza y termina Marruecos, aspecto que los propios dirigentes marroquíes no aceptaron, dando lugar a un proceso de reclamaciones inconcluso, complicado por la imposibilidad española de descolonizar el Sahara, facilitando, mediante los Acuerdos de Madrid, la anexión del antiguo Sahara Español, última fase del lento proceso descolonizador de España en el África Noroccidental.

La administración francesa obró con interesada generosidad a la hora de trazar los límites con Argelia, de forma que la frontera con Marruecos quedó establecida al Sur del Atlas, siguiendo la lógica geográfica de utilizar una barrera física que además actúa como barrera humana. El Atlas separa dos regiones: la septentrional, que es la de mayor riqueza natural, pues es la mejor regada debido a las precipitaciones de las que el Sur del Atlas carece. El Anti-Atlas marca la transición hacia el desierto, un espacio de carácter estepario o sub-desértico en el que la ganadería trashumante ovina fue la actividad económica tradicional.

Quedó, pues, el territorio marroquí delimitado y organizado por el Atlas y espacialmente dividido en cuatro regiones: las llanuras interiores y litorales del norte; el Atlas; la región de transición entre el Alto Atlas y el Anti-Atlas, y el extremo más meridional que incluye el Anti-Atlas y su transición hacia el desierto del Sahara, junto con los antiguos territorios españoles del Sahara Occidental.

Lógicamente la población se asienta, preferentemente, en los territorios favorecidos por unas precipitaciones más abundantes. En este sector, al norte del Atlas, se instalará el protectorado francés y, dadas sus ventajas naturales, es donde la población se organizaba en asentamientos antiguos, de tradición netamente urbana y con una historia muy larga. Es aquí donde podemos aplicar los conceptos de sistema y jerarquía urbanos, siempre con los matices propios de una sociedad económicamente estancada y con una red de transportes muy elemental. Esta región tiene una franja montañosa septentrional (El Rif), que por su característica personalidad geográfica y los resultados de la Conferencia de Algeciras, queda fuera del protectorado francés. Esta región fue administrada por España. Tánger, la ciudad más importante, quedó bajo la

administración de un comité internacional formado por los cónsules de las potencias presentes en la ciudad.

Figura 1. El Gran Marruecos



El sector central es, aproximadamente, lo que la escuela francesa denominó tell. En realidad un amplio espacio de topografía irregular, con predominio de llanuras, con precipitaciones regulares, aprovechadas para el cultivo intensivo. Este sector es el que concentra la mayor parte de los efectivos demográficos y las principales ciudades del país. En esta región se concentró la labor de la colonización francesa y los colonos franceses, que organizaron explotaciones agrarias formadas, principalmente, por antiguas propiedades comunales.

Con anterioridad al Tratado de Fez de 1912, hablar de sistema y jerarquías resulta algo arriesgado. El papel central lo ejercía Fez, en tanto que última capital imperial inmediatamente antes de la implantación del Protectorado. Desde 1912, cuando el Comisario Residente General Francés se instala en Rabat, esta ciudad se convierte en el centro administrativo. Sin embargo, la ciudad más importante será, con el paso de los años, Casablanca, al convertirse en el gran puerto de Marruecos.

Para esbozar la red de comunicaciones existente en Marruecos en 1912, utilizamos un mapa realizado en 1853, pues dada la lentitud en el proceso de desarrollo económico de Marruecos, podemos considerar que entre esa fecha y la instauración del Protectorado no hubo grandes cambios. Hasta la llegada de los franceses, prácticamente no existían vías de comunicación.

En esa época la capital estaba en Fez, pero las ciudades que en determinado momento habían desempeñado el papel de capital, continuaban con un nivel de desarrollo y de población importante. Eran en esencia mercados, algunos del propio Marruecos y otros relacionadas con el comercio de caravanas. El sistema urbano marroquí era dual o bicéfalo, con dos ciudades importantes que ejercían un doble papel como centros rectores del territorio marroquí (Fez al Norte y Marrakech al Sur) esta última como lugar de destino de las rutas de caravanas provenientes del Sahara.

El segundo nivel de la jerarquía lo ocupaban las ciudades de Tánger, Rabat-Salé, Mogador, Taroudant, y tres ciudades saharianas, que vertebraban el comercio de

caravanas (Tatta, Tafilalet y Draha), aprovechando las aguas del Sus y Draa. En esta época Agadir (Santa Cruz) estaría en el tercer nivel de la jerarquía, junto con poco más de una decena de núcleos urbanos. El territorio marroquí estaba articulado por tres ejes de comunicación que conectaban las ciudades del 2º nivel. Algunos sirven para articular el territorio marroquí, otros para acceder al Sahara y una tercera vía para conectar con la Argelia, ya francesa en esa época.

El suroeste marroquí quedaba en una posición marginal, aislado por el Alto Atlas y el Anti-Atlas, esencialmente la cuenca del Sus, con cabecera en Taroudant, de cuyo núcleo partían rutas hacia el sur, más allá de la frontera marroquí. Santa Cruz (Agadir) era un pequeño núcleo, cuyo principal papel era el de servir de puerto a toda la región del Sus. Desde Agadir partía una ruta secundaria hasta Mogador, ciudad y puerto de mayor importancia y, además, enclave estratégico.

Durante el siglo XIX la red urbana y de transportes no experimentan cambios; estos llegarán en 1912, con la firma por el Sultán del acuerdo para la instauración de los protectorados francés y español en Marruecos. Esta circunstancia se plasma en un acontecimiento fundamental: la aparición de fronteras bien definidas y el hecho de quedar dividido el territorio en 5 zonas. La mayor parte del país se asigna a Francia. España recibe la región del Rif al norte, el territorio del Juby, en el extremo meridional y, al norte de este, el enclave de Ifni. Finalmente, Tánger y su región, administrada por las potencias, mediante el Comité de Cónsules Residentes en esa ciudad. Semejante situación altera totalmente el mapa urbano marroquí; tanto por los nuevos flujos creados, como por los cambios de naturaleza económica y social que supondrá la administración europea del país.

La desaparición del comercio de caravanas supone la ruptura parcial del eje Norte-Sur. Además, la comunicación tradicional hacia el Norte, queda relativamente interrumpida por el protectorado español y la internacionalización de la ciudad de Tánger; por ello, Francia decide la construcción de un gran asentamiento portuario en Casablanca. Ambas decisiones influyen en el futuro del sistema urbano marroquí, que se concentrará en la costa atlántica, dando lugar al crecimiento de todos los asentamientos costeros y la hipertrofia de Casablanca, convertida en la capital económica de Marruecos.

En paralelo, los grandes cambios producidos en la economía y sociedad marroquí suponen un abandono masivo del campo hacia las grandes ciudades; especialmente Casablanca, aunque el fenómeno de concentración demográfica se produce en todos los niveles de la jerarquía. Naturalmente, el fenómeno se acelera de forma progresiva hasta la actualidad, donde la población ya está reequilibrada en función de dos factores, la disponibilidad de recursos naturales y el grado de desarrollo de las ciudades, bien sean de función servicios o industrial. Observándose, además, un cierto movimiento centrifugo desde las ciudades más grandes hacia los pueblos de la periferia, que se convierten en núcleos de expansión configurando aglomeraciones urbanas.

El núcleo rector, entorno al que se articula la red urbana, es Casablanca. Rabat, con una población sustancialmente menor, desempeña el papel administrativo. El segundo nivel está ocupado por Tánger, Fez, Marrakech y Agadir. A partir del tercer nivel, el sistema urbano de Marruecos adolece de grandes desequilibrios.

La red ferroviaria, heredera de la colonización, ha experimentado durante los últimos años importantes inversiones, siendo la más destacada la implantación de una red de alta velocidad. El reto actual estriba en la construcción de una línea de Marrakech

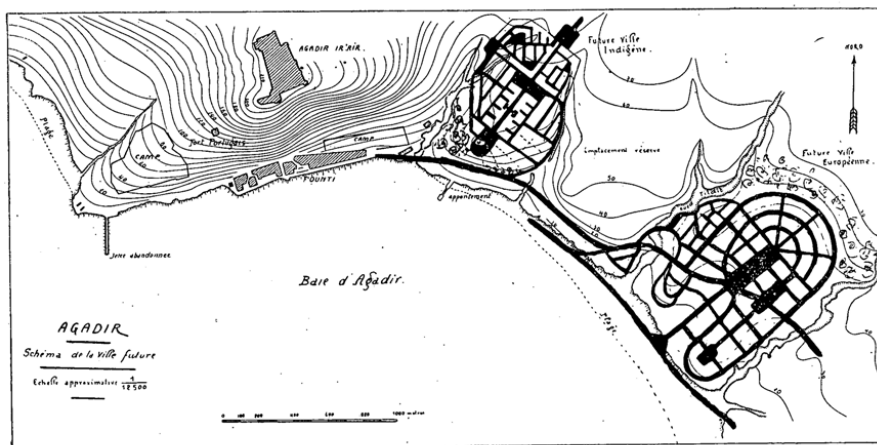
a Agadir por Mogador, que permita integrar la ciudad de Agadir en la red nacional y facilitar los accesos al Sahara Occidental.

2. AGADIR: PASADO, PRESENTE Y FUTURO

La ciudad fortificada de Agadir se construye en 1505 por los portugueses. En ese momento es considerada el puerto natural del Marruecos más meridional, pero las tribus de la región deponen al último gobernador portugués. Agadir continuará con sus funciones portuarias, hasta que en 1760 el Sultán Sidi Mohammed Ben Abdallah decide, debido a la inseguridad de la región, dar preeminencia al puerto de Essaouira (Mogador) dejando a Agadir en el tercer nivel de la jerarquía, como punto de paso del comercio de caravanas. El 14 de junio de 1913 las tropas francesas ocupan Agadir. Durante un tiempo, los europeos no penetran en la región del Sus, que permanece desconocida e insegura. En ese momento la ciudad ocupa una fortaleza a 220 m. de altura. Al pie, la ciudad de Founti y los campamentos de la guarnición francesa; más al sur el Massa. Inicialmente los franceses se instalan en la kasbah, para rápidamente construir una pequeña villa cerca del puerto, a la que se traslada la reducida administración colonial.

En esta época, Agadir cuenta con unos 1.600 habitantes. El puerto apenas tiene actividad, pues todo el comercio de la región del Sus se realiza por una ruta interior hacia Marrakech o bien por la costa hacia Mogador, pasando por Agadir. La administración francesa comienza el desarrollo de la industria pesquera, el cultivo de hortalizas y la caña de azúcar, y favorece la extracción de potasio.

Figura 2. Proyecto del Nuevo Agadir (Proust, 1930)



Igualmente se planifica el diseño y la construcción de un nuevo Agadir, que contará con tres barrios separados. El primero, la ciudad indígena, situada al Sureste de Founti, muy cerca del puerto. Al sur del pueblo indígena, y sobre otra meseta, la zona militar con cuarteles y campos de entrenamiento.

Finalmente, al sur, se planifica el barrio europeo que, en una pequeña llanura, se extiende hacia el este en forma de anfiteatro de cara al océano. Los tres barrios estarían separados por áreas ajardinadas.

Este proyecto de urbanismo, tan ambicioso, fue diseñado por M. Prost, en un alarde de proyecto vanguardista, único en el Norte de África.

3. LA CIUDAD DESPUES DEL TERREMOTO

Los planes de Prost comenzarán a ver la luz en los años 30, disponiendo la edificación del nuevo Agadir en forma de anfiteatro, cuya trama se interrumpe mediante una avenida perpendicular, la dedicada al primer Residente General Lyautey. Continúa las obras, en los años 50, con el arquitecto Michel Écochard. Estos son los años del pleno desarrollismo en Agadir, con la inauguración del nuevo puerto, que servirá para enviar al exterior los productos más importantes de la región (pesqueros, hortofrutícolas y mineros). Comienza también el desarrollo del turismo. En 1950, Agadir ya era uno de los primeros puertos pesqueros del mundo, desembarcando 1.000 toneladas anuales de pescado, de las cuales una parte importante se preparaban en las 65 conserveras que había en Agadir. Los cítricos también representan un producto de gran valor. Se estima que en esa época existían unas mil instalaciones de comercio o fábricas y la ciudad acogía a una numerosa población de europeos. Comienza también el desarrollo del sector turístico. En 1960 Agadir ya superaba los 40.000 habitantes y se había convertido en una de las principales ciudades de Marruecos.

El 29 de febrero de 1960 un devastador terremoto de intensidad XI afecta a la ciudad. Este fenómeno se consideró excepcional, porque además de ser el más intenso desde que existen registros, estaba fuera de las áreas que entonces se consideraban de mayor riesgo (el Atlas y el Rif). Los resultados del mismo no pueden ser más desoladores: queda destruido totalmente el barrio marroquí, la kasbah, el 70% del barrio europeo y el 50 % del distrito portuario. En total, perdieron la vida 15.000 marroquíes y 1.800 europeos.

Tras el terremoto, las autoridades marroquíes deciden la inmediata reconstrucción de la ciudad. La primera acción emprendida es la implantación de un impuesto sobre el azúcar en julio de 1960 y la constitución de un equipo de arquitectos marroquíes en colaboración con arquitectos franceses. Bajo la dirección del Rey Hassan II, se crea el Alto Comisariado para la reconstrucción de Agadir (HCRA). Tan sólo seis meses después ya está elaborado el Plan de Ordenación para la Reconstrucción, que dirige el arquitecto marroquí Mourad Ben Embarek.

El equipo de urbanistas decide elaborar un proyecto novedoso, de inspiración modernista. Se pretende facilitar una intensa recuperación del sector comercial y conciliar el desarrollo de las actividades turísticas e industriales.

Los supervivientes del terremoto son incentivados a reconstruir sus viviendas; para ello se realizan tasaciones de cuyo valor el Estado se hace cargo del 50%, mientras que la otra mitad es a cargo del propietario mediante la concesión de préstamos a muy largo plazo y bajas tasas de interés.

El Alto Comisariado dirige la reconstrucción desde 1960 a 1972. Los barrios de Yahchach, les Amicales y Ennahda se construyen entre 1972 y 1982, en una fase dirigida por el Ayuntamiento y el Ministerio de la vivienda. Más tarde será el turno de Omrane (Erac-Sud). En esta etapa se empiezan a desarrollar los centros periféricos que

irán configurando su área urbana. Lo más negativo fue el crecimiento desordenado de barrios periféricos de chabolas.

4. LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE MARRUECOS

El Protectorado mantuvo el viejo sistema de *Bajaes* en las ciudades y de *Caïdes* en las tribus, como estructura esencial de la administración del *Majzén*. Los representantes del Protectorado se limitaron a yuxtaponer sobre estas autoridades tradicionales, agentes franceses de control que intervenían en su elección, aprobaban sus decisiones y constituían el canal obligatorio para todas las relaciones con el *Majzén* central. Una de las más importantes innovaciones del Protectorado fue la creación de las regiones como marco de desconcentración.

La administración militar, al principio, se basaba en cuatro ciudades: Fez, Meknes, Marrakech y Agadir, capitales de las regiones de “seguridad”. El control civil se inspira en la institución colonial inglesa del *Civil Service* utilizado en la India.

En efecto, los controladores no tenían sólo por misión controlar la Justicia y la Administración indígena; en realidad, eran los verdaderos administradores del país, encargados de centralizar y de coordinar, en su circunscripción, la acción del gobierno. Representaban a la nación protectora y jugaban un doble papel: impulsar el desarrollo de la cultura francesa e impulsar, también, las reformas internas, la formación de los marroquíes y su participación en el desarrollo del país.

La división de Marruecos fue una idea y una realización esencialmente francesa y no cherifiana. Esta afirmación viene corroborada por el decreto de 3 de octubre de 1926 del Presidente de la República Francesa. En su artículo 5º establece que Marruecos está “dividido desde el punto de vista político y administrativo en regiones civiles y militares, territorios, círculos y anexos cuya composición es fijada por el Comisario Residente general”. Por tanto, no existían las condiciones necesarias para que se produjera el reconocimiento de unas instituciones por debajo del Estado, con capacidad de decisión desde fórmulas democráticas, que es lo que implica la descentralización.

Desde el principio hasta el final del Protectorado, se mantuvieron siempre como regiones militares Fez, Meknes y Marrakech, lo que demuestra la incapacidad del Protectorado en culminar el paso a una administración civil de todo el territorio.

El Protectorado francés fue el que consiguió llevar hasta el último rincón de Marruecos el poder central. Al principio a través de las armas, con la llamada “pacificación” y en un segundo momento, gracias a la implantación de ciertas instituciones (como el Consejo de Gobierno o la Dirección de Asuntos Cherifianos u otras Direcciones técnicas); la reforma del *Majzén* central; el refuerzo de las figuras del *caïd*; las continuas reformas de las instituciones beréberes, especialmente las *Yemáas*; la implantación, aunque sólo sea parcial, del derecho público y, desde un punto de vista sociológico, la llamada “política de contacto”.

En 1954, tras la independencia, Marruecos estaba dividido en 12 zonas, 7 en el Protectorado francés (Agadir, Casablanca, Fez, Marrakech, Meknes, Oujda y Rabat) y 5 en el Protectorado español (Gomara, Kert, Lucus, Rif y Yebala).

Después de la independencia una nueva organización provincial se puso en marcha. El territorio queda dividido en 19 provincias (Agadir, Beni Mellal, La Chaouia, Fez, Larache, Marrakech, Mazagán, Meknes, Nador, Rabat, Rif, Safi, Tafilalet, Tánger, Taza, Tetuán, Ouarzazate, Oujda y Chauen) y 5 prefecturas urbanas (Casablanca, Fez, Marrakech, Meknes y Rabat).

En 1981, Marruecos estaba dividido en 37 provincias y 2 prefecturas urbanas (Casablanca y Rabat-Salé), subdivididas en 801 municipios (66 urbanos y 735 rurales).

En la actualidad (Título IX de la Constitución de 2011) el territorio marroquí se articula en tres niveles jerárquicos: 1) regiones y wilayas 2) provincias rurales y prefecturas urbanas, 3) comunas urbanas (también denominadas municipios) y comunas rurales. Existen 16 regiones y 17 wilayas, porque la región de Tánger está dividida en dos wilayas. En el segundo nivel de la estructura administrativa funcionan 62 provincias rurales y 13 prefecturas urbanas, que, finalmente, se subdividen en 1.503 comunas (221 comunas urbanas o municipios y 1.282 comunas rurales).

5. LOS TERRITORIOS DEL SAHARA OCCIDENTAL

Consideramos al Sahara Occidental como parte de Marruecos, puesto que el tiempo transcurrido desde la retirada de España, ha permitido organizar el territorio e integrarlo definitivamente en el Reino. Ya hemos comentado el problema de los límites de Marruecos desde la etapa colonial, puesto que algunos historiadores marroquíes definen el país en función de la situación de las tribus que acataban la autoridad del Sultán. Además en el Sur de Marruecos se presentan dos problemas; la progresiva desaparición de asentamientos permanentes y el nomadismo; de manera que la idea del Gran Marruecos resulta más de incorporar territorios, aprovechando los límites trazados por Francia, que de una idea precisa de cuales son exactamente los límites del Gran Marruecos.

Esta situación planteada por la itinerancia de los pueblos es el primer problema que se plantea el Gobierno marroquí tras la retirada, en 1976, de las tropas españolas presentes en el Sahara Occidental. De hecho, el Gobierno desarrollará un plan de concentración de la población en los núcleos urbanos saharauis que decide impulsar la nueva autoridad marroquí.

Hemos, pues, de acudir a elementos naturales que nos permitan definir territorios en los cuales los sistemas urbanos estén bien organizados y podamos hablar de ciudades, jerarquías y redes de comunicación. Por ello se hace necesario buscar asentamientos humanos que sean permanentes en el tiempo, cuyo factor decisivo, en su configuración, es la disponibilidad de agua. La formidable barrera del Atlas produce la separación de dos mundos muy diferentes, con un área de transición constituida por las regiones próximas al Sus, cuyo núcleo rector es Agadir, que se ha transformado en una de las principales metrópolis del país.

Las decisiones tomadas, con respecto a la organización territorial de los nuevos territorios saharauis, son eminentemente políticas. Se trata de organizar un territorio con un sistema urbano casi inexistente y muy poco poblado. Hasta 1976 la actividad española se reducía a unas pequeñas ciudades: El Aaiun, Villacisneros y Cabo Bojador; cuya principal población era militar. Junto a estos asentamientos existían pequeños oasis, en los que se concentraba un reducido grupo de población con finalidad comercial. La red de comunicaciones era tan deficiente, que todavía en 1975 la Policía Nómada seguía patrullando en camello. Tan solo a última hora se comienza la extracción de fosfatos en Bucraa.

España, que desde 1957 se retira en tres etapas de los territorios del Sur de Marruecos (Cabo Juby, Ifni y Sahara), deja un espacio desestructurado y sin conexión con los territorios del antiguo Protectorado Francés; puesto que la comunicación con el

exterior se realizaba mediante unos pequeños e improvisados puertos construidos de forma deficiente, favoreciendo, casi en exclusiva, las relaciones con las Canarias.

6. AGADIR Y LA REGION DEL SUS

Al sur del Alto Atlas y en el Anti-Atlas se extiende un amplio espacio de débiles densidades demográficas, que se encuentra recorrido por pequeños cauces fluviales con un régimen muy irregular y años de marcada sequía. Este amplio territorio constituye el último espacio razonablemente poblado de Marruecos. Las pequeñas poblaciones de este sector se encuentran en las inmediaciones de ríos con acusados estiajes o en oasis.

Este amplio espacio fue dividido en dos prefecturas durante la etapa colonial. En este territorio encontramos algunas entidades de población, pero de todas ellas destaca Agadir, en el valle del Sus, por reunir excelentes condiciones portuarias y haberse constituido, a principios del siglo XX, en la ciudad base desde donde operaba la Administración francesa en esta amplia, pero débilmente poblada, región.

El desarrollo de Agadir se produce, por consiguiente, por la necesidad de articular un territorio aislado del resto de Marruecos por el Alto Atlas. También se convierte en la principal ciudad al Sur de las posesiones francesas. Este papel le confirió una enorme importancia en la comunicación aérea con las colonias francesas del África subsahariana y por tanto base de la ruta que la compañía aeropostal realizaba hasta el Senegal.

7. CONCLUSION

No es posible casar las cifras que diferentes autores e instituciones publican sobre el tamaño de la población de Agadir en la actualidad por una razón fundamental: su rápido crecimiento urbano, superando los límites administrativos existentes. La aglomeración urbana, en su sentido más estricto, afecta a cuatro municipios: Agadir, Inezgane, Dcheira Al Jihadia y Aït Melloul, y a cuatro comunas rurales: Laqliâa, Temsia, Aourir y Drarga, que se reparten entre las prefecturas de Agadir Ida-Outanane y de Inezgane-Aït Melloul, y la provincia de Chtouka-Aït Baha. En el Anuario Estadístico de Marruecos (2008) hemos encontrado estimaciones de las poblaciones de estas unidades administrativas de nivel intermedio.

Prefectura/Provincia	Población urbana	Población Rural	Total
Agadir Ida-Outanane	426.000	99.000	525.000
Inezgane-Aït Melloul	439.000	23.000	462.000
Chtouka-Aït Baha	44.000	268.000	312.000

Fuente: Anuario Estadístico de Marruecos, 2008.

Las estimaciones de la población del Gran Agadir oscilan entre los 800.000 y 1.500.000 habitantes. Su situación la ha convertido en lugar central de todo el sur de Marruecos (incluyendo el extenso territorio del Sahara Occidental).

BIBLIOGRAFIA

- BEN ATTOU, M. (2007): Les Villes du Sahara Marocain. Fikr, Agadir. 174 pag.
- CHAREF, M. (1999): La circulation migratoire marocaine. Un pont entre deux rives. Sudcontact, Rabat 312 pag.
- EL MOUJADDIDI, N. (1995): La dynamique urbaine des villes marocaines. Tesis doctoral inédita.
- ISNARD, H. (1979): El Mogreb. Ariel, Barcelona, 305 pag.
- LACOMBA, J. y BERLANGA, (2006): “Movilidad, desarrollo y subdesarrollo. Emigración y permanencia en una comunidad del Alto Atlas marroquí”. Migraciones internacionales, vol 3, nº 3
- MARTINEZ MILAN (2003): España en el Sahara Occidental y en la Zona Sur del Protectorado en Marruecos. UNED, Madrid 400 pp.
- OJEDA GARCIA, R. (2002) Políticas de descentralización en Marruecos. El proceso de regionalización. Instituto Andaluz de Administración Pública, Sevilla. 165 pag.
- YBARRA, MC (1998): España y la descolonización del Magreb. Uned, Madrid, 419 p.

CULTIVANDO NUESTRAS CIUDADES, ESTRATEGIA DE GOBERNANZA – LAS PLANTAS MEDICINALES DEL JARDÍN Y SUS USOS EN AMÉRICA LATINA

ISABEL MARIA MADALENO

Instituto de Investigación Científica Tropical

isabelmadaleno8@gmail.com

RESUMEN

¿Cuales son las necesidades básicas para la sobrevivencia del ser humano? Comer, sanarse, abrigarse, son requisitos fundamentales. Una vida digna en entorno urbano de cualquier país civilizado requiere, además, agua potable, unidades de enseñanza, de sanidad, electricidad, carreteras, transportes... y la enumeración sigue sin terminar. Depende del concepto de riqueza (y de pobreza) del autor, más que de la noción de desarrollo, ya que ese paradigma está cambiando. Todos los derechos humanos consagrados por Naciones Unidas son básicos. Pero, en una coyuntura de crisis mundial, cuando las expectativas bajan hasta la frontera del posible, es tiempo de preguntarse: ¿Por qué no cultivamos lo que comemos? ¿Por qué no nos sanamos con las hierbas que producimos o acopiamos? Cuando falla el Estado y las políticas públicas dejan de estar al servicio del ciudadano, para pasar a estar al servicio de los poderes económicos instalados; Cuando sucumben los sistemas de sanidad pública, porque el estado del bienestar ya no está vigente, hay que buscar alternativas. Pues esto hicieron, hace décadas, gentes de todas partes de Latinoamérica. Desde 1998 que el Instituto Tropical pesquisa las especies medicinales con aplicación externa o interna, en distintas ciudades y regiones metropolitanas del Nuevo Mundo. Se cultivan o acopian como forma alternativa de resolver los problemas crónicos de salud o malestares súbitos. Lo hacen los ciudadanos más pobres pero también los que, pudiendo pagar sistemas convencionales de sanidad, confían en los poderes curativos de la naturaleza. La agricultura urbana está hoy integrada en los planes de urbanización de casi todos los países del mundo, siendo reconocida por gobiernos locales como estrategia de gobernanza esencial al desarrollo sostenible de nuestras ciudades. La comunicación presenta los resultados de estudios realizados en seis regiones metropolitanas y tres ciudades de América Latina. Las especies nativas de América son mayormente las preferidas.

PALABRAS CLAVE: Gobernanza, Latinoamérica, plantas medicinales

ABSTRACT

Which are the basic survival needs of any human being? Food, health and shelter are fundamental needs. Furthermore, any civilized city needs water, schools, healthcare, electricity, roads, transportation ... a never ending number of needs. It all depends on our concept of wealth (or of poverty) more than our notion of development, because it is a paradigm under construction. All the Human Rights approved by the United Nations are basic. However, during a world crisis, when our prospects are lowered to the limits of the achievable, it's time to inquire why don't we provide our most basic needs, for example, why don't we cultivate what we eat? Why don't we collect or grow medicinal

species? When the government fails on us and public policies that use our taxes are no longer devised to help us have a better life, but to benefit the corporations and the wealthiest individuals; when public health institutions succumb, and the welfare state mourns, we have to search for alternative ways to survive. That is exactly what Latin Americans have been doing for decades. From 1998 onwards the Portuguese Tropical Research Institute has been researching medicinal herbs with internal and external applications in the New World. Species are both cultivated and collected as a way to solve chronic health problems and acute aches. This activity is developed not only by the less wealthy but also by those that, even having access to conventional healthcare systems, prefer natural ways to deal with health. Urban agriculture is integrated in urban planning and is now recognized by local governments as a governance strategy essential to a sustainable urban development. The paper presents results from fieldwork developed in six metropolitan regions and three other Latin American cities. Evidence shows Native American plant species are usually preferred.

KEYWORDS: Governance, Latin America, medicinal plants

1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con las geógrafas americanas Mary Price y Catherine Cooper (2007) se debe a autores franceses del siglo XIX el término América Latina que designa la región localizada al sur de la frontera mexicana de Estados Unidos, donde se habla el español, el portugués y el francés (PRICE Y COOPER, 2007). Suele ser más frecuente, en España, la denominación Iberoamérica, que señala los países americanos de habla portuguesa y española (ZARZA, 1992, GONZÁLEZ, CALDAS Y BISNETO, 1999). A pesar de que, hasta presente, el Instituto de Investigaciones Científicas Tropicales de Lisboa, no haya investigado colonias de habla francesa, en Latinoamérica, hemos adoptado en esta comunicación la designación más amplia, como promesa de proseguir la investigación vertiente en otras urbes del mismo espacio geopolítico.

Desde 1998 que en el Instituto Tropical de Lisboa desarrollo estudios sobre agricultura urbana y, particularmente, sobre plantas de usos medicinales cultivadas en jardines y patios traseros de grandes metrópolis (ej. Ciudad de México), ciudades medianas (ej. Río Cuarto, Argentina) y pequeñas urbes (ej. Colonia del Sacramento, Uruguay). La gran recesión económica, que empezó con la crisis inmobiliaria de Estados Unidos, en 2007, seguida de la caída de Lehman Brothers, en 2008 (DADUSH y SHAW, 2011), y que sigue en el 2010 con el ataque especulativo a las deudas soberanas de distintos países europeos, debido a un mercado cada día más fluctuante y caprichoso, como ya en 1991 lo caracterizaban Czerny y Panadero Moya, está provocando un aumento de los cultivos en medio urbano (PANADERO y CZERNY, 1991).

Esta actividad, tan paradójica dentro de una ciudad, constituye una estrategia de supervivencia pero también de gobernanza, pues los hogares y los vecinos se unen frente a la disminución del papel regulador del Estado, a la ausencia de políticas sociales, a la persistencia del paro, a la disminución del nivel de vida. Este fenómeno fue especialmente violento en Argentina y en el Uruguay, en principios del siglo XXI, donde se registraron ejemplos paradigmáticos de lucha contra la falencia del sistema financiero y de regreso al cultivo del suelo, para alimentarse y sanarse (SANTANDREU, PERAZZOLI, TERRILE, PONCE, 2009). Actualmente la agricultura está condenada a ocupar un lugar destacado en el espacio urbano frente a la

desvalorización del inmobiliario y a la valorización de las actividades del sector primario, por general. Ese rol está actualmente siendo sancionado por gobiernos locales (Cuadro 1), por todo el mundo, en un marco de construcción de ciudades más resistentes a cambios climáticos y crisis financieras (PEDUTO y SADTI NOVA, 2009).

Cuadro 1: Promoción de la Agricultura Urbana en Latinoamérica

Organizaciones	Países	Año	Plan de Actuación
Gobierno central	Cuba	2009	Huertos orgánicos en La Habana
Gobierno central	Argentina	2011	Distribución de semillas, de secaderos de hierbas a energía solar, distribución de herbicidas naturales, promoción de ferias de venta de la producción en Río Cuarto, pampa de Córdoba
Municipalidad	Chile	2003	Distribución de semillas, de estanques de compostaje, de lombrices. Cursos de agricultura biológica y de reciclaje, en La Pintana.
Comunidades de Agua	Chile	2012	Cursos de cultivos orgánicos, de hidroponía. Organización de uso de agua del río Maipo para riego de huertos obreros y familiares en La Pintana, Santiago
Municipalidad	México	2004	Promoción de cultivos tradicionales en las chinampas de la Ciudad de México
Municipalidad	Brasil	1998	Programa “cinturón verde” que promueve la creación de patos en las islas fluviales de Belem. Promoción de cultivo de árboles frutales y de hortalizas en las islas de Caratateua y del Mosqueiro, estado del Para.
Municipalidad	Brasil	1999	Programa “alimento Prudente” que faculta apoyo técnico y distribución de semillas a agricultores que limpian y cultivan parcelas urbanas sin edificación, en Presidente Prudente, estado de S. Paulo.

Fuentes: MADALENO (2001), (2002), (2010) y MADALENO y MONTERO (2011)

2. CULTIVANDO CIUDADES

José Antonio Ocampo y Rob Vos (2008) consideran los países latinoamericanos vulnerables a crisis financieras, debido a las políticas pro-cíclicas que normalmente adoptan y las cuales los países asiáticos tienden, en cambio, a rechazar. Verdad que los choques petroleros de los años setenta del siglo pasado han generado una década perdida en el desarrollo del gigante suramericano, Brasil, en los años ochenta. Sin embargo, la dinámica de desarrollo del otro gigante, la asiática China, en el siglo XXI,

provocó un aumento exponencial en la búsqueda de alimentos y de recursos mineros, que aportaron un inesperado flujo de capital financiero a muchos países latinoamericanos, incluyendo los del Mercosur. Este fenómeno reciente polarizó el desarrollo en distintos países del Hemisferio Sur y vulneró, en cambio, los antiguos colonizadores del Hemisferio Norte (DADUSH y SHAW, 2011).

La consecuencia más visible a nivel global es el aumento de las desigualdades, a la vez que la pervivencia de un modelo de desarrollo neoliberal genera la quiebra del Estado del Bienestar. En 2002, Naciones Unidas iniciaron un programa destinado a colmatar esas deficiencias en las políticas de desarrollo y destinadas a promocionar ayuda a las gentes, culturas, países, regiones, ciudades menos capacitadas en hacer frente a la globalización de la pobreza: Los Objetivos de Desarrollo del Milenio, firmados por 191 miembros, buscan eliminar la pobreza extrema en el mundo hasta el año 2025 (SACHS, 2008).

En simultáneo, Naciones Unidas invirtieron recursos en la promoción de la agricultura urbana, a favor de la creación de redes internacionales que involucran investigadores, comunidades de vecinos, gobiernos locales, organizaciones no gubernamentales (UNDP, 1996). Una de las organizaciones más bien sucedidas es la holandesa RUAF (*International network of Resource centres on Urban Agriculture and Food security*), que trabaja en estrecha colaboración con *UN-Habitat*, con el programa “Urban Harvest” del CGIAR (*Consultative Group on International Agricultural Research*) y con la institución de investigación científica canadiense IDRC (*International Development Research Centre*), de Ottawa (ZEEUW, 2011).

En realidad fueron los canadienses quienes han empezado el programa “Ciudades Alimentando Personas” (*Cities Feeding People*), en la década de los noventa del siglo pasado. Realizaron estudios en el continente africano que demostraron la persistencia de los cultivos urbanos, en los países y barrios más pobres, y lo han divulgado no sólo en fueros de investigación y en universidades pero también a las cúpulas políticas del Canadá y en Estados Unidos (MOUGEOT, 1994).

Durante las crisis financieras de Argentina y del Uruguay, la agricultura urbana se ha convertido de simple estrategia de supervivencia en estrategia de gobernanza, frente a la marcada incertidumbre. Como escribió el geógrafo uruguayo Álvaro López Gallero, en 2003, en plena crisis: “las plazas financieras del mundo subdesarrollado se han convertido en los campos apropiados para fértiles negocios con títulos públicos, sometidos a calificaciones de consultoras de los países del Primer Mundo, en el marco de voluminosas deudas externas impagables. (...) Se ha producido un distanciamiento entre el área productiva y la reproducción del dinero (...). La ética de la solidaridad social del mundo cristiano o del socialista ha sido desplazada por la preferencia por las señales de los mercados financieros minoritarios” (GALLERO, 2003: s/n.).

El fallo del estado en aplicar los impuestos de los ciudadanos, en invertir la riqueza de las naciones en provecho de los tributados, explica por qué las gentes de Latinoamérica tuvieron que organizarse para proveer su nutrición y resolver sus problemas de salud, bien antes que los europeos y americanos llegaran a la misma situación. Todavía, no estuve siempre el estado ausente del apoyo a los cultivos urbanos en Argentina, por ejemplo, como se puede leer en el cuadro 1, que presenta la síntesis de organizaciones, gubernamentales o no, por país, involucrada en la temática vertiente, de acuerdo con el trabajo de campo realizado por la autora, en los años señalados.

3. METODOLOGÍA

La metodología utilizada en el estudio de las plantas medicinales se inició en Belem, ciudad capital del estado del Para, en un marco de investigación sobre prácticas agrícolas urbanas y periurbanas (MADALENO, 2002). Al ser el segundo cultivo de los jardines de Belem y de Santiago de Chile, he proseguido con trabajo de campo específicamente dedicado a plantas de uso terapéutico en 2004, en Ciudad de México, utilizando, como punto de partida, un mismo cuestionario en entrevistas a tres actores involucrados: 1) Los agricultores urbanos y periurbanos; 2) Los vendedores de hierbas y porciones de plantas de uso medicinal en mercados y ferias, o informalmente en las calles; 3) Los acopiadores de hierbas, los curanderos, los médicos fitoterapeutas.

Cuadro 2: Investigación Primaria Realizada en Latinoamérica

Regiones metropolitanas (R.M.) y ciudades	Muestras tomadas (n.)	Agricultores urbanos y periurbanos (%)	Vendedores de hierbas (%)	Curanderos, fitoterapeutas (%)	Especies medicinales (n.)
R.M. de Belém, Brasil	570	97.3	2.3	0.4	140
R. M. de Santiago de Chile	132	84.1	15.1	0.8	70
R.M del México Central (C. de México, Puebla y Cuernavaca)	100	42.0	48.0	10.0	70
R. M. de Lima, Perú	34	0.0	88.2	11.8	60
R. M. de La Habana, Cuba	50	94.0	6.0	0.0	60
R.M. de San José, Costa Rica	43	69.7	28.0	2.3	60
S. Luis, Brasil	100	90.0	8.0	2.0	109
Río Cuarto, Argentina	100	80.0	17.0	3.0	125
Colonia del Sacramento, Uruguay	50	48.0	14.0	0.0	70
Total o promedio	1,179	67.2	25.2	3.4	560

Fuentes: MADALENO (2001), (2002), (2010) (2011) y MADALENO y MONTERO (2011)

En el Uruguay, donde el consumo de la hierba-mate es casi universal (96%), superior incluso a la de Argentina (93%), se han añadido entrevistas a simples consumidores de especies medicinales también. El cuadro 2 presenta la recopilación de información primaria en nueve ciudades y regiones metropolitanas, entre 1998 y 2011. He realizado ya investigación en 2012, pero los resultados serán presentados en otra oportunidad. Al tener un clima desértico costero, la región metropolitana de Lima (que incluye el Callao), no tuve muestra de huertos y de jardines cultivados, o sea, de agricultores urbanos. Además no he entrevistado ningún fitoterapeuta en el Uruguay, substituidos por diecinueve consumidores de infusiones y mate. Tampoco he

entrevistado curanderos en Cuba, al registrar que en ese grupo estaban los que practicaban “santería”. Subrayo que hay doscientas y cuatro especies comunes.

4. LOS JARDINES DE SALUD DE LATINOAMÉRICA

El primer resultado que estriba del trabajo de campo realizado en ocho países latinoamericanos es lo que las especies botánicas nativas de uso medicinal dominan en siete de los países. La excepción es el Uruguay, donde las plantas de uso terapéutico europeas corresponden a 27 especies, el 38.6%, contra 23 americanas, malo grado la preferencia ser el mate de *Ilex paraguariensis*, como señalamos.

Esto conduce el lector al segundo resultado reseñable de la investigación vertiente y que es el hecho de que, salvo en los países sur-atlánticos templados (Argentina y Uruguay), en los demás, que son mayormente tropicales, la primera preferencia son yerbas usadas en infusión calmante, digestiva y bastante ecléctica – *Matricaria chamomilla*, en el Perú y en Costa Rica; la *Melissa officinalis*, en Chile; *Lippia alba*, en Brasil; *Agastache mexicana*, en México; *Justicia pectoralis*, en Cuba.

El tercer resultado a subrayar es que las plantas de origen africana son poco numerosas (2.1%) ya que la migración de gentes y de culturas originarias de África fue forzada y, por lo tanto, no hubo posibilidad de aportar semillas, utilizándose en los ritos y prácticas de cura las plantas con usos similares del Nuevo Continente. El Cuadro 3 hace la síntesis del origen geográfico de las especies cultivadas, vendidas y consumidas en las nueve urbes latinoamericanas.

Cuadro 3: Origen Geográfica de las Plantas Latinoamericanas

Origen	Número de Especies	(%)
Americanas	343	61.2
Europeas	70	12.5
Asiáticas	63	11.3
Africanas	12	2.1
Pacíficas	4	0.7
Australianas	7	1.3
Universales	15	2.7
Desconocida	46	8.2
Total	560	100

Fuente: Trabajo de campo (1998-2011)

Respecto a los jardines donde se han tomado muestras, subrayo la presencia de la especie mediterránea romero (*Rosmarinus officinalis*), en el México percibida como nativa por las indias de los estados de México y de Puebla, que las vendían en el Mercado de Sonora (Ciudad de México) y en el Mercado 5 de Mayo, de Puebla. Se recomienda como analgésico y, en tomas abundantes, para la diabetes. Obtuvo el tercer lugar en las preferencias de mexicanos y costarricenses, el sétimo entre peruanos (que la adquieren en el mercado) y argentinos, los cuales, junto con los uruguayos (8º puesto), la utilizan frecuentemente como condimento. Sin embargo, las infusiones de romero son muy apreciadas también para el hígado, así como las decocciones se usan para lavar la frente y eliminar arrugas (Fig. 1).

Figura 1. Romero de jardín uruguayo



Figura 2. Alcanfor de un jardín de Colonia del Sacramento



De acuerdo con el especialista americano Michael Castelman (2009), desde 1235 se usa el romero macerado en vino para friccionar los miembros paralizados, como lo hizo con suceso un eremita que curó la Reina Isabel de Hungría. La creencia se ha expandido por toda Europa y, con el paso del tiempo, se pasó a usar la famosa “agua de Hungría” en caso de gota, de prevención de la calvicie, y otros problemas con el cabello. Esa era, bien a propósito, la prescripción de las informantes chilenas de los huertos obreros y familiares de La Pintana, entrevistadas en 2003.

La aplicación externa más destacada del romero en Latinoamérica suele ser, así, en fricciones, alcohólicas o no, contra dolores reumáticos. Señalo que en Uruguay se utiliza también para ese efecto el alcanfor (*Cinnamomum camphora*), planta asiática que se aclimató bien en el país (fig. 2). Entre las plantas americanas destaco el frailecillo (*Jatropha gossypifolia*) de Costa Rica, denominada Piñón Colorado en el Perú, Pião Roxo en Belem, Brasil, Mano de León en México. Se aplica externamente contra dolores reumáticos y en baños de asiento para resolver problemas ginecológicos. El lavado de heridas es reseñable por ser un buen cicatrizante. La ingesta cura desde la gastritis a cólicos estomacales y enfermedades venéreas. Sin embargo, hay que tomarse cuidado pues a pesar de sus reconocidos efectos antimicrobianos, anticonvulsivos y antibióticos, la planta es tóxica (AREVALO ET AL., 2007, NAVAS, 2007).

Otra planta originaria de las forestas tropicales americanas, conocida desde los primeros años de colonización, de esta vez vendida en mercados por toda Latinoamérica es la cáscara sagrada o cáscara de los Jesuitas (*Cinchona officinalis*), también conocida como quina. Se extrae del árbol nativo del Perú y suele ser la más famosa medicina natural contra fiebre y la malaria. De vuelta a huertos y jardines, otra planta de las culturas originarias es el maíz (*Zea mays*), cuyos “pellos” se usan como diurético. Aún hoy día la infusión se usa con suceso entre las mujeres, contra la cistitis, incluso en los medios universitarios, como he comprobado en la Universidad Nacional Autónoma de México, con quienes hemos investigado la ciudad de Cuernavaca, en 2006. La planta hace parte de la medicina ancestral Azteca, como he leído en los archivos del Museo de la Medicina en Ciudad de México, durante la misión del 2004 (MADALENO, 2004).

La fig. 3 presenta un jardín de Río Cuarto, en la pampa argentina. Los cultivos son todos orgánicos, con utilización de un estanque de compostaje, con lombrices. El riego usa el agua de un pozo, ya que la ciudad tiene déficit hídrico y, por lo tanto, durante la

misión de enero-febrero del 2011, la municipalidad pasaba multas a los vecinos que usasen agua de la red, durante el verano. Mesclado con el maíz, como suele ser vulgar en tantos jardines visitados, está otra especie nativa, originaria de Chile, y que se cultiva o vende en todas las urbes investigadas, el cedrón (*Aloysia triphylla*). Igualmente un anti-inflamatorio poderoso es uno de los más apreciados digestivos de América.

Figura 3. Jardín de Río Cuarto, pampa de Córdoba, Argentina



El trabajo de campo realizado en ocho países y nueve ciudades latinoamericanas muestra que las plantas medicinales consumidas son muy diversas. Totalizan 560 especies que pertenecen a ciento y tres familias distintas. Más reseñable, todavía, es el hecho de que cerca de un tercio (204) de las especies sean comunes a dos o más ciudades. Los agricultores urbanos prefieren las siguientes familias botánicas: Asteraceae, Lamiaceae, Malvaceae, Rosaceae, Verbenaceae and Euphorbiaceae. Son básicamente plantas herbáceas y arbustos, con talla más adecuada a la pequeñez de los jardines y patios traseros. Respecto a frutales, la familia de las Rutaceae suele ser la más común, constituida sobre todo por cítricos. Entre las cascarras vendidas en los mercados y ferias, las extraídas de las Fabaceae son las más numerosas. Siguen las Simaroubaceae y Lauraceae.

5. CONCLUSIONES

Las crisis financieras que se han sucedido en el siglo pasado y incrementado en el inicio del siglo XXI, han constituido una oportunidad excelente para los ciudadanos de Latinoamérica, que se han organizado para producir los alimentos frescos que consumen y para buscar en sus huertos y jardines las plantas necesarias para sanarse. Al cultivo se agrega el acopio de hierbas silvestres en lotes urbanos sin edificación, en forestas periurbanas, en el entorno rural.

La necesidad de disminuir los déficits comerciales y las deudas soberanas, han producido el desmonte y destrucción de los sistemas nacionales de salud por todo el mundo. Este hecho, juntamente con la disminución de los recursos disponibles para alimentar y cuidar de una población creciente, ha aumentado el foso entre los ricos y los pobres en la última década y explica porque aumentan las especies medicinales de los jardines y patios traseros, como vengo observando durante las misiones que hace quince años realizo en este espacio geopolítico.

En 1998, en dos misiones a Belem, en la Amazonía, he registrado noventa y siete especies en los jardines. En 2005, durante otra misión científica, de esta vez a los

mercados y ferias, he añadido 43 más. En fines del año 2010, en una misión a S. Luís, capital del estado del Maraón, también en Brasil, he registrado un total de ciento nueve. La misión conjunta con la Universidad de Río Cuarto, en Argentina, ha acrecentado ciento y veinte y cinco especies en una ciudad mediana, de la pampa de Córdoba. La misión a la pequeña Colonia del Sacramento agregó setenta más.

De acuerdo con Hagit Matras (1995), especialista en medicina popular de la Universidad de Jerusalén, existen básicamente dos tipos de medicina que usan herbolaria: la racional, que emplea prescripciones derivadas de hierbas o porciones de plantas; la mágico-religiosa que, en conjunto con la flora medicinal, usa la oración, amuletos, y rituales diversos. Mientras la primera suele ser practicada sobre todo por mujeres, cerca de 2/3 de los informantes de esta investigación hecha en América Latina, los rituales mágicos son dominados por hombres, la mayoría de los curanderos. Además de las cuestiones coyunturales de crisis, que favorecen el cultivo de jardines de salud, concluyo afirmando que la persistencia de la medicina natural se debe a la eficacia de la cura con plantas.

BIBLIOGRAFÍA

AREVALO, G., CARRASCO, G., GONZALES, J., GONZALES, L. PICHÍ, J., RÍOS, A., VICENTE, M., ZAMBRANO, K. ZUÑIGA, M. (2007): «Antibióticos naturales en Plantas Amazónicas» 3er Congreso Internacional de Plantas Medicinales. Lima, Instituto de Fitoterapia Americano, p. 23.

CASTELMAN, M. (2009): *The New Healing herbs: the essential guide to more than 125 of nature's most potent herbal remedies*. New York, Rodale.

DADUSH, U. y SHAW, W. (2011): *Juggernaut: How emerging markets are reshaping globalization*. Washington, Carnegie Endowment for Peace.

GALLERO, A. L. (2003): «La especulación financiera en contradicción con el espacio mercosureño». 9º Encuentro de Geógrafos de América Latina, 22-24 de abril, Mérida, Instituto de Geografía (sin páginas).

GONZÁLEZ, R. R., CALDAS, A. S. y BISNETO, J. M. (1999): *Desarrollo local y regional en Iberoamérica*. Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela.

MADALENO, I.M. (2002): *A Cidade das Mangueiras: Agricultura Urbana em Belém do Pará*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian/Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

MADALENO, I.M. (2011): «A Comparative Study of Medicinal Plant Cultivation and Uses in Six Latin American Cities.» *Advances in Environmental Biology*, n. 5(2), p. 307-314.

MADALENO, I. M. (2004): «Resultados preliminares de un estudio sobre plantas medicinales vendidas en Ciudad de México». *Actas del Congreso de Geografía de América Latina*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 14 pp. (CD-ROM).

MADALENO, I.M. (2010): «Traditional Medicinal Knowledge in Cuba.» En FAVRO, S. y BREBBIA, C.A. (ed.). *Island Sustainability*. Southampton: WitPress, p.101-110.

MADALENO, I.M. (2001): «Urban Agriculture Supportive Policies from two Distant Cities: Lisbon (Portugal) and Presidente Prudente (Brazil).» *Urban Agriculture Magazine*, n.4. p. 38-39.

MADALENO, I. M. y MONTERO, M.C. (2011): «El Cultivo de Plantas Medicinales, su Comercialización y Usos Fitoterapéuticos en Argentina: Estudio de Caso – La

- Ciudad de Río Cuarto, Córdoba, Argentina.» VIII Coloquio de Desarrollo Local. Baeza, Universidad Internacional de Andalucía (CD-ROM).
- MATRAS, H. (1995): «Jewish folk medicine in the 19th and 20th centuries.» En BERGER, N. (coord.) *Jews and Medicine: Religion, Culture and Science*. Philadelphia, The Jewish Publication Society, p. 113-135.
- MOUGEOT, L. J. A. (1994): «African city farming from a world perspective» En MOUGEOT, L. J. A. (coord.) *Cities Feeding People*. Ottawa, International Development Research Centre, p. 1-24.
- NAVAS, H. R. (2007): *La utilidad de las plantas medicinales en costa Rica*. Heredia, Editorial Universidad Nacional.
- OCAMPO, J. A. y VOS, R. (2008): *Uneven economic development*. New York, Zed Books and The United Nations.
- PANADERO, M. M. y CZERNY, M. (1991): *América Latina: Regiones en transición*. Albacete, Universidad de Castilla-la-Mancha.
- PEDUTO, E and SADTIKOVA, D. (2009): «The role of urban agriculture in building resilient cities: Examples of building resilient neighbourhoods in London». *Urban Agriculture Magazine*, n.22, p.34-36.
- PRICE, M. D. y COOPER, C. W. (2007): «Competing visions, shifting boundaries: The construction of Latin America as a World Region», *Journal of Geography*, n.106 (3), p. 113-122.
- SACHS, J. (2008): *The end of poverty*. New York, Penguin Books.
- SANTANDREU, A. PERAZZOLI, A. G. TERRILE, R. PONCE, M. (2009): «Urban agriculture in Montevideo and Rosário: A response to crisis or a stable component of the urban landscape?» *Urban Agriculture Magazine*, n.22. p. 12-13.
- UNDP (1996): *Urban Agriculture: Food, jobs and sustainable cities*. New York, United Nations Development Programme.
- ZARZA, E. G. (1992): *Las migraciones en Iberoamérica*. Salamanca, Universidad de Salamanca.
- ZEEUW, H. de (2011): «RUAFA 10 years: Achievements and Challenges» *Urban Agriculture Magazine*, n.25. p. 3-7, 2011.

GEOGRAFÍAS DE LA GOBERNANZA URBANA: AGENCIA LOCAL Y DIFERENCIAS ENTRE BARRIOS CÉNTRICOS Y PERIFÉRICOS.

MARC PARÉS

*Departamento de Geografia
Universitat Autònoma de Barcelona
marc.pares@uab.cat*

ISMAEL BLANCO

*Institut de Govern i Polítiques Públiques
Universitat Autònoma de Barcelona
ismael.blanco@uab.cat*

MARC MARTÍ-COSTA

*Institut de Govern i Polítiques Públiques
Universitat Autònoma de Barcelona
marc.marti@uab.cat*

RESUMEN

Las actuales tendencias neoliberales suelen reproducir determinados patrones de intervención urbana. Sin embargo, observamos como las redes de gobernanza implementadas en las políticas de regeneración urbana no siempre tienen las mismas características. La presente comunicación explora la importancia del lugar para entender la adopción de distintos modelos de gobernanza. El estudio se basa en un análisis comparativo de ocho barrios desfavorecidos en los que se ha aplicado un programa de regeneración urbana en el marco de la *Llei de Barris* (Ley de Barrios) de Cataluña. Concluimos que la agencia local, combinada con importantes factores estructurales, es de gran importancia para entender las geografías de la gobernanza urbana. El carácter céntrico o periférico de los barrios ha resultado ser uno de los principales factores explicativos de la diversidad en los modelos de gobernanza urbana.

PALABRAS CLAVE: gobernanza, regeneración urbana, agencia local, barrios desfavorecidos, periferia.

ABSTRACT

The current neo-liberal trends usually reproduce certain patterns of urban intervention. However, we observe that governance networks implemented in urban regeneration policies do not always have the same characteristics. This paper explores the significance of place when it comes to understand the adoption of different models of governance that. The study is based on a comparative analysis of eight neighborhoods in which an urban regeneration program has been implemented according to the *Llei Barris* (Neighbourhood Law) of Catalonia (Spain). We conclude that the local agency, combined with major structural factors, is of great importance in understanding the geographies of urban governance. The central or peripheral character of the neighbourhoods has emerged as one of the main factors explaining the diversity of urban governance models.

KEYWORDS: governance, urban regeneration, local agency, deprived neighbourhoods, suburbs.

1. INTRODUCCIÓN

Las prácticas neoliberales, la globalización y la nueva gestión pública han venido influyendo a las políticas urbanas de todo el mundo durante los últimos treinta años. Diversos autores, partiendo de una concepción hegemónica del neoliberalismo, tienden a asumir que los factores estructurales a nivel mundial (es decir, la influencia de un paradigma ideológico hegemónico) determinan las estrategias y las prácticas locales de gestión urbana (BRENNER y THEODORE, 2002; PECK y TICKEL, 2002; SWYNGEDOUW, 2007; SWYNGEDOUW et al., 2009). Sin embargo, a nuestro entender no se ha prestado suficiente atención a la variabilidad de las estrategias y prácticas urbanas que nos ofrecen los distintos regímenes locales. Esta comunicación pretende cubrir este déficit de análisis, poniendo de relieve cómo las redes de gobernanza urbana varían de un lugar a otro y, en consecuencia, la producción de las políticas urbanas tiene también una destacable variabilidad local.

Sobre la base de la comparación entre ocho estudios de caso en Cataluña, sostenemos que no sólo las presiones globales, sino también factores estructurales locales y la propia agencia local condicionan la producción de las políticas urbanas. Nuestra investigación pone en evidencia las diferencias entre distintas experiencias de un mismo programa de regeneración urbana, la *Llei de barris* (Ley de Barrios), impulsado por el Gobierno de Cataluña entre los años 2004 y 2010. Como veremos, distintos factores explican las diferencias que encontramos tanto en la configuración de las redes de gobernanza urbana como en los contenidos de las políticas de regeneración implementadas en cada uno de los barrios analizados. Sin embargo, hay un elemento que, sin ser el único factor explicativo, resalta por encima de los demás y resulta de especial interés para los estudios de Geografía Urbana: el carácter céntrico o periférico de los barrios.

La comunicación empieza desarrollando la discusión teórica en torno a la variabilidad en las formas de gobernanza urbana. A continuación, se describen las características básicas de los ocho estudios de caso que hemos seleccionado. Por último, se identifican los factores que explican los diferentes modelos de gobernanza urbana adoptadas en cada caso, lo que nos permite mostrar cómo las especificidades de cada lugar (tipo de barrio, tipo de municipio, el capital social y los antecedentes históricos recientes) determinan la forma en que el paradigma de la gobernanza en red ha sido interpretado y desarrollado en las diferentes localidades.

2. GOBERNANZA LOCAL, PARTICIPACIÓN E INTEGRALIDAD

Podemos definir la gobernanza como una nueva forma de gobierno en la que los responsables políticos buscan implicar a otros agentes en la elaboración de sus políticas públicas (PARÉS, 2009). Agentes que pueden ser tanto públicos (otros niveles de administración u otros departamentos) como privados (habitualmente actores del mercado y/o de la sociedad civil). Esta aproximación al paso del gobierno a la gobernanza local podría ser acusada de no reconocer que, de hecho, la cooperación entre los diferentes agentes (públicos y privados) para la producción de las políticas urbanas ha existido siempre. Desde la perspectiva de los regímenes urbanos, por ejemplo, la cooperación de los agentes privados y la movilización de recursos privados para la producción de las políticas urbanas se ha interpretado como un fenómeno intrínseco a cualquier sistema liberal (STONE, 1993). Incluso otros enfoques que no se

centran específicamente en el ámbito urbano, tales como el enfoque de las *policy networks* o los enfoques neocorporativistas han puesto de manifiesto la naturaleza intrínsecamente relacional del proceso de formulación de políticas públicas (KLIJN, 1997; BLANCO et al., 2011).

Entonces, ¿qué hay de nuevo en el fenómeno de la gobernanza local? Des de nuestro punto de vista, hay esencialmente tres nuevas características. La primera es que la cooperación entre los agentes se entiende como algo que ocurre de manera orgánica, sino como el producto de un proyecto político-ideológico que pretende transformar las formas de gobierno (un proyecto que algunos asocian a la Tercera Vía del Nuevo Laborismo británico y otros lo vinculan a la ideología neoliberal). La segunda característica es que esa transformación de las formas de gobierno está fuertemente asociada con ciertas dinámicas de cambio estructural en el ámbito mundial. Unas dinámicas de cambio que responden a un nuevo escenario de lógica post-fordista (STOKER, 2004). Y la tercera característica es que las prácticas de cooperación se basan en determinadas formas de organización (partenariados, consorcios, foros, etc.), distintas a los modos informales de cooperación que predominaron en el pasado.

La literatura comparada sobre gobernanza urbana ha tendido a hacer hincapié en las diferencias observadas entre los modelos de gobernanza implementados por diferentes países en todo el mundo (DENTERS y ROSE, 2005; GEDDES, 2005), contribuyendo así a la generación de un visión más rica y compleja de las especificidades nacionales en la transición hacia la nueva gobernanza local. Sin embargo, tal y como muestra Geddes, la imagen que surge de este tipo de estudios comparativos es confusa:

“Clearly, there is a shift taking place towards local governance, but equally clearly this is not taking place at the same pace everywhere. Moreover, no clear patterns of change emerge beyond certain basic factors – much research currently appears to suggest no more than many national specificities” (GEDDES, 2005: 362).

Y lo que es peor, este tipo de estudio nos obliga a hacer generalizaciones excesivas sobre las características de cada país, sin tener en cuenta la gran diversidad de experiencias que existen dentro de ellos. A nuestro entender, los contextos locales -las condiciones sociales, económicas, culturales y políticas de cada lugar-, así como la capacidad de agencia de los actores locales -gobiernos locales, organizaciones de la sociedad civil, empresas locales-, pueden producir formas muy diferentes de gobernanza urbana en diferentes localidades, a pesar de estar condicionados por las mismas circunstancias regionales, nacionales, o globales.

Explorar la variabilidad de los modos de gobernanza a nivel local (e incluso a nivel sub-local) es importante, a nuestro juicio, porque este tipo de análisis puede ilustrarnos sobre la desigual capacidad de los distintos territorios para promover modelos de gobernanza en red más o menos acordes, por ejemplo, con ciertos ideales democráticos. Por otra parte, estudios recientes han demostrado una relación dialéctica entre los modelos de gobierno y los resultados de las políticas de regeneración urbana, reflejando como los casos en los que la participación ciudadana es más intensa tienden a ser aquellos en los que también hay una mayor orientación de las políticas de regeneración hacia el desarrollo social y comunitario (PARÉS et al., 2012). Explorar las geografías de la gobernanza, pues, se convierte en una tarea crucial para entender las diferentes respuestas políticas a los actuales problemas urbanos y así contribuir al debate acerca de los efectos del neoliberalismo en la gobernanza local.

Dos dimensiones, en nuestra opinión, son fundamentales para comprender la variabilidad local en las formas de regeneración urbana. La primera es la "participación ciudadana". Mientras que algunos autores subrayan los riesgos de las redes de gobernanza democrática (SWYNGEDOUW 2005, 2007; SWYNGEDOUW et al., 2009), otros sostienen que la participación ciudadana es uno de los elementos clave que las nuevas formas de gobernanza podrían introducir para mejorar nuestras democracias (COAFFE y HEALY, 2003; NEWMAN, 2005; RACO, 2003). Tal y como apuntan Lowndes y Sullivan (2004), la relación entre la gobernanza en red y la participación ciudadana no puede darse por sentado. La literatura sobre el "anclaje democrático" de las redes de gobernanza (SORENSEN y TÖRFING, 2005) ha señalado que las diferentes redes pueden tener un desempeño democrático desigual y ha propuesto una serie de criterios para evaluar este aspecto.

La segunda dimensión que entendemos que es importante para la comprensión de la variabilidad de la gobernanza en las políticas de regeneración urbana es la "integralidad". Es decir, el hecho de que las políticas de regeneración comprendan no sólo intervenciones de carácter urbanístico (físicas) para una transformación urbana de lógica económica, sino que también integren la dimensión social, enfatizando el derecho de permanencia en el barrio de sus habitantes y procurando mejorar sus condiciones de vida. La regeneración urbana puede ser tanto una estrategia de transformación de las condiciones físicas y económicas de un lugar que cause un efecto gentrificador (SMITH, 2002) como un proceso de mejora de las condiciones de vida de los residentes, lo que refuerza su derecho a la ciudad. Este último concepto exige una visión integral de la regeneración, pues no se limita a sus aspectos físicos y económicos (REGENERA, 2007).

En base a estas dos dimensiones de análisis, entendemos que es posible concebir formas no-neoliberales de gobernanza urbana, caracterizadas tanto por promover una intensa participación de la ciudadanía en las redes de gobernanza como por adoptar un enfoque integrado de los problemas urbanos. Esta perspectiva implica dar un paso adelante con respecto a las teorías que subrayan la naturaleza dependiente del contexto (BRENNER y THEODORE, 2002) o el carácter variopinto de las distintas formas de neoliberalismo urbano (BRENNER et al., 2010). Ambos enfoques, en nuestra opinión, tienden a descuidar la posibilidad de desarrollar políticas urbanas alternativas o explícitamente opuestas al neoliberalismo. Ambos insisten en presentar el neoliberalismo como un modelo hegemónico, a pesar de reconocer las múltiples formas que puede tomar en diferentes lugares, y etiquetan como "neoliberal" casi cualquier tipo de práctica de gobernanza urbana. La idea del neoliberalismo "*roll-out*" (PECK y TICKEL, 2002) insiste en este tipo de razonamiento, ya que nos lleva a interpretar las prácticas participativas y cualquier medida de inclusión social o desarrollo comunitario como parte del proyecto neoliberal.

Davies ha sugerido recientemente un enfoque gramsciano para explorar la gran variedad que existe en las redes de gobernanza urbana (DAVIES, 2011), lo que puede ser de gran ayuda para analizar no sólo las principales características de las diferentes redes, sino también las condiciones en las que se toman los diferentes tipos de acuerdos. Nuestro análisis de la Ley de Barrios de Cataluña tendrá como objetivo poner a prueba la plausibilidad de las formas no-neoliberales de gobernanza urbana, investigando sobre aquellos factores que favorecen su desarrollo.

3. LOS ESTUDIOS DE CASO

A través del programa de la Ley de Barrios el Gobierno de Cataluña financiaba proyectos de regeneración en barrios desfavorecidos a petición de los Ayuntamientos. Aunque las bases del programa fijaban una serie de requisitos sustantivos y operativos que todos los proyectos debían cumplir, la ejecución de los mismos correspondía íntegramente a los Ayuntamientos que, además, debían asumir también entre el 10% y el 25% de los gastos de ejecución.

Esta investigación se ha llevado a cabo a partir de un análisis cualitativo comparando ocho barrios que recibieron financiamiento en las dos primeras convocatorias de la Ley de Barrios (años 2004 y 2005). Se escogieron estas dos convocatorias porque eran las que tenían un nivel de ejecución suficiente como para poder extraer conclusiones significativas.

Se utilizaron los siguientes métodos de recopilación de datos para cada uno de los barrios seleccionados: a) análisis documental de los proyectos de mejora de barrios, los informes de los comités de seguimiento, los informes sobre los procesos de participación y otros informes relacionados con el proyecto, b) 61 entrevistas semi-estructuradas con políticos, expertos y otras personas vinculadas a los estudios de caso y c) la observación directa, siempre que fue posible, de las sesiones participativas.

Los criterios de selección para los estudios de caso fueron los siguientes: a) las características del municipio, especialmente a la población, diferenciando entre los municipios grandes (más de 50.000 habitantes) y pequeñas, y b) las características del barrio, diferenciando entre los barrios céntricos y los periféricos.

Nuestra investigación pretendía analizar cómo los factores de carácter local, y más concretamente el tipo de barrio (céntrico o periférico), determinan la conformación de diferentes modelos de gobernanza urbana en las políticas de regeneración. Por lo tanto, la muestra de estudios de caso tenía que garantizar suficiente diversidad en las características históricas y geográficas de los barrios seleccionados. Mediante la combinación de los criterios antes mencionados, se logró la variabilidad deseada. En el siguiente cuadro se detallan los barrios seleccionados y sus principales características sociodemográficas.

Cuadro 1. Estudios de caso

Municipio	Barrio	Población	Tipología	Inmigración	Desempleo	Grupos vulnerables
Barcelona (grande)	Sta. Caterina - St. Pere	15.008	Céntrico	27%	12,7%	Inmigrantes Gente mayor
Lleida (grande)	La Mariola	10.800	Periférico	7,9%	15%	Gitanos Gente mayor
Manlleu (pequeño)	L'Erm	3.324	Periférico	4,7%	16%	Inmigrantes
Olot (pequeño)	Centro histórico	1.832	Céntrico	28,9%	15,3%	Inmigrantes
Ripoll (pequeño)	Barri Vell	1.335	Céntrico	9%	8,4%	Gente mayor
Santa Perpètua (pequeño)	Can Folguera	6.900	Periférico	21	23,1%	Inmigrantes Gitanos
Tarragona (grande)	Campclar	8.550	Periférico	---	12,7%	Gitanos
Terrassa (grande)	Distrito II	19.798	Periférico	30%	12,8%	Inmigrantes Gitanos

Fuente: elaboración propia

4. EL LUGAR IMPORTA: DISTINTOS MODELOS DE GOBERNANZA

Partiendo del análisis comparativo entre los ocho casos arriba mencionados mostramos a continuación cuatro factores locales que nos ayudan a entender la configuración de modelos específicos de gobernanza urbana. El carácter céntrico o periférico del barrio aparece como el principal elemento explicativo. Sin embargo, este no es el único factor, aunque es cierto que algunos de los otros factores que presentamos pueden guardar cierta relación con el carácter céntrico o periférico del barrio. Así, para comprender bien la producción diferenciada de modelos de gobernanza urbana hay que tener en cuenta, además del carácter céntrico o periférico del barrio, otros elementos como el tamaño del municipio, el capital social del barrio, su trayectoria en políticas de regeneración urbana o la existencia de conflictos previos.

Como veremos, es la interacción entre los factores estructurales de cada barrio – sus características históricas y geográficas- y la agencia local del mismo lo que determina el modelo de gobernanza urbana finalmente adoptado en cada caso.

4.1. Tipo de Barrio: centro vs periferia.

La primera dimensión a considerar es la diferencia entre los barrios céntricos y los periféricos, entendiendo como "centro" los centros históricos pre-industriales, y como "periferia" los barrios construidos como resultado de la expansión urbana de los años 1950 y 1960.

Los centros históricos analizados comparten un conjunto de características que los diferencia de los otros casos: son zonas densamente pobladas con viviendas antiguas y numerosas deficiencias tanto estructurales (mal estado de conservación de las fachadas, degradación de los elementos comunitarios, elevado número de edificios vacíos y alta presencia de edificios en ruinas - especialmente significativos en el caso de Olot) como en infraestructuras básicas (agua potable, instalaciones eléctricas de baja tensión, etc). La mayoría de las propiedades de estos barrios son de alquiler, con inquilinos de edad de renta baja y con un predominio de propietarios ausentes que no han atendido adecuadamente sus edificios. La composición socio-demográfica de estos barrios también sigue algunos patrones comunes: mayores niveles de envejecimiento y superenvejecimiento de la población local y alta tasa de población inmigrante (28,9% en Olot y el 27% en Barcelona), que tienden a concentrarse en estas áreas debido a la accesibilidad a la vivienda. En lo que respecta a la actividad económica, se trata de áreas en las que, históricamente, la actividad comercial ha predominado: pequeñas empresas familiares combinadas con pequeños talleres. Actualmente hay una caída en la actividad, con lo que o bien ha habido un incremento de los locales vacíos (33,9% en el Centro Histórico de Olot) o bien se han sustituido los locales históricos del barrio por nuevas actividades orientadas bien a la población inmigrante o bien a la nueva ciudadanía aburguesada (Sta. Caterina - St. Pere en Barcelona).

Los barrios periféricos, por el contrario, tienden a ser barrios construidos bajo el franquismo para resolver la falta de vivienda causada por el crecimiento migratorio que experimentaron muchas ciudades catalanas durante los años 1950 y 1960. Aunque en la mayoría de los casos existe una amplia gama de tipos de vivienda, la presencia de bloques de pisos (algunos de ellos en un mal estado de conservación), la ausencia de ascensores y la falta de mantenimiento son características comunes en todos ellos. Estos barrios, además, heredan los problemas derivados de la planificación urbanística anterior: uso exclusivamente residencial, falta de instalaciones para la comunidad y

deficiencias en la accesibilidad. La mayoría de las viviendas son de propiedad privada, aunque las instituciones públicas jugaron un papel importante en la construcción de estos barrios. La composición socio-demográfica tiende a ser más homogénea que en los barrios céntricos y la clase trabajadora no cualificadas es predominante. En muchos casos el tipo de construcción no estaba pensado para albergar locales comerciales en la planta baja, con lo que el comercio de estos barrios suele ser bastante débil. Los barrios periféricos, además, se vieron seriamente afectados por el proceso de desindustrialización de la década de 1980, y aunque los sectores de la construcción y de los servicios absorbieron buena parte de la población desempleada durante los años 1990 y principios de los 2000, los niveles de desempleo siempre han sido superiores a los de los barrios céntricos.

Analizando las políticas de regeneración de los ocho casos de estudio observamos que el objetivo fundamental de los barrios céntricos es volver a su carácter de áreas centrales y llegar a ser atractivos, con lo que los programas de regeneración se han orientado claramente al consumo y a las clases medias. En cambio, en los casos de la periferia se identifica una mayor tendencia a orientar la política de regeneración hacia la cohesión social. Esto podría explicarse porque en todos los casos de estudio de la periferia, a diferencia de las áreas céntricas, los gobiernos locales no han concebido los barrios como áreas estratégicas para sus ciudades. En consecuencia, las políticas urbanas en estas áreas han sido menos especulativas y las tendencias de gentrificación han sido prácticamente inexistentes.

El contenido de los proyectos de regeneración de ambos tipos de zonas, pues, son muy diferentes: más integralidad y mayor énfasis en los aspectos socio-comunitarios en las periferias; menos integralidad y mayor énfasis en los aspectos físicos y económicos en los barrios céntricos.

También podemos ver que, con la excepción de Sta. Caterina - St. Pere en Barcelona, la participación de la ciudadanía en los planes de los barrios céntricos tiende a ser menor que en las zonas periféricas. Como veremos en las secciones siguientes, el tipo de capital social y también la ausencia de conflictos previos en Olot y Ripoll, podría explicar su menor grado participación ciudadana. Por el contrario, el capital social tipo *bridging*, entre otros factores, podría explicar el mayor nivel de participación ciudadana que encontramos en algunas zonas periféricas como las de Manlleu, Terrassa o Santa Perpètua.

4.2. La administración municipal y el tamaño del municipio.

Otro factor diferenciador que hemos identificado es el tamaño del municipio. En términos de participación, los municipios más pequeños tienden a desarrollar prácticas más informales de participación, ya que hay menos distancia entre la administración y la ciudadanía - una circunstancia que se ve en los casos del Centro Histórico de Olot y el Barri Vell de Ripoll. Este hecho, que no puede ser considerado negativo *per se*, puede, sin embargo, generar algunos efectos de distorsión en la participación, ya que la informalidad favorece la cooperación bilateral y, al mismo tiempo, genera situaciones de desigualdad en las relaciones entre la administración y los diferentes agentes.

Otro factor observado en los municipios más pequeños es la falta de recursos del gobierno local, hecho que intensifica la necesidad de buscar otras fuentes de financiación. Este factor explica por qué hay una mayor densidad de instituciones públicas en las redes de gobernanza de los municipios más pequeños (Olot, Ripoll, Manlleu, Santa Perpètua) que en las de los más grandes (Barcelona y Terrassa). Nuestro

análisis revela que cuando mayor es la densidad de instituciones públicas en la red, menor es el espacio dedicado a la participación de la comunidad.

En los municipios más grandes, por otro lado, existe una tendencia a establecer programas de participación más estructurados, aunque a veces estos corren el riesgo de ser excesivamente técnicos y profesionalizados. Otro de los problemas que identificamos es la superposición de órganos de participación, que pueden llegar a generar un efecto de desestructuración de la participación, tal y como pudimos observar claramente en el caso de La Mariola, en Lleida.

4.3. Tipología de capital social predominante en el barrio.

Como ya hemos apuntado anteriormente, el tipo de relaciones sociales y las normas de confianza y reciprocidad de los barrios son también fundamentales para entender las estructuras de gobernanza implementadas en un lugar u otro. Encontramos en los casos estudiados diferentes formas de capital social: *bonding*, *bridging* y *linking* (PUTNAM, 1993; TAYLOR, 2003; GILCHRIST, 2004).

El capital social de tipo *bonding* tiende a desarrollarse en los barrios con identidades fuertes y con un tejido social tradicional y homogéneo. Este es el caso de los centros históricos de Olot y Ripoll, donde las asociaciones de comerciantes y las asociaciones de vecinos predominan sobre cualquier otro tipo de organización social. Lo mismo ocurre en La Mariola (Lleida), donde nos encontramos con una comunidad gitana dominante, con una fuerte identidad étnica. Las formas de participación observadas en este tipo de casos tienden a basarse en la confianza y la lealtad entre los miembros del grupo social dominante. La comunicación del Ayuntamiento con las asociaciones tiende a ser de carácter bilateral y se suele realizar a través de canales informales. En los tres casos, los órganos formales de participación tienden a ser escasos y marginales.

El capital social de tipo *bridging* tiende a desarrollarse en zonas con un tejido diversificado de asociadas y donde hay grupos sociales heterogéneos, como suele suceder en los barrios multiculturales. Hemos observado este tipo de capital social en el Distrito II de Terrassa, en el barrio de L'Erm de Manlleu y en Can Folguera (Santa Perpètua). En estos casos, el compromiso público tiende a ser más estructurado, ya que los mecanismos participativos se ven a menudo como un dispositivo importante para la prevención y la resolución de conflictos.

Por último, el capital social de tipo *linking* es predominante en los barrios donde la intervención de la administración ha dado lugar a una reproducción de las relaciones de poder con un tejido asociativo fuertemente segmentado, lo que puede generar situaciones de clientelismo o de conflicto entre las organizaciones sociales. Este es el caso de Sta. Caterina – St. Pere en Barcelona y de Campclar en Tarragona.

4.4. Trayectoria: programas anteriores y conflictos previos.

Finalmente, hemos detectado que la trayectoria del barrio previa a la implementación del programa de regeneración analizado es de gran relevancia para entender cómo este se ha configurado.

En primer lugar, vemos como en los casos de Sta. Caterina - St. Pere en Barcelona y el Centro Histórico de Olot, los programas de regeneración se conciben como una continuidad de anteriores proyectos urbanos, con una fuerte orientación hacia los aspectos físicos de la regeneración. Así, la baja integralidad de estos casos podría interpretarse como consecuencia de la adopción de una lógica continuista.

Y, en segundo lugar, observamos que las luchas políticas del pasado son cruciales para entender los modelos participativos adoptados en cada caso. De los ocho casos estudiados hay tres en los que ha habido importantes conflictos previos. En los casos del Distrito II de Terrassa y L'Erm de Manlleu, los conflictos habían causado un enfrentamiento entre parte de la población local y grupos de recién llegados, mientras que en el caso de Sta. Caterina - St. Pere (Barcelona) el conflicto había causado un enfrentamiento entre una parte del tejido de la comunidad del barrio y el gobierno municipal. En los tres casos, la participación en la ejecución del programa de regeneración fue alta, y en dos de los casos (Manlleu y Barcelona), la capacidad de influencia de la ciudadanía en la política de regeneración fue significativa. La participación ciudadana, pues, tiende a ser de mayor intensidad cuando han existido conflictos previos, pues las estructuras participativas son percibidas por los gobiernos locales como una forma de reducir la posibilidad de que emerjan nuevos conflictos. Del mismo modo, la existencia de conflictos previos y movilizaciones pone mayor presión sobre los gobiernos locales para que estos tengan en cuenta la voz de la ciudadanía.

5. CONCLUSIONES

Como resultado de esta investigación podemos afirmar que las características histórico-geográficas del lugar nos permiten entender el desarrollo de diferentes modelos de gobernanza -con diferentes grados de la integralidad y la participación- que, a su vez, producen distintas políticas de regeneración urbana. Nuestro análisis revela que los barrios en los que se desarrollan redes más integrales y más participativas de gobierno son los barrios periféricos, con un tipo de capital social *bridging* y donde ha habido conflictos previos. Los barrios con menores niveles de participación y integralidad en las políticas de regeneración urbana, en cambio, son los barrios céntricos en los que predomina el capital social *bonding* y donde hay una ausencia de conflictos previos.

Nuestro análisis pone de manifiesto la importancia de la dimensión local para comprender las geografías de la gobernanza. Algunos de los factores que hemos identificado, tales como el tipo de barrio o el tamaño de los municipios, son claramente estructurales. En este sentido, hemos observado que los planes de regeneración más participativos e integrales tienden a desarrollarse en los barrios periféricos y no en los centros históricos. En otras palabras, nuestra investigación indica que cuando menor es la jerarquía urbana de un barrio (menor es su centralidad), mayores son las oportunidades que este barrio tiene para el desarrollo integral de procesos de transformación urbana altamente participativos.

Sin embargo, hemos encontrado otros factores que ofrecen también oportunidades para la agencia local en favor de una gobernanza urbana contraria al modelo neoliberal dominante. El capital social, las políticas anteriores y la existencia de conflictos previos son, todos ellos, elementos que están sujetos a la acción de los actores locales.

Sin negar la importancia de la economía mundial y el hecho de que los problemas que esta crea pueden ser demasiado grandes para ser resueltos a través de la agencia local (MCCULLOUGH, 2002, p.418, citado en TAYLOR, 2003), entendemos que estas oportunidades para la participación y la integralidad que se abren en determinados contextos locales pueden inducir a ciertas prácticas de regeneración urbana que, efectivamente, representen un intento más o menos exitoso para contrarrestar la hegemonía neoliberal.

Ciertamente, cualquier práctica de regeneración de carácter comunitario se encontrará con un montón de dificultades. Aun así, investigaciones científicas como la que hemos expuesto pueden contribuir a aclarar los distintos enfoques teórico-normativos de las políticas de regeneración urbana y, al mismo tiempo, definir los criterios de análisis a través de los cuales podemos determinar la alineación de este tipo de prácticas dentro o fuera del paradigma neoliberal. En este sentido, en el presente trabajo hemos sugerido que la intensidad y la calidad de la participación pública en las redes de gobernanza urbana, así como el enfoque integral de los problemas de los barrios desfavorecidos, nos proporcionan un punto de referencia a través del cual poner a prueba empíricamente la presencia de los principios neoliberales en el prácticas específicas de regeneración urbana.

BIBLIOGRAFÍA

- BLANCO, I.; LOWNDES, V. y PRATCHETT, L. (2011): "Policy Networks and Governance Networks: Towards Greater Conceptual Clarity", *Political Studies Review*, n. 9 (3), p. 297-308.
- BRENNER, N. y THEODORE, N. (2002): "From the 'new localism' to the spaces of neoliberalism", en BRENNER, N. y THEODORE, N. (eds.) *Spaces of Neoliberalism: urban restructuring in North America and Western Europe*, Oxford, Blackwell, p. v-xi.
- BRENNER, N.; PECK, J. y THEODORE, N. (2010): "Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways", *Global Networks*, n. 10 (2), p. 182-222.
- COAFFE, J. y HEALEY, P. (2003): "My voice: my place: tracking transformations in urban governance", *Urban Studies*, n. 40(10), p. 1979-1999.
- DAVIES, J. (2011): *Challenging governance theory. From networks to hegemony*, Bristol, The Policy Press.
- DENTERS, B. y ROSE, L. (eds.) (2005): *Comparing Local Governance: Trends and Developments*, New York, MacMillan.
- GEDDES, M. (2005): "Neoliberalism and local governance. Cross-national perspectives and speculations", *Policy Studies*, n. 23 (3-4), p. 359-377.
- GILCHRIST, A. (2004): *The well-connected community. A networking approach to community development*, Bristol, The Policy Press.
- LOWNDES V. y SULLIVAN, H. (2004): "Like a Horse and Carriage or a Fish on a Bicycle: How Well do Local Partnerships and Public Participation go Together?", *Local Government Studies*, n. 30, p. 51-73.
- NEWMAN, J. (2005): "Participative governance and the remaking of the public sphere", en NEWMAN, J. (ed.) *Remaking Governance: Policy, Politics and the Public Sphere*, Bristol, The Policy Press, p. 119-138.
- PARÉS, M. (2009): *Participación y calidad democrática. Evaluando las nuevas formas de democracia participativa*, Barcelona, Editorial Ariel.
- PARÉS, M.; BONET, J. y MARTÍ M. (2012): "Does Participation Really Matter in Urban Regeneration Policies? Exploring Governance Networks in Catalonia (Spain)", *Urban Affairs Review*, n. 42(2), p. 238-271.
- PECK, J. y TICKEL, A. (2002): "Neoliberalizing Space", en BRENNER, N. y THEODORE, N. (eds.) *Spaces of Neoliberalism: urban restructuring in North America and Western Europe*, Oxford, Blackwell, p. v-xi.
- PUTNAM, R. (1993): *Making democracy work: Civic traditions in modern Italy*, Princeton, Princeton University Press.

- RACO, M. (2003): "Governmentality, subject-building and the discourses and practices of devolution in the UK", *Transactions of the Institute for British Geography*, n. 28(1), p. 75-95.
- REGENERA (2007): Urban regeneration of deprived neighbourhoods across Europe. Final report, en: <http://urbact.eu/fileadmin/corporate/pdf/FinalReports/REGENERA_Final_Report.pdf>
- SMITH, N. (2002): "New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy", en BRENNER, N. y THEODORE, N. (eds.) *Spaces of Neoliberalism: urban restructuring in North America and Western Europe*, Oxford, Blackwell, p. v-xi.
- SORENSEN, E. y TORFING, J. (2005): "The Democratic Anchorage of Governance Networks", *Scandinavian Political Studies*, n. 28, p. 195- 218.
- STOKER, G. (2004): *Transforming local governance. From Thatcherism to New Labour*, New York, Palgrave.
- STONE, C. (1993): "Urban Regime Analysis and the Capacity to Govern: a Political Economy Approach", *Journal of Urban Affairs*, n. 15, p. 1-28.
- SWYNGEDOUW, E. (2005) "Governance innovation and the Citizen: the Janus Face of Governance-beyond-the-State". *Urban Studies*, n. 42 (11), p. 1991-2006.
- SWYNGEDOUW, E. (2007): "The Post-Political City", en BAVO (eds.) *Urban Politics Now. Re-imaging democracy in the neoliberal city*, Rotterdam, NAI Publishers, p. 58-77.
- SWYNGEDOUW, E. (2009): "Civil Society, Governmentality and the Contradictions of Governance-beyond-the-state: the Janus-face of Social Innovation", en: Hillier, J.; Moulaert, F. y Vicari, S. (eds.) *Social Innovation and Territorial Development*, London, Ashgate, p. 63-80.
- TAYLOR, M (2003): *Public Policy in the Community*, London, Palgrave.

LA INFLUENCIA DE LOS CENTROS COMERCIALES EN LAS REALIDADES URBANAS EN ESPAÑA. APROXIMACIÓN AL CASO DE GALICIA.

ÁNGEL MIRAMONTES CARBALLADA

IDEGA (Instituto Universitario de Estudos e Desenvolvemento de Galicia)

Universidade de Santiago de Compostela.

angelmiramontes@gmail.com

RESUMEN

Los centros comerciales son equipamientos que ejercen influencia a nivel supramunicipal incidiendo en la oferta de bienes y servicios, en la demanda y el consumo de la población de su área de influencia. Además generan impacto urbanístico en el entorno en el que se ubican y en ocasiones son utilizados como elementos de dinamización de determinados barrios de muchas ciudades españolas. Estos factores de importancia para el desarrollo de la actividad comercial y la estructura de las áreas urbanas, muestran la necesidad de realizar estudios sobre la situación actual de los centros comerciales y su influencia en las ciudades españolas. El motivo de centrar el estudio en Galicia se debe, en gran medida, a la proliferación de estos equipamientos a lo largo de este territorio y, a espacios concretos como el municipio y área de influencia de A Coruña. Para realizar este estudio se utilizan diferentes indicadores que se están trabajando dentro del proyecto financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación: *Sistema de indicadores para el análisis de las dinámicas urbanas y metropolitanas en España a comienzos del siglo XXI*. Indicadores que se acompañan de una serie de representaciones cartográficas, realizadas con herramienta SIG, que intentarán ayudar a sintetizar la influencia de los centros comerciales en el territorio.

PALABRAS CLAVE: centros comerciales, áreas urbanas, España, Galicia.

ABSTRACT

Shopping centers are facilities that influence supra at influencing the supply of goods and services, demand and consumption of the population of their area of influence. Also generate urban impact on the environment in which they are located and are sometimes used as elements of revitalization of certain neighborhoods in many Spanish cities. These factors of importance for the development of commercial activity and structure of urban areas show the need for studies on the current status of the shopping centers and its influence in the Spanish cities. The reason for focusing the study in Galicia is due in large part to the proliferation of these facilities throughout the territory, and specific areas such as the city and area of influence of A Coruña. To perform this study using different indicators that are working within the project financed by the Ministry of Science and Innovation: *Sistema de indicadores para el análisis de las dinámicas urbanas y metropolitanas en España a comienzos del siglo XXI*. Indicators that are accompanied by a series of cartographic representations, made with a GIS tool that will try to help synthesize the influence of shopping centers in the territory.

KEYWORDS: shopping centers, urban areas, Spain, Galicia.

1. INTRODUCCIÓN¹

El fenómeno de los centros comerciales es un tema que posee un elevado número de trabajos y además, han sido realizados desde diferentes puntos de vista y disciplinas como la sociología, economía, arquitectura o geografía. Incluso recientemente se han realizado diferentes programas y documentales en televisión sobre la influencia de los centros comerciales.

A grandes rasgos se puede afirmar que dentro de estos estudios, nos encontramos con que han vinculado a los centros comerciales el protagonismo de diferentes cambios que se han producido desde el punto de vista económico, social, ambiental e incluso cultural de ciertos territorios. Sin embargo, la presente comunicación se centra más en temas territoriales y, concretamente a la localización e influencia de los centros comerciales en las áreas urbanas de España y, el caso concreto del municipio gallego de A Coruña.

Para alcanzar este objetivo se trabajan una serie de indicadores que se incluyen dentro del proyecto de investigación *Sistema de indicadores para el análisis de las dinámicas urbanas y metropolitanas en España a comienzos del siglo XXI* financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación. A pesar de que en este proyecto se manejan más de 200 indicadores, en este caso el estudio utiliza cuatro: cuota de mercado, número de centros comerciales, densidad de población e índice de actividad comercial. Todos estos indicadores son a escala municipal y se utilizan para el análisis general de España, así como datos e informes de la Asociación Española de Centros Comerciales (AECC), entre otros.

Dentro de la relación de publicaciones más significativas que han estudiado los centros comerciales desde la ciencia de la Geografía, hay algunas que destacan o en su momento arrojaron una serie de conclusiones que no se habían estudiado como son los trabajos de Serrano y otros (1991), Escolano (1995 y 1999) o Moreno (1999). Sin embargo se resalta la significación de uno de estos casos, la publicación titulada: *Los centros comerciales. Espacios postmodernos de ocio y consumo* (Escudero, 2008), realizada por Luis Alfonso Escudero Gómez. Pues de un modo claro este trabajo nos muestra como existen casos de espacios urbanos que casi se convierten en centros comerciales y que llegan a configurarse con un parecido sumamente similar y repetido a lo largo de diferentes espacios. A su vez también nos indica que estos no lugar o espacio uniforme, van más allá de la funcionalidad con la que se crearon que era el desarrollo de la actividad comercial. Pues se convierten en verdaderos espacios en los que gran parte de la sociedad urbana pasan su tiempo de ocio y convierten esta “actividad”, en muchos casos, casi en una forma de vida. También hay que destacar que la actividad comercial (compra y venta de productos), origen principal por el que se crearon estos centros, cada vez pierde la capacidad de atracción que tuvieron en sus orígenes en favor de otras actividades y servicios que se pueden utilizar en estos centros como restaurantes, cines, boleras, pistas de patinaje o karting. Servicios quizás, más propios de un parque de atracciones.

¹ Comunicación realizada con la ayuda del proyecto de investigación: *Sistema de indicadores para el análisis de las dinámicas urbanas y metropolitanas en España a comienzos del siglo XXI (CSO2010-16298)* financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

2. BREVE APROXIMACIÓN A LAS DIFERENTES CONCEPCIONES DE LOS CENTROS COMERCIALES

A continuación se incide un poco más en la diversidad “conceptual” que han tenido los centros comerciales y su influencia en las áreas urbanas.

El centro comercial como espacio de estatus social efímero. Esta es la percepción de los urbanistas mexicanos Antún y Muñoz (1992) (CORNEJO, 2006, páginas 20-21), que inciden en: *la posibilidad de visitar un centro comercial en un ambiente agradable, la comodidad de tener acceso en vehículo propio o el fácil acceso en servicio público de transporte de pasajeros, fuera del viejo centro de la ciudad y con una clara identificación en el nivel socioeconómico de las zonas en donde se localizan, ofrece al consumidor un lugar privilegiado y seleccionado para realizar compras o satisfacer necesidades recreativas y sociales. Así, se agrega un estatus social al modo de consumir que difícilmente se encuentra en el viejo centro de la ciudad* (ANTÚN Y MUÑOZ, 1992:7). Por lo que inciden en lo positivo que pueden llegar a ser los centros comerciales en el desarrollo social y en la estructura urbana de determinadas ciudades. Incluso los consideran como referentes dentro de las estrategias de desarrollo inmobiliario.

El centro comercial como espacio de revitalización de la ciudad. El arquitecto estadounidense Rubenstein (RUBENSTEIN, 1978, páginas 16-92) (CORNEJO, 2006, página 22) cita que: *para determinar si es posible desarrollar un conjunto comercial en forma exitosa, se deben analizar los factores culturales, socioeconómicos, naturales, políticos, legales y de financiamiento; estudiar más allá del medio ambiente inmediato y se examinará el contexto más vasto de la ciudad; también es necesario considerar el diseño y la calidad estética del espacio urbano, así como el mobiliario y la vegetación, ya sea como microclima, como elemento de la ingeniería ambiental, o en su uso arquitectónico y estético.* Aunque similar al caso anterior, le atribuye más facetas a los centros comerciales como es el equilibrio que deben mantener con el medio ambiente y el espacio urbano.

Mientras que el geógrafo Müller (MÜLLER, 2004) habla **del centro comercial y recreacional, entre el desarrollo urbano y la comunicación,** (CORNEJO, 2006, páginas 25-27) *partiendo de un concepto urbanístico de estos centros que va más allá de la función de compras y servicios, sino como lugar de esparcimiento y foco sociocultural y comunicativo, afirma que dichos centros funcionan como catalizadores que influyen y, en muchos casos, aceleran el desarrollo urbano. Dada su capacidad financiera, las empresas urbanizadoras tienen el poder de desarrollar nuevas urbanizaciones y centros comerciales aún contra la oposición de las oficinas de planeación municipal. Su estrategia es simple: construyendo un centro comercial se aumenta el valor de los terrenos adyacentes, que también pertenecen a la empresa urbanizadora. Sobre estos terrenos se desarrolla entonces una nueva urbanización que se puede vender con alta rentabilidad. Debido al desarrollo de vivienda en sus alrededores, el centro comercial sale ganando ya que los nuevos vecinos pueden ser futuros clientes. Por ello, dice Müller, hay que preguntarse si los centros comerciales son resultado del desarrollo de una ciudad o si el desarrollo de una ciudad es resultado de los centros comerciales.*

De hecho Müller va más allá y concluye diciendo que: *el centro comercial y recreacional es una utopía urbana: una ciudad ideal, en la cual no hay problemas ni crímenes. Llegando de la calle con su ruido y su contaminación, uno entra a un*

ambiente tranquilo que está lleno de vegetación, colores y música suave. En el centro comercial siempre es de día, nunca caen aguaceros y cada Navidad es blanca. No hay lotes sin construir, muros embadurnados o construcciones en ruinas. En el microcosmos del centro comercial tampoco existen vendedores ambulantes, gamines, ladrones o prostitutas que puedan dañar la imagen. Están prohibidos los eventos políticos y la distribución de volantes. La observación en el centro comercial es total, todo se nota. A cualquiera que se comporte extrañamente inmediatamente se le acercan vigilantes para interrogarlo.

Por lo que un centro comercial se trata de una infraestructura que va más allá de un lugar donde se puede comprar y vender productos, queda confirmado por los estudiosos de estos temas. Sin embargo, las percepciones de si su influencia es positiva o distorsiona demasiado la identidad de un territorio, de una ciudad, ya no es tan unánime. Incluso el deterioro creado de estos centros comerciales sobre actividades comerciales minoristas tradicionales o localizadas en las zonas históricas de las ciudades, la competencia entre superficies comerciales, la concentración de oferta heterogénea en un mismo espacio..., o el excesivo poder que pueden llegar a tener estos centros comerciales para influir en decisiones políticas como la creación de nuevas infraestructuras o medios de comunicación para llegar a estos lugares, en competencia con otras áreas de las ciudades. Se tratan de hechos que están provocando que en ocasiones la percepción de la sociedad sobre los centros comerciales no sea la de un espacio tan idílico o perfecto como en un momento o, primer momento, se llegó a tener.

Para finalizar este apartado se cita la definición de centro comercial que ofrecen desde la AECC y la clasificación de los centros comerciales según su tamaño. Características que se tienen en cuenta a lo largo del presente trabajo. Según la AECC un centro comercial es: *un conjunto de establecimientos comerciales independientes, planificados y desarrollados por una o varias entidades, con criterio de unidad cuyo tamaño, mezcla comercial, servicios comunes y actividades complementarias están relacionadas con su entorno, y que dispone permanentemente de una imagen y gestión unitaria.*

En cuanto a la tipología de los centros comerciales, hay que incidir en que existe una estándar a escala europea que fue consensuada por el ICSC Europe y las Asociaciones de centros comerciales de países europeos. Dentro de esta clasificación se realizan dos grandes grupos conocidos como los centros comerciales tradicionales y los centros comerciales especializados.

Los centros comerciales tradicionales se pueden dividir en 5:

1. Centro comercial muy grande, lo que significa que tiene más de 79.999 m² de SBA (superficie bruta alquilable).
2. Centro comercial grande, que tiene desde 40.000 a 79.999 m² de SBA.
3. Centro comercial mediano, desde 20.000 a 39.999 m² de SBA.
4. Centro comercial pequeño, desde 5.000 m² hasta 19.999 m² de SBA.
5. Hipermercado

Mientras que los formatos Especializados en 3:

1. Parque Comercial: parque de actividades comerciales, que tengan un espacio común urbanizado, realicen actividades comerciales al por menor, y estén formados, principalmente, por medianas y grandes superficies.
2. Centro de Fabricantes: centro comercial, de ubicación normalmente periférica o en zonas turísticas, integrado por una agrupación de tiendas de fabricantes y marcas, que venden con descuento sus propios productos.

3. Centro de Ocio: centro comercial integrado fundamentalmente por establecimientos destinados al ocio, la restauración y el tiempo libre, que tiene habitualmente un complejo de cines como locomotora principal.

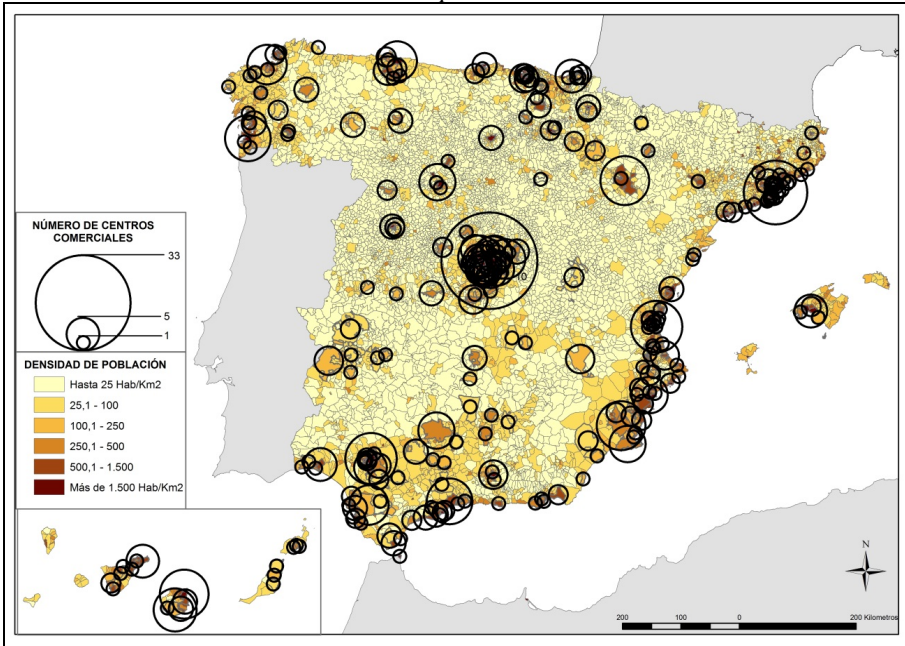
Para la clasificación de los centros comerciales además de su tamaño también se tienen en cuenta criterios como: las actividades comerciales que se desarrollan en los mismos, el régimen de propiedad y su localización. A este último aspectos se volverá a hacer mención pues se diferencian entre centro comercial en centro urbano, en periferia de la ciudad o semiurbano (próximo al núcleo urbano).

3. LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CENTROS COMERCIALES EN ESPAÑA

Desde 1980 a la actualidad, a pesar de los diferentes periodos de crisis económica que se han producido en España, tan sólo en 2010 hubo un pequeño retroceso con respecto a las aperturas y/o ampliaciones de centros comerciales en el 2009. Aunque también hay que tener en cuenta que muchas autonomías y municipios han comenzado a desarrollar diferentes directrices de ordenación del territorio que limitan o condicionan el desarrollo e implantación de centros comerciales. Sin embargo, los grandes datos de los centros comerciales en España según AECC (2011) indican que hay más de 525, que superan los 14 millones de metros cuadrados de superficie e integran a cerca 33.000 locales donde se desarrollan distintas actividades.

En cuanto a la localización de los centros comerciales, tal y como se aprecia en la figura 1, donde se combina la densidad de población de los municipios con su respectivo número de centros comerciales. Se aprecian una serie de características, en principio claras, y que guardan cierta lógica con la localización que deben de tener unas infraestructuras como son los centros comerciales. Para comenzar se pueden señalar dos generalidades. En primer lugar que los municipios que tienen los mayores valores de densidad de población, son los que tienen el mayor número de centros comerciales. Por lo que la relación entre volumen de población, clientes potenciales, e implantación de estos establecimientos queda confirmada. Pero, en segundo lugar, también se desprende de este mapa como la localización de los centros comerciales “dibuja” claramente las áreas urbanas más significativas de España y los motores socioeconómicos. A modo de ejemplo, el Eje Urbano Atlántico de Galicia, el Eje País Vasco-Zaragoza, todo el Eje Mediterráneo con mayor peso en las proximidades de los núcleos como Barcelona o Valencia, la centralidad de Madrid o las capitales andaluzas.

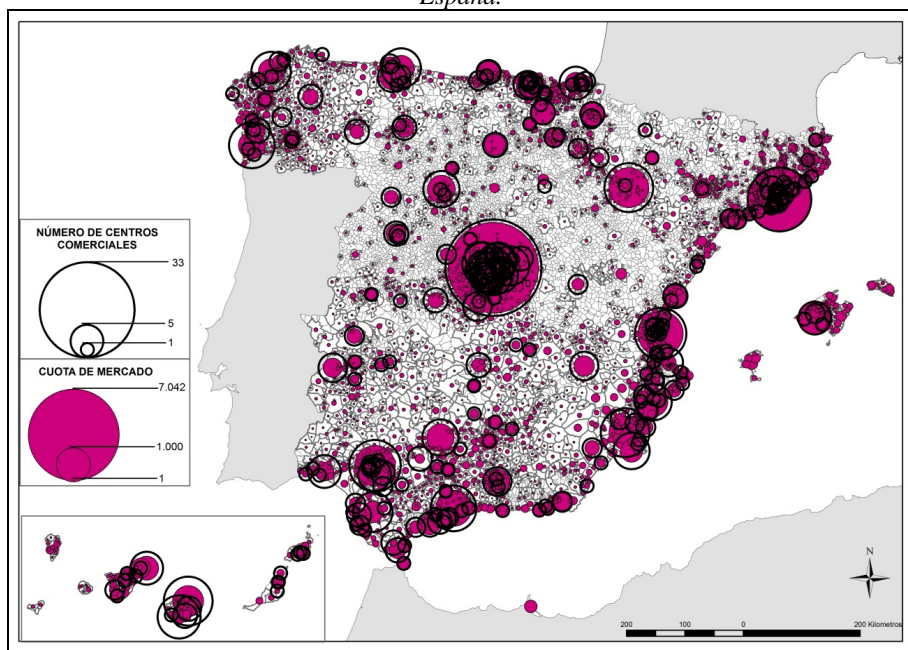
Figura 1. Número de centros comerciales y densidad de población en los municipios de España.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Anuario de La Caixa y el INE.

Por lo que se confirma la influencia que tienen los centros comerciales en las áreas urbanas y a la inversa, como los centros comerciales “buscan” estos espacios para implantarse o ampliar sus instalaciones. Una vez localizados los centros comerciales, con el mapa figura 2. Se pretende comprobar que equilibrio mantienen estos centros comerciales con la cuota de mercado de los municipios donde se encuentran. Con la finalidad de observar si existe un “equilibrio” entre el número de centros comerciales y la capacidad de carga, capacidad de consumo de los habitantes del municipio.

Figura 2. Número de centros comerciales y cuota de mercado² en los municipios de España.



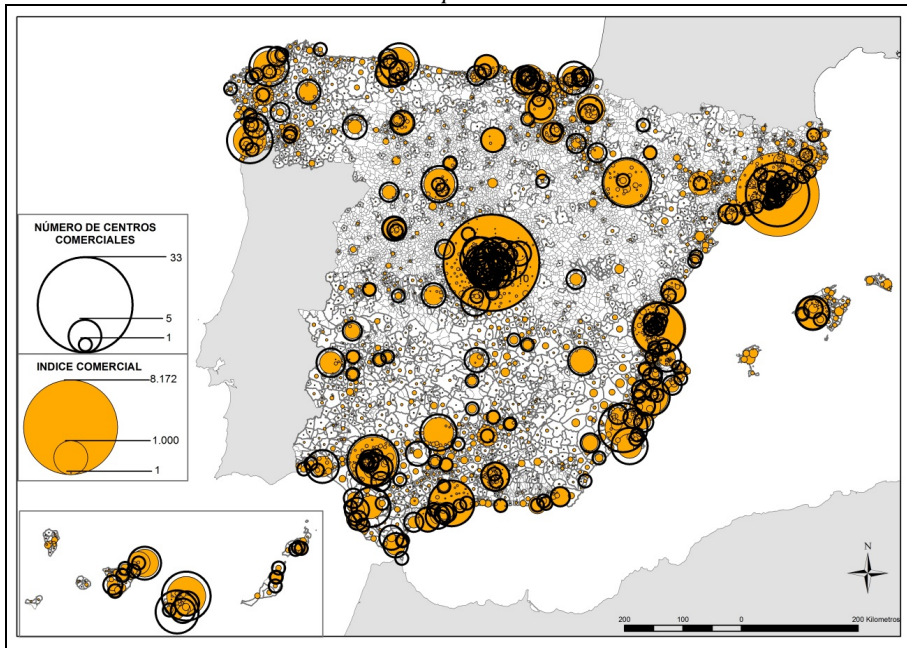
Fuente: elaboración propia a partir de datos del Anuario de La Caixa.

Por lo que al comparar a escala de toda España el número de centro comerciales y la cuota de mercado de los municipios, se detectan una serie de territorios que presentan unas diferencias claras. Por un lado están los municipios que guardan una proporcionalidad elevada entre las dos variables, lo que puede interpretarse como que

² Cuota de mercado: índice que expresa la capacidad de compra o de consumo comparativa de los municipios, referida a 1 de enero de 2009. La cuota de mercado de los municipios se elabora mediante un modelo equivalente a un promedio de números índices de las siguientes seis variables: población, número de teléfonos fijos (de uso doméstico), automóviles, camiones (camiones y furgonetas), oficinas bancarias, y actividades comerciales minoristas. Es decir, la capacidad de consumo de un municipio se mide, no sólo en función de la importancia de la población, sino también en función del poder adquisitivo de la misma, que viene representado por las cinco variables restantes indicadas. Estos números índices expresan la participación (en tanto por 100.000) que corresponde a cada municipio sobre una base nacional de 100.000 unidades. Debe advertirse que, en algunos municipios, la ratio de número de vehículos de motor (automóviles y camiones, fundamentalmente) por 1.000 habitantes resulta muy elevada, lo cual puede deberse, no a la existencia de una gran capacidad adquisitiva de sus habitantes, sino al hecho de existir, en el municipio, agencias de vehículos de alquiler o que el coste de matriculación de los automóviles sea más bajo que en su entorno. Esta circunstancia podría originar una distorsión metodológica en el cálculo de la cuota de mercado de algunos municipios (a título de ejemplo, cabe citar el municipio de Robledo de Chavela, de la provincia de Madrid, donde el parque de automóviles matriculados asciende a 60.266, con una población de sólo 3.812 habitantes). En estos casos, se ha llevado a cabo una depuración a efectos del cálculo de la cuota de mercado. La cuota de mercado constituye una orientación adecuada para valorar y ponderar la cantidad de productos y servicios que, teóricamente y en igualdad de condiciones, pueden absorber los municipios, especialmente cuando se trata de productos o servicios que son objeto de una distribución homogénea. Por lo tanto, puede resultar de utilidad para la gestión y planificación comercial de las empresas; además, al tratarse de un solo indicador resulta de fácil interpretación y aplicación.

existe un equilibrio entre oferta y demanda. Aunque con seguridad, en estos mismos territorios, las otras tipologías de establecimientos comerciales (por ejemplo las tiendas de los centros históricos o pequeños comercios de barrio) padecerán una considerable competencia. Dentro de este grupo se detectan las grandes ciudades españolas como Madrid, Barcelona o Valencia. Mientras que se observa otro gran grupo de municipios, principalmente ciudades de tamaño medio, donde la proporcionalidad de centros comerciales y cuota de mercado es mucho más heterogénea e incluso el número de centros comerciales es muy superior a su valor medio de cuota de mercado dentro de España. Algo que se aprecia en las ciudades gallegas de Vigo y A Coruña, en Gijón o en algunas ciudades andaluzas y de la Comunitat Valenciana o Murcia. Donde con total seguridad los establecimientos comerciales tradicionales tendrán un grado de competencia superior al del caso anterior.

Figura 3. Número de centros comerciales e índice comercial³ en los municipios de España.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Anuario de La Caixa.

³ Índice comercial: índice comparativo de la importancia del comercio (comercio mayorista y minorista conjuntamente). Este índice se elabora en función del impuesto de actividades económicas (IAE) correspondiente a las actividades del comercio mayorista y comercio minorista conjuntamente. El valor del índice refleja el peso relativo (en tanto por cien mil) de la actividad comercial de un municipio, provincia o comunidad autónoma respecto al total de España, con base: total euros de recaudación de impuestos en España = 100.000 unidades. Fuente: Ministerio de Economía y Hacienda, Diputaciones Forales del País Vasco, Gobierno de Navarra, Ayuntamiento de Pamplona y elaboración propia

Otra comparativa que se realiza, ver figura 3, es entre el número de centros comerciales y el índice comercial, pues además de observar la capacidad de mercado de los municipios. También resulta interesante comprobar la relación del número de centros comerciales con la actividad comercial que se produce en ese municipio. A diferencia de las dos grandes realidades de relación que se encontraban entre las variables del mapa anterior (figura 2), en este caso se pueden diferenciar 3 grandes grupos territoriales. Por un lado los municipios que mantienen la misma proporcionalidad entre número de centros comerciales e índice comercial a escala de toda España: Madrid, Valencia o Zaragoza. Otro grupo donde nuevamente destaca el número de centros comerciales frente a su índice comercial municipal, que se corresponde de nuevo con la mayoría de las ciudades medias de España: Alicante o Vigo, donde el desequilibrio entre grandes superficies comerciales y pequeñas debe ser mayor. Mientras que dentro del tercer grupo destacan municipios donde su índice comercial es superior, proporcionalmente a escala de España, a su número de centros comerciales como es el caso de Barcelona. Lo que indica que entre la oferta de grandes superficies comerciales y pequeños establecimientos comerciales existe un mayor equilibrio y, la “presión” comercial de los centros comerciales será menor que en otras ciudades españolas.

4. PRESENTACIÓN Y PECULIARIDADES DEL CASO DE GALICIA: A CORUÑA

Tal y como se aprecia en el cuadro 1, Galicia dentro de España en cuanto a las características de los centros comerciales presenta unos valores que se pueden catalogar de medios e incluso por debajo de la media española. De hecho en 2010, en Galicia se encontraban el 6,6% de los centros comerciales, no llegaba al 5% de la SBA y, dentro de variables más representativas se encuentra por debajo de la media española tanto de metros cuadrados de SBA (Superficie Bruta Alquilable) por mil habitantes como por debajo de la media de habitantes por centro comercial.

De todos modos de estas mismas estadísticas se desprende que la evolución de Galicia ha sido la de un continuo crecimiento en cuanto al número de centros comerciales. Aunque no en la medida en que se produjo a partir del periodo 2010-2011. Antes de profundizar un poco en ese periodo de crecimiento, en el cuadro 2 se representa el ranking de los 15 centros comerciales más grandes de España y, se comprueba como los únicos municipios que tienen 2 centros comerciales son: Madrid y A Coruña. Por lo que se comienza a comprobar como en Galicia y concretamente en A Coruña presentar una realidad territorial en cuanto al número y características de sus centros comerciales por lo menos, peculiar y pueden surgir preguntas como: ¿cómo puede A Coruña tener el centro comercial más grande de España? ¿por qué A Coruña tiene el mismo número de grandes centros comerciales que Madrid?. Estas y otras preguntas son las que animan a presentar esta breve comunicación y realizar otro tipo de trabajos.

Cuadro 1. Relación de centros comerciales por Comunidades Autónomas de España en 2010.

	% Centros comerciales	% SBA	Densidad (m ² de SBA por 1.000 Hab.)	Población	Habitantes por centro comercial
Andalucía	19,3	17,5	288	8.370.975	82.068
Aragón	2,7	3,8	386	1.347.095	96.221
Asturias	2,7	3,4	433	1.084.341	77.453
Baleares	1,5	1,3	158	1.106.049	138.256
Canarias	6,4	6,0	387	2.118.519	62.309
Cantabria	0,9	0,9	211	592.250	118.450
Castilla la Mancha	4,2	3,3	219	2.098.373	95.381
Castilla León	4,7	3,8	203	2.559.515	102.381
Cataluña	8,3	9,4	171	7.512.381	170.736
Comunitat Valenciana	11,0	11,8	317	5.111.706	88.133
Extremadura	2,7	1,0	127	1.107.220	79.087
Galicia	6,6	4,7	230	2.797.653	79.933
Madrid	17,6	21,0	447	6.458.684	69.448
Murcia	3,8	4,3	403	1.461.979	73.099
Navarra	1,5	1,4	302	636.924	79.616
País Vasco	5,1	5,7	359	2.178.339	80.679
Rioja, La	0,8	0,7	314	322.415	80.604
Ceuta y Melilla	0,2	0,1	88	156.613	156.613
ESPAÑA	100	100	293	47.021.031	89.055

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Consejo de las Cámaras de Comercio y AECC (2011).

Cuadro 2. Ranking de los centros comerciales más grandes de España en 2011.

	Centro Comercial	Superficie SBA (m ²)	Nº tiendas	Sup. media tiendas (m ²)	Año	Municipio	Habitantes	Densidad
1	Marineda City	195.000	180	1.083	2011	A Coruña	246.056	6.506,0
2	Parquesur	150.200	230	653	1989	Leganés	186.066	4.303,5
3	Madrid Xanadú	134.000	222	604	2003	Arroyomolinos	999	78,5
4	Parque Corredor	123.800	180	688	1995	Torrejón de Ardoz	118.162	3.471,0
5	Luz Shopping	110.600	N/D	N/D	2010	Jeréz de la Frontera	207.532	167,8
6	Islazul	90.000	180	500	2008	Madrid	3.255.944	5.173,0
7	Diagonal Mar Centre	87.000	N/D	N/D	2002	Barcelona	1.621.537	16.518,5
8	La Vaguada	85.500	294	291	1983	Madrid	3.255.944	5.173,0
9	La Maquinista	82.000	235	349	2001	Barcelona	1.621.537	16.518,5
10	El Boulevard	80.000	150	533	2003	Vitoria-Gasteiz	235.661	821,0
11	Parque Astur	78.000	N/D	N/D	2000	Corvera de Asturias	15.955	343,9
12	Gran Casa de Zaragoza	77.344	159	486	1997	Zaragoza	674.317	610,4
13	Parque Principado	76.182	134	569	2001	Siero	51.181	235,6
14	Nueva Condomina	72.000	202	356	2006	Murcia	436.870	470,9
15	Dolce Vita en A Coruña	62.000	114	544	2008	A Coruña	246.056	6.506,0

Fuente: elaboración propia a partir de datos de AECC (2011).

Pues la realidad del municipio de A Coruña en relación con los centros comerciales es que en un periodo de menos de 3 años, ha inaugurado 3 grandes centros comerciales. Centros comerciales que además se encuentran a una distancia entorno a los 2 kilómetros y que desplazándose en coche se tarde de 5 a 10 minutos de uno a otro. Además hay que añadir que en la misma ciudad ya existían otros 3 centros comerciales (Cuatro Caminos, 1987; Los Rosales, 1997 y El puerto 2005). Pero quizás lo más “conflictivo” es que A Coruña era una ciudad con un amplio entramado de pequeños comercios. Pues la estructura urbana de A Coruña posee una serie de calles emblemáticas peatonales (a modo de ejemplo la calle Real que une el Obelisco con la plaza de María Pita) donde todos sus bajos, locales, estaban ocupados (hasta hace muy poco tiempo) por tiendas que en ocasiones tenían más de 50 o 70 años de antigüedad.

Toda esta “transformación comercial” tuvo su comienzo en el 2008 con la inauguración del centro comercial Dolce Vita con 62.000 metros cuadrados. En el 2009 surgió Espacio Coruña con 41.000 y en el 2011 se abrió Marineda City. El mayor centro comercial de España y el tercero de Europa que se creó gracias a una inversión de más de 450 millones de euros, posee un hotel de cuatro estrellas, un bloque de oficinas, la mayor bolera de Galicia, pistas de karting y el segundo minigolf cubierto de España con 18 hoyos, entre otros servicios.

Otra peculiaridad de Marineda City es que la mayoría de los centros comerciales suelen tener lo que se denomina como “locomotora” que es uno atractivo que por si sólo es capaz de atraer personas (unas grandes salas de cine, grandes almacenes como El Corte Inglés,...). Pues dentro de Marineda City existe una locomotora con “tres cabezas”: una tienda de la compañía de muebles IKEA, una tienda de ropa y material para la práctica del deporte como DECATHLON y un Corte Inglés (a pesar de que ya había uno en el centro de la ciudad).

Otra característica de este centro comercial es que posee más de 6.500 plazas de aparcamiento que, además se encuentran conectadas como dos vías de alta capacidad como son la AP-9 (Autopista del Atlántico que comunica A Coruña-Santiago de Compostela-Vigo hasta Portugal) y la AG-55 (A Coruña-Carballo).

Con todas estas características los promotores de este centro comercial señalaron que aspiran a recibir una media de 15 millones de clientes al año, pues estiman que su área de influencia es de 200 kilómetros (lo que significa llegar hasta Asturias y Portugal). Así como que han creado 4.500 puestos de trabajo directos y 8.000 indirectos.

Sin embargo desde los diferentes agentes locales vinculados con el comercio de la ciudad de A Coruña se reitera con gran frecuencia que estos centros comerciales no sólo han provocado el cierre de gran número de comercios en el centro de la ciudad, sino que los que se mantienen no pueden realizar tareas de mejora de sus negocios, comprobaron como sus clientes “emigran” los fines de semana a estos centros comerciales y que afecta al día a día de la propia sociedad de la ciudad.

5. CONCLUSIONES

Dentro de las conclusiones se comienza exponiendo una síntesis de las características de los centros comerciales en España. Según las estadísticas analizadas, más del 90% son establecimientos vinculadas al centro de la ciudad. A pesar de que los centros comerciales cada vez tienen una mayor presencia de oferta no comercial propiamente dicha, el comercio minorista es la actividad principal representando casi el

80%. Un porcentaje similar se encuentra a la hora de comprobar su año de inauguración, teniendo el 80% más de 10 años. Otra característica que se repite en la mayoría de los centros comerciales, más de 80% es su forma jurídica: asociación sin ánimo de lucro, aunque el 50% son promovidas por asociaciones y más del 50% tienen un gerente profesional al frente del centro comercial. Así como los centros que tienen más de 250 asociados suelen tener los mejores niveles de servicios.

Dentro de los problemas o debilidades que se encuentran en los centros comerciales en España. Uno de los más problemáticos es la ausencia de un marco legal que garantice la cooperación y participación de todos los sectores y agentes del territorio en el que se localiza y, otra debilidad que se palpa es la excesiva dependencia de estos centros comerciales a subvenciones públicas.

Por lo que ante esta situación, existe un consenso amplio de la necesidad de colaboración de los agentes públicos y privados para una dinámica positiva y con una visión de futuro superior a la que tienen muchos centros comerciales en España. De hecho en los últimos años se están dando muchos casos de centros comerciales que se ven obligado a colgar el cartel de cerrado.

En cuanto al caso de la ciudad de A Coruña, es un ejemplo claro del gran impacto que puede llegar a tener la creación de un gran centro comercial, influyendo de un modo muy marcado dentro del propio ritmo de vida de los habitantes de la ciudad como de las personas que se desplazaban y desplazan A Coruña para satisfacer sus necesidades y compras. De hecho se dirigen cada vez de un modo más frecuente a estas grandes superficies comerciales en detrimento del comercio minorista del centro de la ciudad. Pues la realidad es que, además de otros factores como la crisis actual en España, muchos comercios de gran tradición y con muchos años de actividad comercial al servicios de los habitantes de A Coruña y su área de influencia. Además de perder a la denominada como “clientela fija”, comprueban como su mercado cada vez se reduce más. Por lo que queda muy claro que dentro de este tipo de actuaciones, como es la creación de un gran centro comercial, es muy importante mantener un equilibrio entre todos los agentes de ese territorio y que todos tengan un cierto protagonismo o capacidad de manifestar sus inquietudes (desde las asociaciones de comerciantes, vecino, administración local, etc.).

Por otro lado también hay que mencionar que determinados barrios de ciudades españolas, gracias a la inauguración de un centro comercial, sus vecinos vieron como aumentaron la dotación de servicios: mejores accesos, llegada de transporte público, nuevas zonas verdes o incluso otras actividades comerciales entorno al centro comercial que hasta ese momento no tenían.

BIBLIOGRAFÍA

ANTÚN, J. y MUÑOZ, M. (1992). Centros comerciales y políticas de distribución en el área metropolitana de la ciudad de México. México, D.F. Instituto de Ingeniería. Colegio de México

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CENTROS COMERCIALES:
<http://www.aedecc.com/>

ESCOLANO UTRILLA, S. (1995): Un sistema de información geográfica para el comercio y los servicios de Zaragoza (SIGCAM). *XIV Congreso Nacional de Geografía: Cambios regionales a finales del siglo XX*. Salamanca, Universidad de Salamanca/Asociación de Geógrafos Españoles, p. 470-474.

- ESCOLANO UTRILLA, S. (1999): Evolución de los estudios geográficos sobre el comercio en España. En Antón Burgos, F.J., coord., *La geografía de los servicios en España*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid/Asociación de Geógrafos Españoles, p. 431-454.
- ESCUADERO GÓMEZ, L. A. (2008). *Los centros comerciales. Espacios postmodernos de ocio y consumo*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Colección Monografías, p. 249.
- LA CAIXA (2010) Anuario Económico de España 2011 (<http://www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com>).
- MORENO JIMÉNEZ, A. y GONZÁLEZ BRIEGA, J.C. (1999): “La competencia espacial de grandes superficies comerciales en áreas metropolitanas: un estudio de caso”. En Antón Burgos, F.J., coord., *La geografía de los servicios en España*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid / Asociación de Geógrafos Españoles, p. 569-576.
- MÜLLER, J.M. (2004): Grandes centros comerciales y recreacionales en Santafé de Bogotá. Origen, características y tendencias de desarrollo (web: <http://lablaa.org>)
- RUBENSTEIN, H.M. (1978): Centros Comerciales. Editorial Megabyte. Mexico.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M., y MARTÍN HERNANDO, M.A., (1991): Grandes superficies (hipermercados) y configuración de nuevas áreas de mercado: El caso de Murcia. En VV.AA., *Primeras jornadas de Geografía y Comercio: grandes superficies comerciales*. Madrid, Universidad Complutense, pp. 37-60.

LA INCIDENCIA UNIVERSITARIA EN EL ESPACIO URBANO DEL SUR DE MADRID: GETAFE Y LEGANÉS

GUILLERMO MORALES MATOS

*Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte
Universidad Carlos III de Madrid
gmorales@hum.uc3m.es*

XOSÉ CONSTENLA VEGA¹

*Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte
Universidad Carlos III de Madrid
xoseconstenla@gmail.com*

RESUMEN

La implantación de los campus de la Universidad Carlos III en las ciudades de Getafe y Leganés a finales de la década de los 1990, supuso una transformación notable de las estructuras urbanas del espacio periurbano meridional de Madrid. En la presente comunicación veremos cuáles han sido las consecuencias más destacadas de este proceso tanto desde el punto de vista sociodemográfico como urbanístico. Hay que tener en cuenta que la incidencia universitaria sobre estas villas se produce de forma paralela pero sobre unas condiciones de partida cualitativamente distintas: Getafe, con una importante carga industrial (cuenta con 5 polígonos industriales) y Leganés, más definida por factores residenciales (ciudad dormitorio). Además, se analizará el papel que en todo el proceso ha jugado el planeamiento urbanístico en consonancia con la planificación territorial y estratégica; haciendo interdependientes los crecimientos urbanísticos asociados a la aparición de nuevas redes de transporte intermodal. En definitiva, ambas ciudades han aumentado considerablemente su población en la última década, transformando sus estructuras socioeconómicas y desarrollando múltiples dotaciones y servicios urbanos para corregir su dependencia con la capital. Este hecho que en buena medida puede ser consecuencia de la incidencia universitaria ha propiciado la generación de una nueva geografía urbana en el sur de Madrid.

PALABRAS CLAVES: procesos urbanos, incidencia universitaria, desarrollo urbanístico, incremento demográfico, descentralización, sur de Madrid.

1. UNIVERSIDAD Y DESARROLLO URBANO EN CIUDADES INTERMEDIAS

En los últimos años, la presencia de la universidad en la ciudad (y en el territorio) ha ido creciendo y ha asumido una gran visibilidad en los procesos de producción de lo urbano hasta el punto de que hoy, más que una institución alojada en la ciudad, podemos considerar que se trata de una parte constituyente de la estructura, la forma y el funcionamiento de la comunidad urbana en general (BELLET, 2011).

¹ Xosé Constenla Vega, pertenece también al Departamento de Didácticas Especiais de la Universidade de Vigo y al área de Urbanismo y Ordenación del Territorio de IDOM-Galicia.

Muchas de las universidades que crecieron o se crearon durante la década de los 1990 como consecuencia de la democratización de los estudios superiores y la progresiva masificación de los centros más vetustos, lo hicieron en ciudades medias, atendiendo a procesos como la necesaria descentralización ante el incremento de estudiantes universitarios y la notable saturación de algunos grandes centros o el interés de las sociedades e instituciones locales en obtener centros de estudios superiores, convirtiéndolos en un servicio de proximidad (BELLET, 2011).

A pesar de interpretaciones que ponen excesivo énfasis en los posibles peligros derivados de la comparación de estas nuevas universidades en ciudades intermedias con los centros de mayor tradición, lo cierto es que podemos considerar que las universidades como instituciones de estas ciudades intermedias poseen un rol positivo en las diferentes dinámicas del territorio (VILALTA Y PALLEJÀ, 2003). En este sentido, la proximidad y las sinergias que se generan, en el marco de este tipo de urbes, entre universidad y agentes sociales, pueden acabar por convertir a las primeras en un elemento estratégico de desarrollo local.

Podemos considerar a Leganés y Getafe como ciudades de rango intermedio ya que, por un lado, poseen suficiente masa crítica y voluntad de convertirse en centros bien equipados y, por otro, suponen núcleos que pueden actuar como intermediarios entre la gran ciudad y los espacios rurales próximos, actuando bien como proveedores de bienes de consumo y servicios especializados o bien como centros de interacción social y cultural (MÉNDEZ, GARCÍA Y MICHELINI, 2007). En este contexto, la creación de la UC3M junto con la apertura del Hospital Universitario a principios de los 1990, fueron piezas clave de una reorientación estratégica de ambas ciudades. Junto con una recuperación del tejido empresarial de ambas urbes que propicia una tasa media de empleo por encima del 27%, se produce un desarrollo de las funciones centrales y de los servicios, dando lugar a la aparición de nuevas zonas de actividad, áreas logísticas y espacios de consumo y ocio. En este sentido, si bien el centro hospitalario dispone de 610 camas y una plantilla laboral de 2.188 profesionales que atienden un área de salud de unos 300.000 habitantes, los campus universitarios de Leganés y Getafe suponen un volumen de empleo directo muy por encima del millar de personas, con una proporción muy elevada de titulados superiores.

En la actual era del conocimiento y de la información, la universidad, en términos generales, ha sabido contribuir con decisión al proceso de construcción de ciudades medias con amplia oferta servicios que han evolucionado desde la terciarización de su economía hacia una especialización en actividades relacionadas con la educación y la sanidad. Es decir, los centros universitarios que surgieron en los años 1990 han sabido centrar sus esfuerzos en la interacción sistémica entre la universidad y el tejido social local, en las redes que las universidades promueven o en las que participan, donde se construye lo social y, en definitiva, donde se produce la ciudad (BELLET, 2011).

2. LA CREACIÓN DE LA UC3M EN EL CONTEXTO TERRITORIAL Y ECONÓMICO DEL SUR METROPOLITANO DE MADRID (1980-1990).

La creación de la Universidad Carlos III de Madrid (en adelante UC3M) a finales de los años 1980, contribuye al proceso de regionalización de la universidad madrileña² en un contexto socioeconómico marcado por el crecimiento y la apertura, materializado en el desarrollo de las infraestructuras, la aparición de nuevos equipamientos y centros de actividad y el desarrollo de la periurbanización cada vez más lejana (con predominio de la vivienda unifamiliar) (MORALES Y MARÍAS, 2009).

La implantación urbanística y en cierta medida la respuesta arquitectónica de la UC3M no se podría entender sin la Ley de Reforma de 1983 y su clara voluntad descentralizadora. La UC3M concibió los campus de Getafe (Ciencias Sociales y Económicas) y Leganés (Técnicas) como un gran equipamiento que atenuara los grandes desequilibrios territoriales existentes y la segregación dotacional que padecía el sur metropolitano de Madrid. La universidad buscaba una integración en el sistema productivo y económico de la región no sólo en la formación de las personas sino en la creación y gestión de tecnología y recursos que favorecieran el desarrollo económico de la misma (MORA Y RODRÍGUEZ, 2004).

Existe, pues, durante el período 1989-2001, un importante fenómeno de metropolitanización de los servicios (educación, servicios sociales o transportes) en la región urbana de Madrid que se aprecia en la creación de nuevas universidades, dando lugar a la aparición de tres cuartas partes de las universidades actuales o cuatro quintas partes de los campus.

El caso de la UC3M, responde a políticas públicas que todavía consideraban importante la presencia de lo público en materia de educación; al contrario de lo que sucede en la década siguiente donde las entidades privadas juegan un papel protagonista. Se localiza en el sur metropolitano, acompañada de circunstancias generales (MORALES Y MARÍAS, 2009):

- Crecimiento de la demanda de estudios superiores que se ejemplifica en el fuerte incremento de la matrícula entre 1980 y 1987 (pasa de 146.000 a 208.000 que supone un incremento del 42% en siete años).
- Nuevas políticas regionales basadas en la búsqueda de equilibrio socioeconómico entre las diferentes áreas de comunidad autónoma. Las preocupaciones del gobierno autónomo se centró en el llamado “sur metropolitano³” conformado por un conjunto de ciudades ya durante los 1980: Alcorcón, Leganés Getafe, y Móstoles, junto con Fuenlabrada.

Por tanto, la aparición de la UC3M en el sur metropolitano de Madrid se da en un contexto de importante crecimiento demográfico, muy por encima de la media regional, motivado por la llegada de inmigrantes impulsados por procesos de descentralización

2 Este proceso fue posible gracias al nuevo marco legal amparado por la Ley de Reforma Universitaria de 1983, que permitió a la comunidades autónomas crear universidades en su territorio y asumiendo la aparición de aquellas universidades privadas. De este modo, durante las décadas de 1980 y 1990 se consolidaron nuevas universidades privadas en la Comunidad Autónoma de Madrid, se crearon dos nuevas universidades públicas y un nuevo recinto de la Universidad Politécnica (Morales y Marías, 2009).

3 La aparición de este conglomerado urbano se dio a expensas de tasas de crecimiento demográfico muy altas entre 1970 y 1981. La población de los cinco municipios que lo componen ya alcanzaba los 659.780 habitantes en 1981 lo que supone un incremento del 235% con respecto a 1970 (Morales y Marías, 2009).

productiva y costes diferenciales del valor del suelo y de la vivienda. Esta población se vincula con una importante demanda potencial de estudios universitarios que tienen que trasladarse, lógicamente, a recintos universitarios relativamente próximos.

Complementariamente, la búsqueda de un cierto equilibrio regional (como solución a la clásica dualidad madrileña norte-sur) descansa en inversiones públicas para actividades diferentes y más cualificadas que las que definen la funcionalidad territorial, para invertir de este modo, las pautas de localización que tendían a alimentar la brecha norte-sur. Estas inversiones públicas se centraron sobre todo en nuevos servicios, infraestructuras y equipamientos, entre ellos el universitario (MORALES Y MARÍAS, 2009).

La UC3M (en sus respectivos Campus de Getafe y Leganés⁴) nace a instancias del Gobierno central y se materializa a través de convenios firmados entre las tres administraciones: central, autonómica y los Ayuntamientos de Getafe y Leganés. La elección de ambos municipios para su localización no fue arbitraria, sino que estuvo determinada por la existencia de antiguos cuarteles que, tras su rehabilitación (muy respetuosa) y acondicionamiento, servirían para la función docente universitaria. En todo caso, este proceso se realizó – como es habitual en casi todos los casos de universidades recientes- sin ningún tipo de planificación urbanística que avalase el proyecto.

Figura 1. Detalle de la rehabilitación del Campus de Getafe.



Fuente: *Veinte años de la Universidad Carlos III de Madrid*, 2011.

La ubicación de la UC3M responde, en primer lugar, a las carencias que la oferta de educación universitaria presentaba en la zona sur de la Comunidad de Madrid, que por aquellos años tenía un amplio grupo de personas acercándose o ya en la edad universitaria. A ello se unían dos hechos muy relevantes:

- Las cuatro universidades presentes en la comunidad de Madrid se situaban en la zona nor-noreste.
- Las administraciones públicas estaban realizando grandes esfuerzos por compensar el déficit de infraestructuras del sur.

Las localidades de Getafe y Leganés se presentaron como una ubicación idónea, entre otras cosas, porque albergaban infraestructuras militares propiedad del Estado

⁴ Posteriormente, en 1999 se crearía el Campus de Colmenarejo al norte de la comunidad autónoma y en un contexto territorial y socioeconómico distinto.

susceptibles de transformarse en recintos universitarios –al acuartelamiento *General Elorza* (siglo XIX) en Getafe y el Cuartel *Marqués de Leganés* (construido durante el reinado de Felipe V) en Leganés-. La adaptación y transformación de recintos militares en centros universitarios era en la España de los años 1980 un signo de modernidad y de acercamiento a Europa.

Figura 2. Detalle de las obras de rehabilitación del Campus de Leganés.



Fuente: *Veinte años de la Universidad Carlos III de Madrid*, 2011.

3. EL MODELO DE IMPLANTACIÓN DE LA UC3M EN EL TERRITORIO

Pablo Campos Calvo-Sotelo (2000)⁵ ha investigado la forma como se ha desarrollado el proceso de posicionamiento espacial de las universidades en España atendiendo a diversos criterios como su localización en el conjunto del territorio, en función del contexto urbano de los propios campus o teniendo en cuenta la personalidad de la universidad en relación con la ciudad.

En este sentido, este autor define la UC3M como una universidad de tipo “asociada” en relación a su posicionamiento estratégico en el territorio ya que se localiza en un núcleo periférico (teniendo solo presente el caso de los campus de Leganés y Getafe) de una gran ciudad para aprovechar los efectos de metropolitaneidad y los beneficios de la diferencia (PIÉ, 2003). Por lo tanto no se trata estrictamente (aunque guarda importantes semejanzas ya que en cierto sentido todas las universidades lo son) de una localización “territorial”; cuando tienen diversas sedes y con ello se pretende distribuir los efectos de la capitalidad (Universidad de Castilla-La Mancha), ni tampoco de una ubicación “local”; cuando mantienen una estrecha relación con una ciudad que se quiere distinguir con el rango de capital (Universidad de Girona).

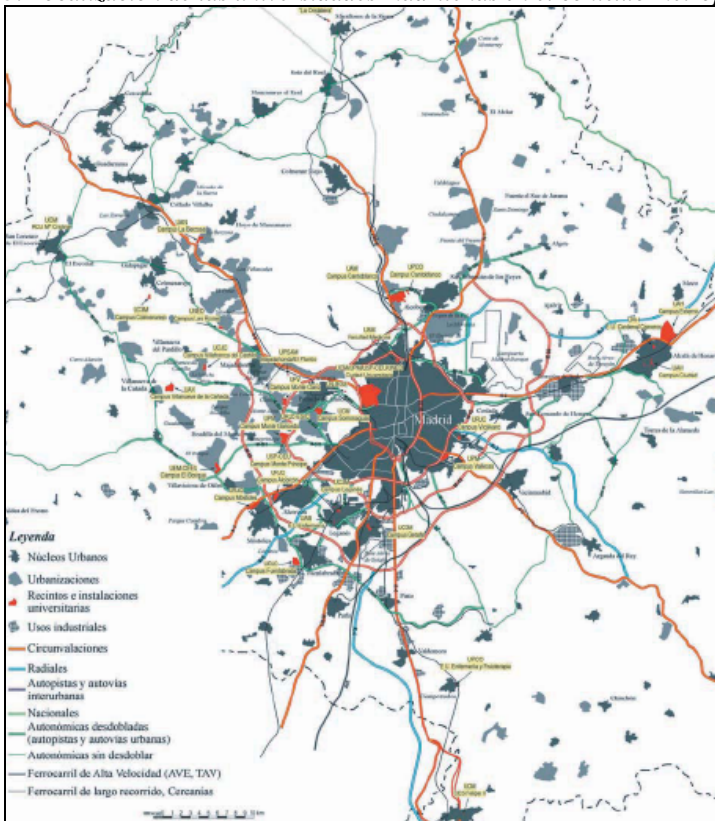
Aunque es cierto que la UC3M guarda importantes semejanzas con las definiciones de universidad “territorial” (más si cabe desde la aparición del campus de Colmenarejo al norte de la comunidad autónoma) y “local” (teniendo en cuenta el cuidadoso modo en que su instalación ha restaurado y rehabilitado los viejos acuartelamientos que hoy ocupa); entendemos que es el elemento metropolitano el que

5 Este autor, en su obra *La universidad de España. Historia, urbanismo y arquitectura* (2000), señala que no todas las universidades se han colocado territorialmente en una posición equivalente, sino que han desarrollado estrategias territoriales y urbanas muy distintas. En este sentido, propone una clasificación de las universidades en ocho categorías las desvinculadas, las segregadas, las superperiféricas y las urbanas; estas últimas las divide en cuatro subcategorías: las periféricas, las que son como tejido urbano, las aisladas en el interior urbano y las difusas en el interior de la ciudad (Bellet, 2011).

con mayor eficacia determina las características de su implantación espacial, al menos en sus campus meridionales situados en la “capital sur” de Madrid.

Por su parte Carmen Bellet (2011), trata de sistematizar y simplificar la clasificación anterior propuesta por Pablo Campos, atendiendo a la existencia de tres tipologías básicas que resumen, por ellas mismas o en combinación, todas las posibilidades: el campus periférico, el campus urbano concentrado y el campus urbano disperso. Para comprender la caracterización del modelo de implantación territorial de la UC3M es preciso escoger la escala relativa del análisis que vayamos a emplear, bien si se trata del contexto metropolitano entiendo que la ciudad de Madrid juega un rol central, bien si tomamos como referencia las propias realidades urbanas de Getafe y Leganés. Si escogemos la primera, probablemente estaremos frente a una universidad de tipo periférico. Sin embargo, tal y como hemos visto, la UC3M ha generado su propia centralidad difusora de dinámicas y sinergias sociales, económicas y culturales, por lo que si optamos por la segunda de las escalas de referencia estaremos frente a una universidad entendida como campus urbano concentrado.

Figura 3. Localización de las universidades madrileñas en el contexto metropolitano.



Fuente: “Universidad y territorio en el área metropolitana de Madrid” (2009)

Es decir, en el caso de la UC3M, nos encontramos con dos modelos de implantación territorial en función de la escala:

- Modelo periférico, si tomamos la realidad metropolitana como referencia, ya que la implantación de la UC3M responde a una estrategia de descentralización que supone la concentración de equipamientos e instalaciones universitarias fuera de la ciudad (en este caso fuera de Madrid o, al menos, alejadas del sector noroeste).
- Modelo urbano concentrado, si la referencia escogida son las ciudades de Leganés y Getafe, por separado o en su conjunto, puesto que supone una ubicación de equipamientos e instalaciones universitarias en un área de la ciudad y que desempeña un papel similar a los campus periféricos pero, en este caso, dentro del tejido urbano ocupando antiguos territorios militares.

En todo caso, es bueno recordar la ubicación de los campus de Leganés y Getafe, no responde a un proceso de planificación territorial o urbanístico concreto (aunque posteriormente, sobre todo con las políticas públicas en materia de transporte colectivo, se ha tratado de paliar los efectos negativos de esta falta de previsión). Por lo tanto, su implantación territorial, al igual que la de muchas otras universidades (con la excepción de algunos campus periféricos recientes) no es consecuencia de una estrategia planificada única, si no que es el producto de varias coyunturas tomas de decisiones parciales a lo largo de un período de tiempo más o menos extenso, con varias administraciones en juego y con decisiones muchas explicables por la oportunidad del momento (BELLET, 2011).

De hecho y para constatar lo anterior, podemos recordar que, en el caso de Getafe, en 1985 el Ayuntamiento y la Gerencia de Infraestructura de la Defensa firmaron un Convenio por el que el Ministerio de Defensa cedía suels propiedad del Estado al consistorio para apoyar el desarrollo del planeamiento urbanístico municipal, intentando paliar la carencia de espacios libres de uso público y crear equipamientos comunitario y viario en una zona urbana de elevada densidad de población. En dicho texto se sugería que se erigieran «...edificios de interés patrimonial e histórico, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos». El proyecto inicial del Ayuntamiento fue crear un gran Centro Cívico. Sin embargo, la formulación por el Ministerio de Educación de un proyecto de universidad para el sur de Madrid — «Unisur»— acabaría por dar un giro radical al proyecto del consistorio. Como consecuencia de la Ley 9/1989, de 5 de mayo, de creación de la Universidad «Carlos III» de Madrid (BOE n.º 106, de 6 de mayo de 1989), que fijaba en el «campus de Getafe» la sede de gestión administrativa y organización de las enseñanzas junto a la facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas, mientras que en el «campus de Leganés» establecía una Escuela Politécnica Superior, el Ayuntamiento de Getafe renunció a su proyecto de centro polivalente (MORA Y RODRÍGUEZ, 2004).

4. LA FISICIDAD DE LAS INSTALACIONES DE LA UC3M EN LEGANÉS Y GETAFE

Las universidades, en su fisicidad y superando los efectos socioeconómicos con el entorno, imprimen una notable huella espacial en la estructura, tejidos y dinámica urbanos. Teniendo en cuenta los aspectos que generan una impronta espacial más clara, es posible señalar:

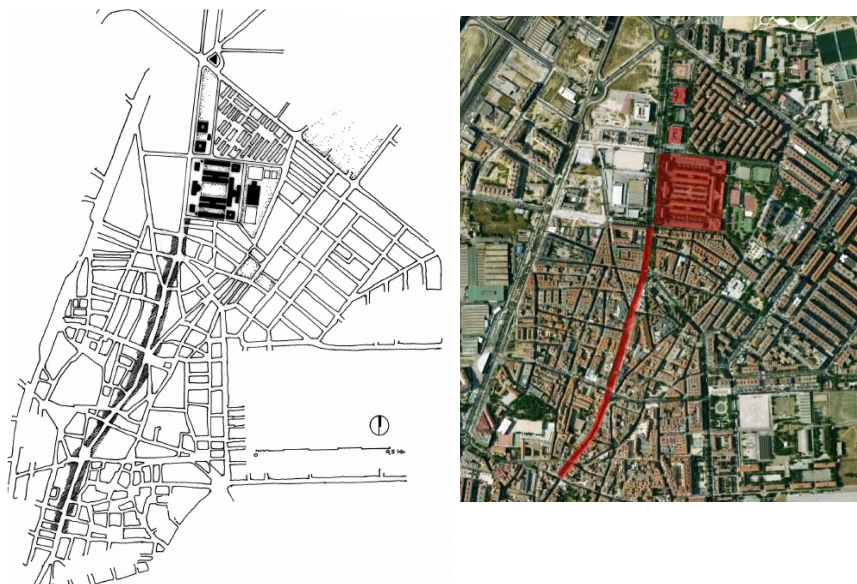
- La implantación física de los campus de Getafe y Leganés ha contribuido a generar nuevas centralidades, articulando importantes flujos de movilidad (facilitados por la red de cercanías) y ejerciendo como polos de atracción de dinámicas sociales, generando a su vez la localización de actividades económicas diversas y complementarias (bares, librerías, alquiler de viviendas o copisterías).
- Este tipo de centros generan han generado una dinámica social propia en el entorno de sus localizaciones, atrayendo a sectores sociales dinámicos (jóvenes, profesionales o personas con formación. Como nos recuerda Bellet (2011), la universidad incide en la mayor oferta y demanda de productos y servicios culturales, a la vez que impacta en el clima cultura del barrio. Pero además, históricamente, la universidad contribuye a aumentar el nivel de vida y la formación de la formación, cuestión relevante en el ámbito sur de Madrid.
- Finalmente, los campus de la UC3M de Leganés y Getafe (con sus facultades, edificios administrativos y espacio de equipamiento) se han convertido en referentes urbanos y territoriales, ocupando un lugar central en el imaginario social que los habitantes poseen de estas partes de la ciudad. En este sentido, han conseguido transformar el paisaje sobre en el que se han asentado, convirtiéndolo en un espacio que simboliza el conocimiento, la modernidad y la innovación.

En este sentido, en Leganés y Getafe, los campus universitarios de la UC3M han actuado como un instrumento de regeneración urbana, tanto en el sentido físico (confiriendo una estructura más legible) como cultural y social (ubicando actividades académicas e innovadoras en un ámbito con tendencia al abandono). Si en términos generales podemos admitir, que la universidad se inserta fácilmente en las estrategias habituales de dinamización urbana, en el caso que nos ocupa se puede afirmar que ha protagonizado un doble proceso; generando una nueva centralidad, al mismo tiempo que ha contribuido a la recuperación y cambio de uso del espacio urbano, catalizando –a otra escala- el crecimiento del conjunto urbano y participando en la consolidación de los entornos urbanos en los que se han implantado.

Conviene recordar que, desde sus inicios la UC3M, tuvo vocación de ser una universidad de dimensiones reducidas pero al mismo tiempo urbana. En Getafe se acomete la rehabilitación de los pabellones existentes del Cuartel *General Elorza* y la construcción de nuevos edificios completando el perímetro del solar. Posteriormente el campus se expandirá a lo largo de la calle Madrid con nuevas obras. Al mismo tiempo se conformaban los espacios docentes, se construían las instalaciones deportivas, que incluían pistas al aire libre y un pabellón polideportivo. También en los primeros años, se levantó la Residencia de Estudiantes *Fernando de los Ríos* cuya arquitectura rompió con las líneas clásicas que dominaban el campus.

Además, la gran manzana se destinó a la función educativa, albergando el núcleo inicial del campus de Getafe sin que el Ayuntamiento viera frustrado su deseo de que los jardines efectivamente quedaran incorporados a los itinerarios cotidianos de la población, a manera de parque urbano. Incluso una calle peatonal facilita la comunicación entre el barrio de Las Margaritas y el centro de la ciudad.

Figura 4. Esquema del campus de Getafe y su entorno⁶.

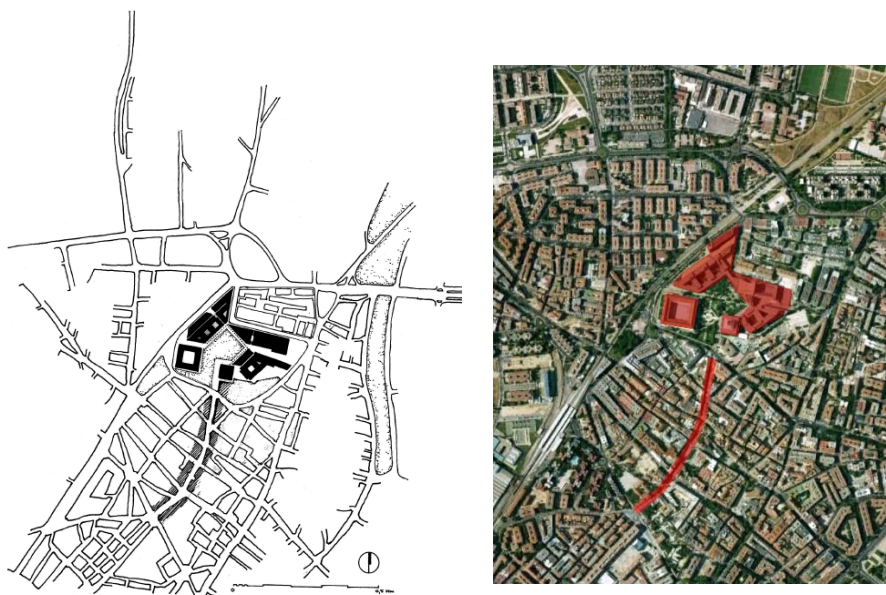


Fuente: *Hacia un modelo universitario. La Universidad Carlos III de Madrid* (2004) y elaboración propia, 2012.

El campus de Leganés se encuentra localizado en las antiguas dependencias del acuartelamiento del *Regimiento de Infantería Mecanizada Saboya nº 6*, en un solar irregular bordeado por las vías férreas de la línea Madrid-Lisboa y barrios densamente poblados e incluso atravesado por una calle. En este sentido, del antiguo Cuartel Marqués de Leganés, solo se conserva su edificio Sabatini. El resto del espacio se configura como una gran plaza peatonal en torno a la cual se ordenarían los nuevos edificios. El campus se convierte así en un elemento urbano y desde esta condición completa los equipamientos públicos con un auditorio y un polideportivo. La Residencia de Estudiantes *Fernando Abril Martorell*, muy próxima al campus, lo completa. El desarrollo del campus sobre el suelo militar cedido, generó grandes expectativas en la población, que veía una posibilidad real de que se crearan espacios libres para disfrute de la ciudadanía dentro de la parcela de 53.470 metros cuadrados que ocupaban la finca y el cuartel.

⁶ El asentamiento de los edificios universitarios se produce sobre la prolongación de la avenida de Madrid que arranca del núcleo original de la ciudad; de esta forma, se favorece la sensación de ser un eje urbano con un carácter universitario. Y a la vez, de forma casi tácita, el orden de la trama de los antiguos cuarteles se extiende y coloniza el entorno hasta los límites del conjunto (Mora y Rodríguez, 2004).

Figura 5. Esquema del campus de Leganés y su entorno⁷.



Fuente: *Hacia un modelo universitario. La Universidad Carlos III de Madrid* (2004) y elaboración propia, 2012.

El resultado es que, tal y como se aprecia en la Tabla 1, la situación actual de la UC3M en los campus de Leganés (incluyendo su Parque Científico) y Getafe ha consolidado 212.372 m² lo que significa el 91,45% de la totalidad de la universidad. En Getafe, sede central donde se encuentra el Rectorado se ha optado por una ocupación menos intensa del espacio ofreciendo un índice mayor de equipamientos y zonas libres (a pesar de poseer 17 edificios). Por su parte Leganés, ha generado un auténtico “cluster” relacionado con el sector aeronáutico, agotando el territorio disponible con índices de edificabilidad mayores.

Cuadro 1. La dimensión cuantitativa de los campus de la UC3M en 2011.

	Getafe		Leganés		Colmenarejo		Total
	Total	%	Total	%	Total	%	
M2 brutos	167549	48,72	101063	29,38	75320	21,90	343932
M2 construidos	88355	38,05	124017	53,40	19860	8,55	232232
M2 instalaciones							
Deportivas	11648	59,28	6621	33,70	1380	7,02	19649
Nº edificios	17	58,62	9	31,03	3	10,34	29

Fuente: Memoria Económica y de Gestión de la UC3M, 2011.

⁷ A diferencia del campus de Getafe, donde el orden de la trama original se extiende desde el núcleo central, en el caso de Leganés la plaza del campus se abre hueco en la trama urbana de forma casi forzada; queda encajada entre las calles con la forma de un rectángulo quebrado en el centro y gira hacia los nuevos edificios para poder albergar todos los usos. Sobre la trama del casco de la ciudad, la plaza del campus se percibe como ensanche final necesario de la calle Mediodía (Mora y Rodríguez, 2004).

5. CONCLUSIONES

A través de la presente comunicación, hemos pretendido presentar cómo la implantación territorial de la Universidad Carlos III de Madrid supone uno de los principales factores del impulso económico y social que ha tenido lugar en el sur de Madrid. Dicho proceso de implantación se realiza en un contexto de descentralización de los servicios públicos iniciado a comienzos del período democrático, que se formalizó en procesos de metropolitanización y crecimiento periférico, donde las ciudades de Leganés y Getafe jugaron un papel estratégico en la región.

Dentro de las principales directrices que siguió la creación de la UC3M podemos citar:

1. La UC3M ha sido fundamental para el crecimiento económico y social de la periferia sur de Madrid. Sin su influencia, estaríamos hablando con seguridad, de una configuración territorial distinta ya que su localización ha condicionado la aparición de equipamientos y servicios, la consolidación de un dinamismo social y la construcción de un imaginario de liderazgo en un momento (principios de los 1990) de decadencia de los principales sectores productivos del entorno.
2. La UC3M, al igual que otras universidades de reciente creación, no siguió para su implantación una estrategia de planificación única, sino que su génesis responde a distintos factores de tipo político que solo son explicables en la lógica del momento. En todo caso, lo cierto es que, observado en perspectiva, se han cubierto las necesidades que los ayuntamientos de Leganés y Getafe demandaban a finales de los 1980, la consolidación de una centralidad urbana y una cobertura de equipamientos y espacios públicos mayor.
3. Los campus de Leganés y Getafe -como espacios urbanos- se edificaron a través de un permanente diálogo entre lo viejo y lo nuevo. A ello contribuyeron inicialmente las condiciones desde la que se produjo la recuperación de espacios militares para uso cívico, pues se partió de la premisa de conservar las instalaciones militares para adaptarlas a usos docentes universitarios⁸.

BIBLIOGRAFÍA

BELLET SANFELIU, C. (2011): “La inserción de la universidad en la estructura y la forma urbana. El caso de la Universitat de Lleida”. *Scripta Nova*, Universitat de Barcelona, Barcelona.

CAMPO CALVO-SOTELO, P. (2000): *La universidad de España. Historia, urbanismo y arquitectura*. Centro de Publicaciones, Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, Madrid.

MÉNDEZ, R., GARCÍA PALOMARES, J. C. y MICELINI, J. J. (2007): “La construcción de ciudades innovadoras: transformaciones económicas recientes y

⁸ Esta práctica se ha prodigado en nuestro país, donde ha sido frecuente reciclar instalaciones sanitarias militares, acuartelamientos y también edificios que sin tener prevista inicialmente esa función, acabaron por tener uso militar. A través de la reutilización de estas instalaciones ubicadas casi siempre en el centro de las poblaciones, las universidades han contribuido de forma decisiva a amortiguar el déficit urbano de los enclaves donde se han implantado. En este sentido, la Universidad Carlos III constituye un ejemplo antológico (Mora y Rodríguez, 2004).

- desarrollo local en Getafe”. *Estudios Geográficos*, nº 262, Instituto Juan Sebastián Elcano-CISC, Madrid.
- MORA CAÑADA, A. y RODRÍGUEZ LÓPEZ, C. (eds.) (2004): *Hacia un modelo universitario. La Universidad Carlos III de Madrid*, Instituto Antonio de Nebrija de estudios sobre la universidad Universidad Carlos III de Madrid, Editorial Dykinson, Getafe.
- MORALES MATOS, G. y MARÍAS MARTÍNEZ, D. (2009): “Universidad y territorio en el área metropolitana de Madrid”. *Revista Ería*, nº 80, Revista Cuatrimestral de Geografía, Universidad de Oviedo, Oviedo.
- PIÉ NINOT, R. (2002): “Universidades y desarrollo urbano”. En VILALTA, J. M. y PALLEJÀ, E. (eds.): *Universidades y desarrollo territorial en la sociedad del conocimiento*. Diputació de Barcelona, Xarxa de Municipis, Barcelona.
- VALENZUELA RUBIO, M. (2011): “La planificación territorial de la Región Metropolitana de Madrid. Una asignatura pendiente”. *Cuadernos Geográficos*, nº 47, Universidad de Granada, Granada.
- VILALTA, J. M. y PALLEJÀ, E. (eds.) (2002): *Universidades y desarrollo territorial en la sociedad del conocimiento*. Diputació de Barcelona, Xarxa de Municipis, Barcelona.
- VV.AA. (2011): *Veinte años de la Universidad Carlos III de Madrid*, Universidad Carlos III de Madrid, Getafe.

NUEVAS JERARQUÍAS Y RELACIONES EN LAS COMARCAS DEL DELTA DEL EBRO.

VICENT ORTELLS CHABRERA
Universidad Jaume I. Castelló.
ortells@uji.es

ANTONIO QUEROL GÓMEZ
Centro Asociado de Tortosa.
UNED
aquerol@tortosa.uned.es

RESUMEN

El sistema urbano del territorio del Ebro catalán, se basa en una red de núcleos medianos y pequeños, jerarquizada en la capital histórica, Tortosa y una sociedad heredada de la tradición mediterránea. Territorio periférico bajo influencias de centros urbanos y económicos de Catalunya, Valencia y Aragón. Las nuevas tendencias urbanas de las últimas décadas, están dando lugar a una nueva escala supramunicipal, basadas en la planificación y agrupando núcleos con nuevas relaciones, dando forma a una territorialidad humana con nuevas sinergias y afinidades.

PALABRAS CLAVE: Delta del Ebro, jerarquías, procesos, periferias.

ABSTRACT

The urban system of the Catalan Ebro territory, is based on a network of small and medium-sized nuclei, under hierarchic of the historical capital, Tortosa and a legacy society of the Mediterranean tradition. This peripheral territory is under influences of urban and economic urban centers of Catalonia, València and Aragón. Urban new trends of recent decades are giving rise to a new super municipal level, based on planning and grouping cores with new relationships, giving way to a territoriality human with new relationships and affinities.

KEYWORDS: Delta of the Ebro, hierarchies, processes, peripheries.

1. INTRODUCCIÓN

Las comarcas meridionales de Catalunya, BaixEbre, Montsià, Ribera d'Ebre y la Terra Alta, que en nuestros estudios denominamos Territorio del Ebre, se basaban en un modelo de asentamientos preindustriales, jerarquizadas en torno a la ciudad más antigua e impulsora Tortosa (BaixEbre), configurada como núcleo y mercado central, además de aglutinadora de todo el entorno territorial.

Prácticamente hasta la conquista cristiana, esta ciudad, fue la única que dominaba estas tierras, si bien existían otras entidades, algunas de origen romano como la capital, otros de origen árabe, con funciones militares y unas unidades de producción agrícola, bajo su protección, las alquerías.

A partir de 1148, año de la conquista de Tortosa, por parte de Ramón Berenguer IV, comienza el gran periodo para repoblar y dominar definitivamente el territorio. Esta

ciudad dominaba todo el territorio, como bien lo reflejan algunos textos escritos como *La Consuetudines Dertosa* primera norma jurídica escrita en catalán en 1279.

Tortosa era, ciudad y territorio, puesto que a su jerarquía urbana histórica, adicionaba la económica, social y eclesiástica, manteniendo y reforzando la sede episcopal que ostentaba desde la época visigoda.

Por superficie, durante siglos su término municipal fue el segundo mayor de España, ya que se extendía por la margen izquierda y parte de la derecha del curso fluvial del Ebro, desde Barrufemes hasta la desembocadura, en el incipiente delta, con una distancia actualmente de casi 70 kilómetros.

Las tierras de la comarca del Montsià, frontera con las de Castelló, quedaron bajo la jerarquía de Amposta y su Castellania. Por su situación justo a la entrada del delta y del litoral sur, esta población mantuvo su dominio sobre gran parte del lóbulo derecho del delta.

El interior, por la cuenca endorreica de la *fóia*, entre las sierras de Godall y del Montsià, la jerarquía era para Ulldecona. Esta villa, se trasladó desde el castillo al llano en el siglo XIII, bajo un sistema planificado de tradición clásica con *cardus* y *decumanus maximus*, a semejanza de los núcleos urbanos de la plana de Castelló, conquistados durante el siglo siguiente. En los siglos XVI y XVII se expandió por los arrabales superando las líneas de muralla, formando nuevos y populosos barrios (BAILA, 1998: 265).

El delta se fue poblando paulatinamente, en particular la zona de las salinas, pero es a partir del S-XIX, cuando se construyeron los canales del río Ebre, lo que permitió la definitiva humanización de las tierras ganadas al mar.

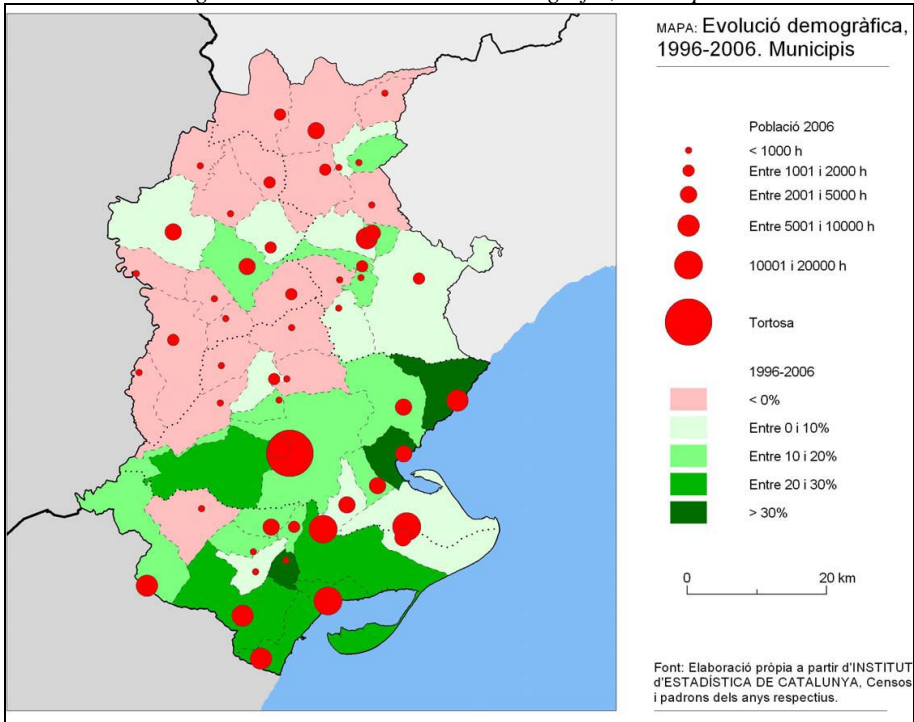
Este orden urbano y jerárquico, se prolonga hasta el último tercio del siglo XX, cuando se producen la mayor parte de las segregaciones de los municipios situados en el delta, y los cambios políticos, sociales y económicos, producidos con la restauración democrática y la entrada en la Unión Europea.

2. NUEVOS MUNICIPIOS, REDES Y JERARQUÍAS.

A partir de 1977, se segregaron una serie de poblaciones situadas en la mayoría de los casos en la formación deltaica, las tierras más modernas en el tiempo. De la ciudad de Tortosa, a quien a mediados del siglo anterior se le segregó su vecina Roquetes, lo hicieron ahora dos antiguas pedanías en el delta, La Cava y Jesús y María. Ambas se agruparon en una nueva población, Deltebre, que será a partir de este momento el centro urbano y económico más importante en esta zona.

La capital perdió además, Camarles y l'Aldea, junto a la N-340, comunicación que delimita en su itinerario las tierras ganadas al mar con la plana deltaica.

Figura 1. Territorio del Ebro. Demografía, municipios.



Fuente.- Plan territorial Tierras del Ebro.

Otras entidades urbanas, como Sant Jaume d'Enveja, lo hicieron de Amposta, y en el caso de l'Ampolla, al norte del lóbulo izquierdo del delta, tal y como había sucedido en el siglo anterior con la Ametlla de Mar, lo hizo de El Perelló.

Estas segregaciones dieron paso a nuevos términos municipales, lo que produjo una nueva reorganización. Los núcleos que las padecieron, estancaron su demografía, hasta la llegada de la inmigración de inicios del siglo actual, y en parte su economía, al producirse cambios en el sistema de relaciones de producción y flujos. Tortosa pasó de 47.243 habitantes en el año 1975, a 31.188 en el censo de 1981.

Los nuevos planes territoriales, las nuevas infraestructuras y la posición dentro del territorio, indujeron a nuevas jerarquías incipientes, que poco a poco están dando lugar a cambios notables en la actualidad.

El caso más significativo es el de l'Aldea. Este pequeño municipio, segregado de Tortosa en 1983, cuenta en la actualidad (año 2011), con 4.513 habitantes. Por su situación dentro del territorio, hace que sea el gran centro nodal de un futuro no muy lejano, puesto que es la gran beneficiada de las últimas correcciones en infraestructuras viarias y ferroviarias.

De los 155.868 habitantes (año 2011) de las comarcas del sur, el 82,46% se concentra dentro de un radio de 15 km., con centro en esta población, incluidos los núcleos históricos centrales, Tortosa y Amposta.

Agrupada toda la superficie del delta, con sus emplazamientos y puerto fluvial de Deltebre. Todos los puertos marítimos y zonas litorales turísticas del norte, casos de

l'Ametlla de Mar y l'Ampolla, y del sur, con Sant Carles de la Ràpita, el tercer puerto pesquero más importante de Catalunya y el de Alcanar, industrial y dedicado a la fabricación de cemento, con más de veinte millones de toneladas de tráfico de mercancías anuales.

La nueva gran estación ferroviaria y de mercancías, se ha construido a escasos dos km. de la población junto al acceso de la autopista AP-7, y del nuevo desvío de la N-340 que transita actualmente por el interior del casco urbano. Esta comunicación, la de más volumen de tráfico pesado de toda la península, está a la espera de que se reinicien y definitivamente finalicen las obras del desvío, paralizadas incomprensiblemente por el Ministerio de Fomento a causa de los recortes de la crisis.

También se hallan en este radio de acción, once de los polígonos industriales del total del territorio, con más de 300 Ha. de superficie, incluido el Catalunya Sud el mayor de todos con 136 ha., localizado junto a la nueva estación central del ferrocarril y la de mercancías, al acceso de la AP-7, y del nuevo trazado de la N-340.

Otra de las realizaciones decisivas ha sido la construcción en el año 2010, del puente sobre el río Ebro, entre Sant Jaume d'Enveja y Deltebre, localizadas y enfrentadas en ambas márgenes del curso fluvial. Actualmente es el único en el delta, y ha permitido una conexión y flujos urbanos, que hasta hace poco, solo se podían realizar por barcaza o dando un rodeo por Amposta, de aproximadamente 20 Km. Esta infraestructura supone, además, una agrupación urbana de 15.000 habitantes, y la formación de un nuevo sub-centro económico y nodal de toda la economía primaria del delta en Deltebre.

Por último, la construcción de la autovía, entre Tortosa y su acceso con la AP-7 y la N-340 hasta l'Aldea a 10 km., era esencial para frenar los efectos negativos por posición excéntrica de la antigua capital, sobre todo a raíz de perder su jerarquía central ferroviaria. El antiguo trazado desde Vinaròs, en dirección sur-norte, se adentraba por el interior hasta Ulldecona, y desde esta población se desviaba de la ruta natural actual, para cruzar el curso fluvial del Ebro en Tortosa, y enlazar con l'Aldea y Barcelona. Esta distancia queda reducida actualmente a costa de ser Tortosa estación residual y de final de trayecto, con una pérdida total de protagonismo jerárquico, puesto que es l'Aldea, con la nueva estación central, quien ejerce como conexión nodal ferroviaria con Barcelona y València.

3. LOS NUEVOS PROCESOS, SISTEMAS Y RELACIONES.

Las crisis económicas de 1973 y 1979 y la estructural de los noventa, sin contar la actual, nuevos procesos se han dado en el territorio, segregaciones aparte, hacia un sistema de producción y de relaciones *postfordista*, caracterizados por la globalización de la producción y el consumo, unida a la revolución tecnológica de la informática, las telecomunicaciones y las biotecnologías.

La universalización o globalización de los mercados provoca que la contigüidad espacial no sea necesaria, y es el origen de la difusión territorial, incidiendo en el modelo de vida urbano y expandiéndolo precisamente por el territorio, provocando cambios sustanciales, incidiendo sobre continuidad morfológica tradicional urbana del caserío y callejero, y favoreciendo un sistema interrelacionado.

En las últimas décadas en la planificación de las áreas periféricas de los núcleos urbanos, se ha optado por la ocupación difusa del territorio. De esta manera están surgiendo extensas zonas destinadas a nuevos usos de suelo industrial, parques con

actividades económicas, urbanizaciones residenciales, complejos comerciales etc. Todas estas nuevas zonas o áreas urbanizadas, se han visto favorecidas por nuevas redes de comunicaciones, que han permitido nuevos flujos y residencia.

Este tipo de crecimiento urbano, implica un elevado consumo de suelo, un incremento de costos y una inversión continuada en infraestructuras, además de la problemática de la movilidad. Este modelo de ocupación difusa del territorio, debe dar paso a un modelo compacto que permita mantener o mejorar la calidad de vida, por ejemplo con un uso más racional de los transportes públicos, entre otros.

La descentralización y la creación de nuevos polos de crecimiento hace necesaria el paso de ciudades centro, como era el caso de Tortosa a redes de núcleos policéfalos, como en el caso de la comarca del Montsià, que mantengan el modelo de ciudad compacta además de compleja, donde los flujos cotidianos y la movilidad se base en una buena red de transporte público.

Sin embargo, en las tierras del delta del Ebro, debido a su tradición, no podemos obviar que aún mantiene el 17% del total de población activa en el sector primario, no está agotado el sistema de producción *fordista*, ni los valores y modos de vida urbanos. Aún pervive una red jerarquizada de nodos y polos de tradición mediterránea, con centros que sirven y que se sirven de entornos rurales, y que provocan una interrelación entre emplazamientos cada vez más intensa, que supera los límites municipales e incluso comarcales de todo tipo, residencia, trabajo, comercio, enseñanza, etc., tanto de servicios como de equipamientos.

La residencia y movilidad laboral obligada, son los dos conceptos básicos de la territorialidad humana actual, y en nuestro caso no es una excepción. En el territorio, ha existido una evolución desde 1986. Ese año, el 16,2% de la población ocupada, se trasladaba hacia otra localidad o municipio diferente al de residencia. En 1991, el porcentaje ascendía al 24,3%, llegando en el año 1996 al 27%, para ser actualmente el 30%. Durante este periodo 1986-2010, en números absolutos creció de 7.676 personas a prácticamente 16.000.

A pesar de que para los emplazamientos pequeños, tener un centro cercano es una garantía, en las últimas décadas se han producido diversos fenómenos de desconcentración de centros urbanos hacia su periferia, por iniciativas públicas o privadas, que han reforzado el papel vertebrador de los polos, contribuyendo a desarrollar el conjunto.

Por situación, de todo el conjunto territorial de las cuatro comarcas catalanas del Ebro, son las comarcas que contienen al delta, las más favorecidas por encontrarse dentro del denominado arco económico del Mediterráneo occidental. La morfología del relieve, nos ha permitido agrupar en todos los análisis, diversos tipos de emplazamientos, fluviales, viarios, costeros, deltaicos y de piedemonte, donde cada grupo presenta morfologías y estructuras urbanas propias, si bien existen generalidades como el tamaño, funciones y tendencias (QUEROL, 2004, 2009).

Son las nuestras, en general, entidades medianas o pequeñas, con tradición primaria y demografía baja, recesiva en las comarcas del norte, subsanada por el fenómeno actual de la inmigración extranjera.

Cuadro 1. Evolución de la población al territorio (1991-2010).

	1991	1996	2001	2006	2010
BAIX EBRE	64.645	65.879	66.639	76.638	81.924
MONTSIÀ	54.307	54.765	57.550	65.333	72.489
RIBERA D'EBRE	23.055	22.442	21.656	23.046	24.204
TERRA ALTA	12.945	12.584	12.196	12.715	12.948
TOTAL	154.952	155.670	158.041	177.732	191.568

Fuente.- IDESCAT. Elaboración propia.

Por comarcas, también existe una gran diferencia espacial. En la comarca del Baix Ebre, la jerarquía de Tortosa, hace que la “conurbación” entre la capital, y Roquetes, de cuyo casco urbano solo le separan 200 metros sin edificaciones del de Tortosa, concentre el 56% del total de población comarcal.

La comarca del Montsià, presenta un caso totalmente diferente. Las políticas para la ordenación territorial, consideran que el policentrismo, es una buena práctica ordenadora, puesto que sin la existencia de una entidad dominadora, la asignación de varios centros o polos de actividad indiquen al desarrollo económico.

La comarca con mayor grado de policentrismo es la del Montsià. Presenta a lo largo de dos ejes, formados por el litoral y el corredor interior de la Foia, una serie de emplazamientos entre los 5.000 y 15.000 habitantes, con derivación al interior del delta.

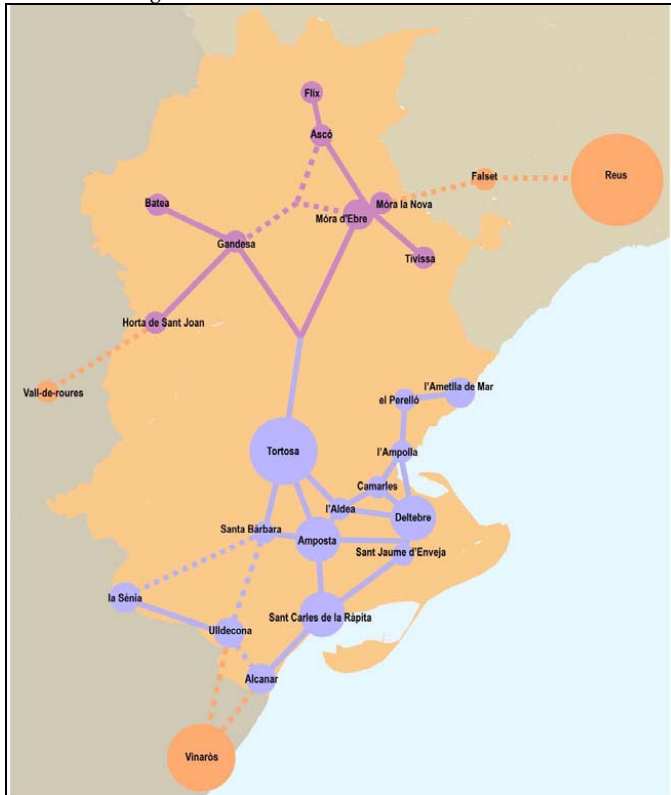
Destacan por el litoral, Sant Carles de la Ràpita, el municipio que ha ofrecido las mayores tasas de crecimiento en los últimos años, y Alcanar, ejemplo de municipio policéntrico, atendiendo a la distribución de su poblamiento, con tres pueblos en uno, entre el interior y el litoral, semejante al caso de Sueca (Obiol, Segarra, 2009).

Los municipios medianos son los que han registrado un mayor crecimiento demográfico, durante la última década (2000-2010). Las dos capitales, ciudades con mayores efectivos demográficos, han tenido un crecimiento moderado, inferior a la media. Algunos de los últimos municipios segregados como l’Ampolla, pese a ser pequeños, inferior a 5000 habitantes, registran los crecimientos más importantes.

4. EL PLAN TERRITORIAL DE LAS TIERRAS DEL EBRO.

La actual planificación del territorio está referida en el Plan Territorial, que quiere potenciar la estructura actual, si bien reforzando el papel de los nuevos nodos, atenuando las diferencias del territorio.

Figura 2. Estructura actual del territorio.



Fuente.- Plan territorial Tierras del Ebro.

Para las comarcas del sur, propone el Plan Territorial, una serie de ejes o sistemas plurifuncionales de las entidades urbanas, al objeto de favorecer una estructura espacial polinuclear, manteniendo la influencia y polaridad regional tortosina, la del corredor mediterraneo con Amposta y la emergente polaridad de l'Aldea. Estos sistemas son:

El sistema Delta. Con los municipios de Deltebre, Sant Jaume d'Enveja, y la parte deltaica de Amposta y Sant Carles de la Ràpita. Su tratamiento unitario y autónomo, reconoce la singularidad del hecho deltaico.

El sistema litoral del norte, con los municipios de l'Ametlla de Mar y del Perelló.

El sistema litoral sur, con Alcanar y la parte no deltaica de Sant Carles.

El sistema rio Sénia, con la Sénia y Ulldecona, al interior.

El sistema Tortosa-Amposta. El más importante, complejo y poblado, con los municipios de l'Aldea, Aldover, Alfara de Carles, l'Ampolla, Benifallet, Camarles, Freginals, la Galera, Godall, Mas de Barberans, Masdenverge, Paüls, Roquetes, Santa Bàrbara, Tivenys, Tortosa y la parte no deltaica de Amposta.

Según el Plan, el papel territorial de los asentamientos urbanos queda actualmente:

Tortosa, como polo regional.

Amposta, como polo comarcal.

Alcanar, l'Aldea, Sant Carles de la Ràpita, Santa Bàrbara, la Sènia y Ulledecona, y los deltaicos Deltebre y Sant Jaume d'Enveja como polos subcomarcales.

Ampolla, l'Ametlla, Camarles y el Perelló, como complementarios.

El resto como rurales, diseminados o aislados.

Mención especial a la polaridad regional de Tortosa y Roquetes.

5. CONCLUSIONES.

El territorio del Ebro catalán, está sufriendo estas últimas décadas, una serie de procesos y cambios en el sistema de sus entidades urbanas, que están dando lugar a una nueva transformación de las jerarquías y estrategias de crecimiento espacial, humano y económico.

En esta comunicación, nos hemos basado en las dos comarcas más dinámicas del territorio, el BaixEbre y el Montsià, ambas localizadas al sur. Estas comarcas, se ven favorecidas por situación, con respecto a las del norte, ofreciendo tanto demográfica como económicamente, mayor dinamismo y desarrollo. Otro factor es su continuidad espacial y económica con las tierras del norte de la provincia de Castelló, donde la frontera administrativa se diluye por percepción, lazos humanos y intercambios económicos, lengua, etc., desde hace siglos.

Las nuevas infraestructuras y la planificación, además de la nueva reorganización territorial con nuevos municipios, ha dado lugar al cabo de pocos años, a nuevos centros o sub-centros y nodos, que han transformado, tendencias y jerarquías, dando paso a una nueva sociedad y espacialidad urbana.

Un territorio que históricamente estaba dominado por una ciudad centro regional, Tortosa, y otra como sub-centro, Amposta, ha pasado en pocos años, a presentar un territorio con una red urbana policéfala, donde la antigua capital mantiene parte de su jerarquía, pero con nuevas realidades morfológicas y estructurales, donde las entidades ofrecen nuevos polos funcionales y complementarios entre ellos, debido a la descentralización y las nuevas infraestructuras, así como al dinamismo de los grandes centros económicos de su región geográfica.

BIBLIOGRAFIA

BAILA PALLARÉS, M. (1998): La ciutat de Tortosa. Evolució del espai urbà. Ed. Antinea. Vinaròs.

FABREGAT GALCERÀ, E. (2008): "Cicles econòmics colonització agrícola al delta de l'Ebre. Incidència sobre el medi i producció d'aliments (segles XII-XX)". En Patrimoni i economia a les comarques de la Diòcesi de Tortosa. Onada Ed. Benicarlo. pp 141-158.

GENERALITAT DE CATALUNYA (2010): Pla Territorial de les Terres de l'Ebre. Barcelona. Institut Cartogràfic de Catalunya.

MUÑOZ, J.C. (Coord.) et. al. (1997); El delta del Ebro. Jaguar. Madrid.

OBIOL, M; SEGARRA, A. (2009); "Un laboratorio de prácticas territoriales turísticas. La costa de Sueca". Cuadernos de Geografía. nº85. Valencia. pp. 83-108.

ORTELLS, V. QUEROL, A. : “El efecto frontera en el sistema urbano de les Terres de l’Ebre-Baix Maestrat”. Comunicació al X Congreso de Geografía Urbana del Cantábrico. AGE.

QUEROL GÓMEZ, A (2004) : Processos i canvis al territori del delta de l’Ebre. Premi “VII Beca Pepita Martí de Durán”. Fundació Durán Martí. Cossetània Edicions. Valls. 230 pp.

QUEROL GÓMEZ, A (2009) : El territori de l’Ebre: Ordenació i jerarquies urbanes. Cossetània Edicions. Valls. 137 pp.

QUEROL GÓMEZ, A (2011) : Els recursos turístics del territori de l’Ebre. Gráfica Dertosense. Tortosa. 160 pp.

**LOS ESPACIOS PÚBLICOS COMO ELEMENTOS DE
ORDENACIÓN EN ÁREAS CENTRALES URBANAS: LOS
BARRIOS DE EL RAVAL (BARCELONA) Y CUATRO TORRES
(SANTA CRUZ DE TENERIFE)***

ALEJANDRO ARMAS DÍAZ
*Departamento de Geografía.
Universidad de La Laguna
aarmas@ull.es*

CARMEN GLORIA CALERO MARTÍN
*Departamento de Geografía.
Universidad de La Laguna
cgcalero@ull.es*

CARMEN ROSA DELGADO ACOSTA
*Departamento de Geografía.
Universidad de La Laguna
cdelgado@ull.es*

ANNA ORTIZ GUITART
*Departament de Geografia.
Universitat Autònoma de Barcelona
anna.ortiz@uab.cat*

RESUMEN

La intervención en los espacios públicos abiertos constituye una de las acciones de las políticas de renovación en las áreas centrales urbanas. El análisis de dos actuaciones, en Barcelona y en Santa Cruz de Tenerife, revela estrategias similares en su concepción, más orientada a favorecer la accesibilidad hacia las nuevas centralidades urbanas que a mejorar la calidad de vida de los habitantes. El significado social de tales espacios se valora mediante la observación directa de su uso y apropiación por parte de los ciudadanos y de las entrevistas a los usuarios.

PALABRAS CLAVE: áreas centrales, renovación urbana, espacios públicos, uso social, calidad de vida.

*Este trabajo forma parte del Proyecto de Investigación “Ciudad y calidad de vida. El uso social de los espacios públicos abiertos en ciudades españolas” (CSO 2010-19007) financiado por el Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación.

Agradecemos la labor del profesor de la Universitat Autònoma de Barcelona, Carlos Haas, por las encuestas realizadas en la plaza Vázquez Montalbán y el vaciado de todas ellas.

ABSTRACT

Public open spaces had been a main feature of renewal policies in urban central areas. The analysis of two cases in Barcelona and Santa Cruz de Tenerife, reveal similar planning strategies, aiming to improve the accessibility of new central areas in the city rather than the quality of life of residents. The social significance of these squares is assessed through direct observation of use and appropriation and interviews with users.

KEYWORDS: central areas, urban renewal, public spaces, social use, quality of life.

1. INTRODUCCIÓN

La intervención sobre los espacios públicos abiertos constituye una de las acciones de las políticas de renovación en las áreas urbanas centrales. Su transformación o construcción se asocia al mecanismo de esponjamiento que elimina la densidad edificatoria y busca la recuperación de huecos en el tejido urbano; o se convierten en nodos que facilitan la conectividad. Son por tanto la proyección del modelo de ciudad deseado por las administraciones que los diseñan, construyen o regeneran. El análisis y la valoración de dos intervenciones de este tipo, por un lado, la nueva plaza de Manuel de Vázquez Montalbán, en el centro histórico de Barcelona (barrio del Raval); y por otro, la remodelación de la plaza Primero de Mayo, adyacente al recinto histórico de Santa Cruz de Tenerife (barrio de Cuatro Torres), revelan estrategias similares en su concepción y proyección, configurándose como eslabones de actuaciones de mayor calado orientadas, entre otros aspectos, a propiciar la movilidad y la accesibilidad peatonal y la creación de ejes comerciales o turísticos, más que a la mejora de la calidad de vida de los habitantes.

La exploración de las distintas propuestas de ordenación permite establecer paralelismos en aspectos morfológicos y estructurales, sin embargo, los espacios públicos sólo adquieren auténtico significado a partir del uso y apropiación de estos lugares por parte de los ciudadanos. Este aspecto se analiza mediante la observación directa, complementada con entrevistas que permiten conocer la funcionalidad, los conflictos y las valoraciones de los usuarios.

2. ESPACIOS PÚBLICOS Y RENOVACIÓN URBANA

En las últimas tres décadas han proliferado las operaciones urbanísticas en las áreas centrales orientadas a proporcionar nuevos usos a los entornos donde actúa, con la finalidad de favorecer la atracción de visitantes y de reforzar la incorporación de las localidades como lugares de consumo en la economía global (FAINSTEIN Y JUDD, 1999:3). Además de éstos, la producción de espacios públicos es un argumento recurrente empleado por el gobierno urbano para emprender y legitimar dichas transformaciones (CICALÒ, 2009:88). Si bien las realizaciones más señaladas son aquellas que han creado o remodelado sitios de carácter emblemático, paralelamente se han desarrollado actuaciones más modestas orientadas a la revalorización de plazas y parques en ámbitos de la periferia (CAPEL, 2005: 43). Su creación o remodelación se apoya en el potencial de dichos escenarios colectivos para funcionar como símbolo o escaparate de un nuevo modelo de ciudad (BENACH, 2000), y se justifica por su capacidad para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, pero también, el espacio público es considerado como un instrumento privilegiado de la política urbanística para

hacer ciudad, para mantener y renovar los antiguos barrios, producir nuevas centralidades y suturar los tejidos urbanos (BORJA Y MUXI, 2001:10).

De todas formas, los espacios públicos, si bien pueden considerarse como elementos de política urbana e indicadores de calidad, el modelo urbanístico dominante no los propone siempre como escenarios para la sociabilidad. El énfasis en los aspectos citados implica, en ocasiones, un tratamiento marginal de ellos limitando su uso social y accesibilidad, mediante formas de gestión, control y diseño poco apropiados (MELIK, 2008: 26; MITCHELL, 2003); son el uso y la apropiación ciudadanos los que dan significado social a este tipo de recintos, muchas veces alejados del diseño o concepción previa del proyecto. Las personas vinculan su propia vida al espacio social, y lo impregnan de un dinamismo propio que rebasa, en muchas ocasiones, los planteamientos iniciales de las políticas de renovación urbana.

3. ESPACIOS PÚBLICOS: ¿CONECTIVIDAD FRENTE A SOCIABILIDAD?

Entre los diversos objetivos para la producción de espacios públicos se encuentra el de servir de nodos de conectividad de las diferentes áreas urbanas. Con esta última finalidad surgen las plazas Vázquez Montalbán y Primero de Mayo en los barrios del Raval de Barcelona y Cuatro Torres de Santa Cruz de Tenerife, respectivamente. La primera es el resultado de una de las actuaciones urbanísticas más significativas llevadas a cabo en el Raval de Barcelona en los últimos quince años, el plan de reforma de la Illa Robadors; situada en el Raval sur, se concibió para mejorar la conexión interna de este sector y ofrecer un nuevo espacio público en una de las partes del barrio con más déficits sociales y urbanísticos. La plaza Primero de Mayo fue diseñada a través de la iniciativa comunitaria URBAN en la que transformó gran parte del centro histórico de Santa Cruz durante la última década del siglo pasado, proponiéndola como un ensanchamiento que facilitaba la movilidad peatonal en el eje comercial-turístico hacia el centro urbano.

Figura 1. Ubicación de los espacios públicos en Barcelona y Santa Cruz de Tenerife



Fuente: Elaboración propia a partir del Institut Cartogràfic de Catalunya y Grafcan.

3.1. La plaza Vázquez Montalbán en la rehabilitación del barrio del Raval

El barrio del Raval forma parte del núcleo antiguo de Barcelona. Durante siglos fue un territorio donde se extendían campos de cultivo, huertas y masías fuera de las murallas de la ciudad romana. El barrio nació extramuros de la urbe y a principios del

siglo XIX comenzó la verdadera urbanización de este sector al ser escenario de la primera revolución industrial de Barcelona. A lo largo del siglo XX, el Raval sufrió un progresivo proceso de degradación económica y social, con grandes déficits urbanísticos asociados (ARTIGUES ET AL., 1980; CLOTET, 1983; FABRE Y HUERTAS, 1977). Actualmente es un conjunto densamente poblado donde viven 48.485 personas en un área de 1,08 Km², con un 49% de habitantes de origen extranjero, según datos del Ayuntamiento de Barcelona en 2011. La situación socioeconómica de la población es de las más bajas de la ciudad y se dan fuertes desigualdades sociales.

En julio de 1976 la Corporación Metropolitana de Barcelona aprobó definitivamente el Plan general metropolitano (PGM) que preveía los grandes proyectos estratégicos para la conurbación barcelonesa y a la vez establecía operaciones a escala local. Los parámetros generales que contenía el PGM para un barrio podían ser modificados a través de los denominados planes especiales de reforma interior (PERI). En el marco del PERI del Raval, aprobado en 1985, los arquitectos Óscar Tusquets y Lluís Clotet redactaron la intervención “Del Liceu al Seminari” que formulaba una remodelación compleja y ambiciosa en el Raval norte, dando como resultado, entre otros, la construcción de dos grandes instituciones culturales, el Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona (MACBA) y el Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona (CCCB), referentes a escala local y mundial. En la concreción del objetivo de crear nuevos espacios públicos, el plan proponía como actuación principal la apertura de un gran recinto libre que se convirtiese en el eje central del entramado urbano del barrio. Ésta destacaba por sus dimensiones entre las diferentes intervenciones previstas en su mitad sur. Para llevar a cabo este proyecto, llamado Plan Central del Raval, se comprometieron cinco islas de casas, de las cuales, gran parte presentaba condiciones de habitabilidad muy precarias y otra estaba desocupada. Los residentes afectados fueron realojados mayoritariamente en pisos de viviendas públicas dentro del mismo barrio. El resultado fue el nacimiento de un nuevo espacio público de dimensiones considerables, la Rambla del Raval, promovida en el año 2000 (ORTIZ, 2004).

La plaza Vázquez Montalbán¹, inaugurada el 3 de febrero de 2009, se sitúa a un lado de esta Rambla y está rodeada por un hotel de 4 estrellas y unas oficinas que actualmente acogen a la sede central del sindicato UGT. Su concepción forma parte del plan de reforma de la Illa Robadors, una medida realizada en el Raval para la mejora de las áreas menos extensas de éste. Es una de las últimas operaciones de renovación urbanística y de revitalización económica, comercial y urbana en el barrio. Comprende el ámbito delimitado por las calles de Sant Rafael, Rambla del Raval, Sant Josep Oriol y Robadors. El proyecto fue encargado en su totalidad al estudio de arquitectos MBM (Martorell, Bohigas, Mackay) y gestionado por Foment Ciutat Vella SA². El nuevo conjunto lo integran, además de los citados anteriormente, viviendas de protección oficial, locales comerciales en planta baja, equipamientos culturales o de ocio (la Filmoteca de Catalunya, abierta en febrero de 2012) y la renovada plaza Salvador Seguí.

Como en tantas otras ocasiones en Barcelona, el movimiento vecinal fue muy activo a la hora de expresar su opinión sobre las actuaciones urbanísticas y sus

¹Esta plaza lleva el nombre del periodista y escritor catalán Manuel Vázquez Montalbán (1935-2003) nacido en este barrio, escenario de muchas de sus novelas.

²La sociedad fue creada para realizar las actuaciones urbanísticas y de edificación planeadas en el marco del proceso de transformación y revitalización del distrito de Ciutat Vella de Barcelona (www.fomentciutatvella.net)

consecuencias sociales. De esta forma, las obras de la Illa Robadors se pararon durante meses debido a las reacciones contrarias de algunos grupos de vecinos. La Taula del Raval, por ejemplo, una asociación muy crítica con las intervenciones municipales en el barrio, manifestó su oposición por la pérdida de áreas verdes y libres que comportaban las transformaciones sobre la Illa. Frente a este posicionamiento, la asociación Raval-És (actualmente, la plataforma Tot Raval³), el Liceu, el MACBA, el CCCB y otras entidades del Raval apoyaron las actuaciones previstas en este área de la parte sur del barrio por considerar que “es el último salvavidas que les queda para no quedarse encerrados en un gueto” (LA VANGUARDIA, 2002).

3.2. La plaza Primero de Mayo en la remodelación del barrio Cuatro Torres

El barrio de Cuatro Torres surge durante el primer tercio del siglo XX como resultado de la superación del obstáculo que significaba el barranco de Santos en el crecimiento de Santa Cruz, este hecho favoreció su extensión hacia el Sur a costa de la ocupación de fincas rústicas periféricas (GARCÍA, 2005: 35). Los años treinta y cuarenta, estuvieron marcados por la intensa urbanización del sector, en parte asociado a la iniciativa pública —vivienda y dotaciones—, y más recientemente, durante la década de los sesenta, al impulso privado que reavivó dicho proceso colmatando los solares vacíos dentro del barrio. En la actualidad es un conjunto denso dentro de la ciudad, que cuenta con 3.743 habitantes concentrados en un espacio de 0,17 km², según datos del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife en 2011.

De forma temprana las políticas de ordenación que afectan a este ámbito se vincularon con el impulso de la actividad comercial, tratando así de resolver el carácter restringido que, ya en 1940, presentaba el centro comercial de la capital (GARCÍA, 2005: 139). Así, en 1944 se inaugura el nuevo mercado municipal, vinculado a la construcción de un puente sobre el barranco de Santos; y algunos años después, el Plan General de Urbanización (1951) sugiere la “organización y valoración” de este sector articulando su función terciaria con la residencial. En momentos más recientes, destaca la transformación que experimenta Cuatro Torres mediante la iniciativa comunitaria URBAN. Hace dos décadas, varios eran los problemas que dificultaban el desarrollo del área central de Santa Cruz de Tenerife y que se pretendían resolver, entre ellos: limitada accesibilidad peatonal y excesiva presencia de vehículos privados —circulación y aparcamiento—; obsolescencia de parte del comercio instalado; pérdida progresiva del uso residencial; degradación ambiental; “marginalidad social”; escasez de espacios públicos y de equipamientos a escala de barrio. En 1995 la ciudad se une a esta medida orientada a “proporcionar ayuda a las zonas urbanas en crisis” que atendía a un conjunto de ejes prioritarios fijados por la Comisión Europea y que se englobaban en tres grandes ámbitos de actuación: el urbano, el económico y el social (EUROPEAN COMMISSION, 2003: 6). El primero de los ejes centra su atención en la recuperación del entorno físico y medioambiental a través de la creación de zonas verdes, espacios abiertos, restauración de fachadas, mejora del viario, de las infraestructuras, del transporte público y del mobiliario, entre otros (DÍAZ Y DELGADO, 2008). Una de sus operaciones de renovación urbanística fue la definición de un eje peatonal-comercial-turístico que se pretendía vertebrar en una doble dirección: de oeste a este, y de sur a norte. El proyecto de peatonalización tenía por fin último conseguir que el centro

³Plataforma de coordinación de entidades, instituciones, empresas y personas del barrio para promocionar y mejorar la calidad de vida del área.

urbano se comportara, a todos los efectos y sobre todo en el de la eficacia económica, como una gran superficie abierta comercial y de servicios (DÍAZ Y DELGADO, 2008).

Con todo, la propuesta del URBAN no es original y se inspira en la solución expuesta por dos documentos anteriores (PERI de 1982 y el Plan General de Ordenación Urbana de 1992), incorporando la creación de los dos ejes peatonales. El eje norte-sur que afecta al barrio de Cuatro Torres, favorecería la conexión, sobre todo, del área central con Cabo-Llanos, la nueva zona de expansión donde ya se proyectaba un elevado número de edificios institucionales, comerciales, una amplia zona residencial, otros servicios, y con una destacada superficie destinada a plazas y recintos ajardinados, asociada a edificios emblemáticos, edificaciones abiertas y vías de tráfico rodado (DÍAZ Y GARCÍA, 2011). La ejecución de este eje supuso la remodelación de algunos espacios públicos ya existentes en el barrio y la aparición de otros que se conciben, o como resultado del esponjamiento que supuso el proceso de rehabilitación o como nodos de una red cuyo objetivo fundamental es la organización del tráfico peatonal hacia el centro de la ciudad y así potenciar las funciones comerciales y turísticas, al tiempo que aportan a la zona rehabilitada una indudable calidad ambiental. Pero no se diseñan como escenarios sociales para atender las necesidades de los ciudadanos, facilitar el ocio o la relación vecinal.

Con esta y otras acciones el Ayuntamiento (2010) pretende conformar un “modelo de ciudad” basado en la coexistencia de varias áreas de centralidad, para cuya articulación las plazas, jardines, parques, etc. aparecen como elementos esenciales. Este énfasis en los espacios libres contrasta con el tratamiento marginal —reducción de la superficie prevista, su escasa accesibilidad, la dilatada y, en muchos casos, incompleta ejecución— que el gobierno local realizaba en algunos sectores urbanos hasta la década de los años noventa (GARCÍA, 2005: 68). Con todo, hay indicios de que la dotación de este tipo de recintos en la capital insular está más encaminada a construir elementos organizadores de la trama urbana, embellecer el paisaje urbano y alcanzar los estándares urbanísticos exigidos legalmente, que a la creación de verdaderos espacios públicos orientados al bienestar social o, al menos, que respondan a la heterogeneidad de necesidades de los ciudadanos (DÍAZ Y GARCÍA, 2011; DELGADO Y CALERO, 2011; ARMAS ET AL. 2010).

De todos los espacios colectivos abiertos del eje peatonal norte-sur, la plaza Primero de Mayo es la que se configura como la de mayor interés social por su estrecha vinculación con la Recova (el Mercado) de la ciudad y su posición central respecto al conjunto del antiguo y modesto barrio. Su aparición fue consecuencia de una actuación de remodelación específica del URBAN que supuso la construcción de un aparcamiento subterráneo que permitió esponjar el área y crear un lugar de tránsito. La plaza Primero de Mayo se configura sobre espacios preexistentes, la antigua rambla de La Recova, la plazoleta Príncipe Felipe y el primer tramo de la calle Fernández Navarro que termina peatonalizándose en su totalidad. El conjunto está integrado, además por la plaza del cementerio de San Rafael y San Roque, también reformada con la iniciativa europea. El proyecto urbanístico fue encargado al equipo N3 arquitectos (Corona, Martínez y Amaral) y Teno Ingenieros. Varios años después de la finalización de las obras, en 2007, las medidas de reactivación económica del Plan Estratégico (GUIRAO et al., 2007: 90) y el Plan de Barrios retoman la idea de integrar el entorno de la Recova como una pieza comercial más de la ciudad que abarcaría desde el centro urbano, La Noria y la nueva área litoral. Al conjunto se le añade en el año 2008 el equipamiento cultural de diseño vanguardista Tenerife Espacio de las Artes (TEA), **obra de los arquitectos**

suizos Jacques Herzog & Pierre de Meuron y del canario Virgilio Gutiérrez, que contribuye a fomentar la nueva imagen urbana para el turismo que se pretende potenciar; un nuevo y atractivo “distrito cultural” que ha cambiado la fisonomía del modesto barrio de Cuatro Torres, un lugar que, según sus promotores, marca el tránsito entre el Santa Cruz tradicional y la nueva capital del siglo XXI (EL DÍA, 2003). En la actualidad, la revitalización del conjunto se refuerza con la propuesta de la corporación municipal de instalación de terrazas, los esfuerzos por declarar turístico el municipio, y el impulso del eje turístico-comercial tratando de que el nuevo centro sea el entorno del Mercado y el TEA (EL DÍA, 2011a).

Las reformas emprendidas en los alrededores del este equipamiento comercial fueron bien acogidas por los vecinos, especialmente la peatonalización de una de las calles. De distinta manera fue interpretada la reducción de estacionamientos en superficie y en los últimos años, las nuevas quejas vecinales y de los comerciantes se orientan a la presencia de indigentes en torno a la plaza Primero de Mayo: “personas sentadas en esos bancos, gritando, bebiendo, muy poco aseados”, y el uso que hacen del espacio “[...] peleas y broncas que provoca que la gente pase de largo” (EL DÍA, 2000 y 2011b).

4. EL USO SOCIAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

Los espacios públicos se definen como lugares de interrelación, de encuentro social y de intercambio, donde grupos con intereses diversos convergen. De esta forma, cuando éstos son usados por una gran variedad de personas y para una multitud de actividades pueden contribuir a la identidad colectiva de la comunidad. También se ha señalado su papel en la integración y la cohesión social, y se ha argumentado que la calidad de vida en las calles y en los espacios abiertos es una condición necesaria para alcanzar un alto grado de convivencia (BORJA Y MUXÍ, 2001; ROGERS, 1998). Su condición de escenario que puede contribuir al bienestar ciudadano cobra importancia en un momento en el que el gobierno urbano concentra parte de sus esfuerzos en la renovación de áreas centrales —embellecimiento, atracción de actividades, etc.—.

El análisis de los espacios públicos combina el uso de fuentes indirectas —planes, memorias de actuaciones, etc.— con el de otras técnicas de naturaleza cualitativa, como la observación directa —uso y formas de apropiación— y la realización de entrevistas para conocer la valoración de los usuarios. Como resultado de este enfoque, a continuación se exponen los principales resultados del trabajo de campo efectuado en las plazas de Barcelona y Santa Cruz, cuyas observaciones se llevaron a cabo durante varios días laborables y festivos en el primer trimestre de 2012, mientras que en los dos meses siguientes, se encuestó a 36 personas (20 mujeres y 16 hombres), 29 locales y 7 de origen extranjero, de diferentes edades. El cuestionario contenía preguntas relacionadas con las formas de uso, la accesibilidad, las dotaciones, los cambios, los usuarios/as y las condiciones del espacio público, así como otras dirigidas específicamente a las mujeres.

4.1. Uso y apropiación de la plaza Vázquez Montalbán

Las observaciones realizadas muestran que la plaza es un entorno muy masculinizado. En cuanto a las edades, se observa como las personas adultas son las que más utilizan el recinto, seguidas por los jóvenes, los niños/as, y en menor medida, los mayores. Las actividades que destacan son charlar y descansar en el caso del grupo de

adultos y jugar en el caso de los niños. Cuando se trata de personas que permanecen en este espacio durante un período prologado los hombres adultos paquistaníes son los usuarios habituales. No olvidemos que el colectivo paquistaní es el más numeroso en el Raval. Sin embargo, si contabilizamos quienes utilizan la plaza como lugar de paso, la diversidad de género, étnica y de edad es mucho mayor. Los niños y adolescentes observados, entre los 10 y los 14 años, juegan a cricket en medio de ella el sábado por la mañana y tarde. Todos son varones y ocupan gran parte del espacio, y los gritos y las risas lo convierten en un lugar animado. En resumen, este espacio público es, sin lugar a dudas, escogido para descansar y reunirse pero se observan diferencias significativas en el uso y las apropiaciones según género, edad y etnia. En él domina la presencia de varones, de una etnia y del grupo de adultos: hombres adultos paquistaníes serían, de esta forma, quienes ocupan con mayor asiduidad esta plaza durante las sesiones observadas.

La opinión que las personas encuestadas tienen sobre ella es muy dispar: desde las valoraciones positivas por ser un lugar de encuentro y un ambiente tranquilo, hasta las apreciaciones negativas relacionadas con el diseño y el entorno. Concretamente, el hecho de que sea una construcción demasiado “dura” y la presencia de los bloques de edificios que la rodean (el hotel y la sede del sindicato UGT en Barcelona), provoca reacciones críticas relacionadas con el proceso de renovación del centro histórico realizado, según varios encuestados, de espaldas a las necesidades del barrio y con fines especulativos, aunque coinciden en remarcar la cierta homogeneidad y despersonalización de la plaza, la carencia de vegetación, agua y mobiliario urbano suficiente.

El espacio se utiliza como lugar de paso, para descansar, para airearse; y otras para participar en eventos localizados en él (como el mercado de intercambios⁴ del Raval). La mayor unanimidad se da en las opiniones acerca la buena accesibilidad de la plaza desde el exterior y la posibilidad de transitar por todo el recinto sin ningún obstáculo que lo dificulte. En cuanto a la seguridad, la mayoría opina que se trata de un entorno seguro desde que han abierto el hotel y porque es un recinto abierto y con buena visibilidad, sin embargo, las mujeres manifiestan inseguridad y evitan transitarla en horario nocturno si no van acompañadas.

4.2. Uso y apropiación de la plaza Primero de Mayo

Las observaciones realizadas permiten comprobar que la intencionalidad con la que fue diseñada, como un ensanchamiento en el eje peatonal turístico-comercial nortesur, se cumple en la práctica, predominando el carácter de canal de tránsito, siendo los flujos de personas los que marcan, en gran medida, su dinámica.

El uso social del espacio es, por consiguiente, limitado y condicionado tanto por el propio diseño que no invita a la estancia prolongada, como por la proximidad del Mercado —que permanece abierto todos los días de la semana en horario de mañana—, y por la instalación los domingos de un mercadillo al aire libre en una rambla anexa. De forma que son los tramos horarios ligados al comercio y no el calendario laboral quien organiza la intensidad del uso del espacio público. Así, durante las mañanas de los días laborables y especialmente de los domingos la afluencia de usuarios es relativamente

⁴Cada dos meses se organiza en ella un mercado donde no hay ningún tipo de circulación de moneda, sólo intercambio de bienes y algunos servicios. Esta iniciativa surge de la Asamblea del Raval y es una propuesta de apoyo mutuo para ayudar al desarrollo de la acción crítica frente al consumismo. El domingo 6 de mayo mientras se encuestaba a usuarios/as de la plaza, se realizó el tercer encuentro.

elevada. En cambio, en horario de tarde la plaza es menos frecuentada, sobre todo durante las jornadas festivas.

Entre los usuarios destacan los residentes, aunque al ser un eje peatonal de entrada a la ciudad también es utilizada por algunos turistas. El perfil pone de manifiesto aspectos que evidencian un uso diferenciado según sexos y grupos de edad. En relación al género, hay un predominio de la presencia masculina en todos los días y tramos horarios observados. En cambio, a pesar de que las mujeres son las que más frecuentan el mercado, no suelen ser usuarias habituales de la plaza. El escaso uso que hace este colectivo se concentra por las tardes de los días laborables y en las mañanas de los días festivos, coincidiendo con la mayor disponibilidad de tiempo libre, siempre condicionado por las tareas del hogar o el trabajo remunerado. Por grupos de edad, dominan los adultos, seguidos de los ancianos y de los niños, sin embargo, los jóvenes apenas están representados, al ser habituales de otra plaza cercana.

El público de este espacio lo utiliza sobre todo para charlar y descansar, durante un tiempo limitado (inferior a 15 minutos), sólo los ancianos suelen prolongar su estancia algunas horas y los indigentes incluso para dormir. De todas formas las actividades difieren según las edades; mientras un porcentaje significativo de adultos cuida de los más pequeños en torno al área de juego —especialmente en las mañanas de los festivos y las tardes de los laborables—, los ancianos suelen dedicarse en su totalidad al descanso y a la charla con los amigos o conocidos.

De las entrevistas con los usuarios se deduce que su percepción sobre el lugar, en general, es favorable, si bien las razones son muy diversas y en ocasiones contradictorias —el ambiente, la tranquilidad, el dinamismo, la presencia de niños—. Manifiestan su conformidad con la transformación que originó el URBAN, aunque advierten de la necesidad de algunas mejoras orientadas a una mayor disponibilidad y adecuada distribución de los bancos, la ampliación y la disposición de zonas de sombra en el área infantil de juego, la limpieza y la iluminación, principalmente. Sin embargo desconocen la finalidad de la renovación y si hubo participación vecinal en la redacción del proyecto. En relación a la seguridad de la plaza, no muestran desconfianza sólo la falta de iluminación o a la presencia de indigentes les ocasiona cierta inquietud, especialmente a las mujeres jóvenes y adultas.

5. CONCLUSIONES

La creación o renovación de espacios públicos en áreas centrales suele estar en relación con objetivos estrictamente urbanísticos. En ninguna de las dos intervenciones analizadas ha habido un planteamiento social, el de crear espacios públicos como lugares para el encuentro y la convivencia ciudadana. Se trata de actuaciones impulsadas para consolidar nuevas centralidades, esponjar la trama urbana o favorecer la conectividad que, no atienden a las necesidades de su público potencial. Sin embargo, los espacios públicos se van ocupando y se va componiendo un paisaje de usos y actividades propio marcado por la edad, el género, la etnia, etc., que los transforma y los carga de contenido social, al tiempo que se genera una interesante percepción colectiva que proyecta modificaciones y mejoras sobre dichos lugares, un estado de opinión que pone de manifiesto la carencia de la participación vecinal, real y efectiva, en estas actuaciones. Todo ello revela que “pensar la ciudad” es más que ordenarla, es reflexionar sobre aspectos sociales y la gente que la habita, más allá del diseño de nuevos modelos urbanos, escasamente útiles para los ciudadanos.

BIBLIOGRAFÍA

- ARMAS, A.; ARMAS, A.Y DELGADO, C. (2010):«La situación actual de los espacios públicos en Santa Cruz de Tenerife», Comunicación presentada al XIX Coloquio de Historia Canario-Americana, Las Palmas de Gran Canaria, en prensa.
- ARTIGUES, J., MAS, F.YSUÑOL, X. (1980): El Raval. Història d'un barri servidor d'una ciutat, Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
- AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1997): Proyecto URBAN de Santa Cruz de Tenerife. Mejora del medioambiente urbano, Santa Cruz de Tenerife.
- AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (2010): Revisión del PGOU de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- BENACH, N. (2000): «Nuevos espacios de consumo y construcción de imagen de la ciudad en Barcelona», Estudios Geográficos, vol. LXI, n. 238, p. 189-206.
- BORJA, J. YMUXÍ, Z. (2001): El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona, Ed. Electa, Diputación de Barcelona.
- CAPEL, H. (2005): El modelo Barcelona: un examen crítico. Barcelona, Ed. del Serbal.
- CICALÒ, E. (2009): Spazi pubblici. Progettare la dimensione pubblica della città contemporanea, Milano, Franco Angeli.
- CLOTET, L. (1983):«Del Liceu al Seminari»en Plans i projectes per a Barcelona, 1981-1982, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, p. 116-122.
- DELGADO, C.R. y CALERO, C.G. (2010): «Espacio público y calidad de vida para los mayores en Santa Cruz de Tenerife (Canarias)», Comunicación presentada al XII Congreso de la población española, Barcelona.
- EUROPEAN COMMISSION (2003): Partnership with the cities. The Urban Community Initiative, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- DÍAZ, M.C.Y GARCÍA, L.M. (2011): «Los nuevos espacios públicos en Santa Cruz de Tenerife: una perspectiva crítica», Comunicación presentada a Regional Geographic Conference UGI 2011, Santiago de Chile.
- DÍAZ, M.C.Y DELGADO, C.R. (2008):«La política social en la iniciativa Urban: los proyectos Urban en Tenerife (Canarias)», Document d'Anàlisi Geogràfica, n.52, p.69-90.
- EL DÍA (2000): «Una buena solución», Santa Cruz de Tenerife, 10 de diciembre.
- EL DÍA (2003): «El IODACC marcará el tránsito entre el Santa Cruz histórico y la capital moderna», Santa Cruz de Tenerife, 23 de enero.
- EL DÍA (2011a):«El cementerio de San Rafael un atractivo turístico», Santa Cruz de Tenerife, 24 de junio.
- EL DÍA (2011b):«El Mercado dice basta ya», Santa Cruz de Tenerife, 14 de julio.
- FABRE, J. Y HUERTAS, J. M. (2000): Burgesa i revolucionària. La Barcelona del segle XX, Barcelona, Flor del Vent.
- FRANCIS, M. (1989):«Control as a dimension of public-space quality» en Altman, I; Zube, E. H. (eds.) Public places and spaces, New York, Plenum Press, pp. 147-172.
- GARCÍA, L.M. (2005): Santa Cruz de Tenerife, la formación de la ciudad marginal, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea (1ª edición, Cabildo Insular de Tenerife, 1981).
- GUIRAO, I.ET AL. (2007): Santa Cruz de Tenerife, capital insular y metrópoli atlántica: tendencias y estrategias, Santa Cruz de Tenerife, Delta Ediciones.
- JUDD, D. Y FAINSTEIN, S.(1999): The tourist city,New Haven, Yale University Press.
- LA VANGUARDIA (2002):«Revulsivo frente a la marginación», Vivir en Barcelona, 8 de noviembre.

- MELIK, R. (2008): Changing public space. The recent redevelopment of dutch city squares, Utrecht, Universidad de Utrecht.
- MITCHELL, D. (2003): The right to the city. Social justice and the fight for public space, New York, Guiford Press.
- ORTIZ, A.(2003): Gènere, espais públics i construcció del sentit de pertinença a Barcelona. Els barris de Prosperitat, El Verdum i El Raval, Tesis doctoral, Bellaterra.
- ORTIZ, A. (2004):«Ús i apropiació de la Via Júlia i la Rambla del Raval de Barcelona des d'una perspectiva de gènere», Documents d'Anàlisi Geogràfica, n. 44, p. 89-108.
- ROGERS, R. (1998): «Ciutats per viure-hi: la importància de l'espai públic a les ciutats del futur», Els carrers de la democràcia. L'espai públic de les noves ciutats, Barcelona, Diputació de Barcelona, p. 29-37.

ESTUDIANDO LA VIABILIDAD DE LOS “FLAGSHIP PROJECTS” URBANOS: MODELOS DE GOBERNANZA EN CIUDADES EUROPEAS

JOSE IGNACIO VILA VAZQUEZ
*UMR 8504 Géographie-cités.
Université Paris I- Panthéon-Sorbonne.
Departamento de Xeografía. Grupo ANTE
Universidade de Santiago de Compostela.
jivilavazquez@gmail.com*

RESUMEN

En este artículo se presenta el marco de análisis para la evaluación de los impactos territoriales de los “flagship projects” en las ciudades europeas. Se examina el proceso de construcción de los casos de estudio situados en Oslo, València, Porto, Compostela y Paris. Comparamos los modelos de gobernanza y de gobierno a partir de entrevistas a los principales actores urbanos implicados. Se muestra cuales son los más adecuados para la integración de los proyectos estrella en sus contextos urbanos, aumentando la cooperación entre actores, su transparencia y la participación ciudadana.

PALABRAS CLAVE: “flagship projects”, impacto territorial, ciudades europeas, modelo de gobernanza

ABSTRACT

This article presents an analytical framework to evaluate territorial impacts of flagship projects in European cities. I examine the process of construction of the cases located in Oslo, València, Porto, Compostela and Paris. I compare the models of governance (or govern) after interviews with the main urban actors. I show which ones adequate better to integrate the flagship projects in their urban context. The analyzed characteristics of these models of governance are cooperation between urban actors, transparency and public participation.

KEYWORDS: “flagship projects”, territorial impact, European cities, model of governance

1. INTRODUCCIÓN: FLAGSHIP PROJECTS PARA LA REGENERACIÓN

Las estrategias de regeneración urbana se pusieron en marcha en ciudades estadounidenses a finales de los setenta, siendo importadas, primero al Reino Unido¹ y, después, al resto de Europa a partir de la década de los años ochenta (DOUCET, 2010). Las principales ciudades mundiales europeas, Londres y Paris (CHASLIN, 1985), buscaron diversificar su oferta y recuperar espacios urbanos infrautilizados, mientras que las urbes de larga tradición industrial, tales como Glasgow, Rotterdam or Bilbao buscaban su dinamización económica o resituarse en el mapa. De entre todas las

¹ El modelo de gobernanza empresarial caracterizado por los partenariados público-privados aparece en Europa con la creación de las “Urban Development Corporations” (JUDD & PARKINSON 1990)

estrategias de marketing urbano empleadas para mejorar la capacidad competitiva de las ciudades, destacó inicialmente la regeneración liderada por los grandes proyectos: los “flagship projects” y los mega-eventos (EVANS, 2005). Nuestro estudio se centra en la primera de las iniciativas, que consiste en la construcción de un edificio o un conjunto de edificios, a los que se atribuye el papel de catalizadores del proceso regenerativo de los espacios urbanos en declive (BIANCHINI Y AL., 1992) o del desarrollo urbano. Se caracterizan por la materialización del simbolismo de monumentalidad vinculado a su mecenas, a través de su magnificencia física, de su diseño llamativo realizado por algún arquitecto estrella y de la controversia mediática generada. El impacto en la ciudad de este tipo de estrategias es el denominado “efecto Guggenheim” en referencia a la transformación liderada simbólicamente por el museo icónico bilbaíno.

Los grandes proyectos urbanos han sido abordados desde múltiples enfoques y disciplinas, pero existe una carencia de investigaciones globales sobre sus efectos en el territorio (EVANS, 2005; ORUETA, 2009). Esta comunicación sobre los modelos de gobernanza se enmarca en una investigación, que pretende evaluar los impactos territoriales de estos proyectos emblemáticos en las ciudades europeas.

2. MARCO DE ANÁLISIS DEL IMPACTO TERRITORIAL DE LOS “FLAGSHIP PROJECTS”

El objeto de estudio de nuestra investigación es el impacto territorial de los “flagship projects”. Este consiste en el conjunto de efectos vinculados a la construcción de estos proyectos emblemáticos en el territorio en el que se instalan. Este ámbito espacial de pertenencia es múltiple, abarcando tres escalas: *micro*, que concierne al individuo y a los edificios construidos; *meso*, del barrio en el que se emplazan; y la *macro*, correspondiente al conjunto de la ciudad y a las redes urbanas. Nos centraremos en las repercusiones de estos proyectos puntuales en la meso-escala haciendo referencias a las otras dos.

Siguiendo el esquema de análisis crítico propuesto, se realizará una evaluación del impacto territorial en función de tres ejes temáticos fundamentales: las transformaciones físicas, las del imaginario y las socio-económicas. Para cada una de ellas se proponen unas hipótesis de partida y la metodología adaptada para su verificación. Las ideas iniciales de la mejora de la imagen global del barrio y de creación de un nuevo punto de referencia monumental, serán analizadas a través de entrevistas a los usuarios y el estudio de los discursos de los principales actores urbanos; los análisis diacrónicos de la cartografía, fotografías y planeamiento permitirán la verificación de los procesos de renovación física y construcción ex-novo. Finalmente, la observación de la localización de nuevas empresas y el análisis de la dinámica socio-económica de los barrios y de los flujos turísticos servirán para comprobar la capacidad de atracción de capital y de aceleración de los procesos de elitización de los proyectos.

El análisis crítico del impacto territorial tiene que ser realizado en relación con su contexto espacio-temporal específico (SWYNGEDOUW, ET AL. 2002), y los objetivos iniciales del proyecto. Estos dos aspectos deben ser retomados después del análisis de los tres ejes temáticos con una finalidad doble: hacer el balance de la evaluación y formular propuestas de mejora de estos proyectos o alternativas estratégicas.

Las metodologías comparativas han sido ampliamente utilizadas en los últimos años para analizar dinámicas urbanas complejas (MOULAERT ET AL., 2005; MUÑOZ, 2008; PINSON, 2009) y son objeto de debate en los estudios urbanos

(WARD, 2009; MCFARLANE, 2010; ROBINSON, 2011). En la presente investigación, empleamos esta metodología con un objetivo doble: deducir los impactos generalizables de los “flagship projects” en las ciudades europeas y examinar la influencia del contexto territorial y temporal en este fenómeno. Los principios de representatividad de las variables contextuales susceptibles de afectar a ese objeto de estudio han sido considerados para escoger los casos a comparar. Los cinco criterios de elección son: la posición jerárquica y tipología funcional² de la ciudad en las redes urbanas europeas; los contextos regionales diferenciados; la fase en el proceso de realización del proyecto arquitectónico y urbano; y la viabilidad de nuestra investigación por proximidad lingüística-cultural y por continuación de investigaciones anteriores. La unidad de comparación son las áreas de estudio delimitadas en torno a los edificios estudiados. Esto permitirá analizar las similitudes existentes entre los impactos territoriales de estos mega-proyectos y evaluar esta estrategia de (re)generación urbana. Los casos principales seleccionados son dos: la “Cidade da Cultura de Galicia” (CdCG)³ y la “Bibliothèque Nationale de France F. Mitterrand” (BNF). Otros tres proyectos servirán de marcadores para los ejes temáticos abordados: “Ciutat de les Arts i les Ciències” (CAC), “Casa da Musica” (CdM) y “National Opera House” de Oslo (OHO). Esto permitirá tener en consideración el impacto territorial de los “flagship projects” en ciudades intermedias a nivel europeo y que tienen, *a priori*, modos de gobernanza y gobiernos diferenciados.

3. PROCESO DE REALIZACIÓN DE LOS PROYECTOS

Los “flagship projects” estudiados se construyeron o proyectaron a partir de la década de los noventa hasta el presente. Están en fases diferentes en su proceso de realización o de integración con los proyectos urbanos en los que se encuadran. Indicamos cuales son las características contextuales de los mismos y los hitos principales de su proceso constructivo.

La BNF (1988-1995), la OHO (1999-2008) y la CdM (1998-2005) son proyectos arquitectónicos compuestos por un único edificio ya finalizado. Pero presentan diferencias características con respecto a su temporalidad y articulación con el planeamiento. La BNF y la OHO son las piezas maestras e iconos de proyectos urbanos de regeneración mucho más amplios. En el caso de la BNF es la “ZAC Rive Gauche” (actual “Paris Rive Gauche”), que afecta a todo el frente del río Sena desde la Estación de Austerlitz hasta el Sur del Boulevard Periférico. El sector de Tolbiac en el que se situó el proyecto estrella estudiado fue el primero en construirse en los años noventa. Sin embargo, los sectores más al SE y O de la “Paris Rive Gauche” están aún en construcción o por urbanizar. Por su parte, la OHO se sitúa en el proyecto urbano de regeneración del frente marítimo de Oslo, que se dividió en varios sectores a efectos de planificación, como en el caso parisino. La bahía de “Vestbanen”, al oeste del centro económico principal de la ciudad, fue la primera en ser regenerada. En la bahía del Este (“Bjorvika”), el primer edificio construido en su sector fue la OHO, finalizado en 2008. En la actualidad, se está desarrollando el proyecto de regeneración desde ese sector del antiguo puerto hacia el SE, en las proximidades del centro histórico medieval. En el caso de Porto, se trata de un proyecto acabado en 2005 y que se construyó en el segundo

² Las ciudades de funcionalidad tradicional industrial, concretamente sus estrategias de regeneración, han sido descartadas por haber sido un objeto de estudio ampliamente abordado.

³ En el resto del artículo, cada uno de estos proyectos serán denominados con las siglas indicadas aquí

centro económico de la ciudad, la “Rotunda de Boavista”, como icono de la celebración de la capitalidad europea de la cultura de 2001. Se realizaron toda una serie de intervenciones urbanísticas y culturales en la ciudad, pero la CdM se concibió como un elemento puntual más y sin coordinación con ningún proyecto urbano de barrio en su entorno. En consecuencia, dos de los edificios citados fueron finalizados a mediados de los años 2000 (OHO y CdM) y uno de la década anterior (BNF). Los que se sitúan en las ciudades intermedias a escala europea (Porto y Oslo) presentan dos modelos distintos de inserción en el planeamiento y en el entorno urbano.

Cuadro 1. Dimensiones y coste de los “flagship projects” estudiados

Flagship Project	Millones de € (2012)	Superficie útil aprox. (m ²)	Organismo financiador
Bibliothèque F. Mitterrand (Paris)	549	288951	Gouvernement Français
Casa da Musica (Porto)	111,09	22000	Governo de Portugal y Câmara Municipal
Opera House (Oslo)	565	38500	Norwegian Government
Ciutat de les Arts i les Ciències (València)	1298	351.380	Generalitat Valenciana
Cidade da Cultura de Galicia (Santiago de Compostela)	500	148000	Xunta de Galicia

Fuentes: PERRAULT (1995); <http://www.snoar.no> (05/10/2011); <http://www.publico.pt> (05/12/2008); <http://ccaa.elpais.com>(05/05/2012); GAJA (2006); <http://www.elpais.com>(11/11/2011 y 15/11/2011); <http://oma.eu/projects/2005/casa-da-musica>; OTTERBECK (2009); responsables de los proyectos.

Los proyectos arquitectónicos situados en España Son dos complejos conformados por un conjunto de edificios, con algunos elementos aún en construcción. A la CAC (1989-2009) le falta instalar la cubierta del último de los edificios, inaugurado en 2009, y por su parte, tres de los seis edificios proyectados para la CdCG (1999-...) fueron inaugurados y abiertos entre 2011 y 2012. El proyecto compostelano es más reciente, fue ideado diez años después que la CAC. Ambos complejos han sido modificados desde su concepción inicial, ampliándose progresivamente sus dimensiones y cambiando los contenidos propuestos, proceso que se acentuó con la alternancia en el poder autonómico y local. Las obras de continuación de ambos complejos han sido detenidas, según sus responsables técnicos y políticos, por la situación de crisis económica. En ambos casos, se trata de proyectos arquitectónicos de gran tamaño y elevado coste, realizados principalmente por un arquitecto estrella. No se sitúan en verdaderos proyectos urbanos que se caractericen por una gestión integral llevada a cabo por algún tipo de organismo mixto, dependiente de distintos agentes públicos y privados. En el caso del CdCG se trata de una actuación puntual en un monte de la periferia próxima compostelana que modificó el planeamiento general existente. El mismo catalogaba el suelo bajo una figura de protección paisajística singular (EISENMAN ARCHITECTS, 2005: 40, 41). La CAC consiste en un proyecto puntual, adaptado y ampliado progresivamente en un sector correspondiente al plan de reordenación del antiguo cauce del río Turia (BURRIEL DE ORUETA, 2009).

4. ¿MAL GOBIERNO Y MODELOS DE GOBERNANZA? LIDERAZGO NACIONAL Y LA GESTIÓN EMPRESARIAL

El estudio del modo de gobierno o de gobernanza es el primer paso encuadrar la investigación comparativa partiendo de los agentes participantes en los “flagship projects”. El gobierno y la gestión han sido los conceptos empleados tradicionalmente para designar a la instancia encargada de tomar las decisiones que conciernen al planeamiento, en el caso del urbanismo y de la ordenación del territorio, así como esa propia actividad de decisión. Esta se asoció con la preeminencia de la escala estatal y con la existencia de un pequeño número de agentes implicados. Sin embargo, a partir de las últimas décadas del siglo XX, el concepto de gobierno dio paso al de gobernanza (MOULAERT ET AL., 2005), con el que se enfatiza la multiplicación de los actores con capacidad de decisión y de sus relaciones entre ellos (PINSON, 2009; ROMERO & FARINÓS, 2011). Se ha constatado una pérdida progresiva de competencias por parte de la escala estatal en detrimento de la local y la introducción de los actores privados y su modelo organizativo empresarial para la toma de decisiones (HARVEY, 1989; HUBBARD, 1996).

Con el fin de mostrar las diferencias en el modo de organización y gestión del proceso constructivo, se realizaron una serie de entrevistas cara a cara semi-dirigidas a los representantes de los principales actores urbanos implicados en los proyectos: responsables, tanto de las instituciones promotoras y técnicos del proyecto arquitectónico, como de la gestión de cultural; trabajadores y usuarios de los edificios, empresas mixta de gestión de los proyectos urbanos y expertos locales en la cuestión⁴. En este texto nos centramos en los casos de la OHO, la CAC y la CdM. La investigación se completará con las entrevistas a agentes de la BNF y la CdCG, especialmente las dirigidas a los responsables del planeamiento local. Analizamos la colaboración entre los representantes de las instituciones públicas de las diferentes escalas de planificación y las privadas; así como el papel de la participación ciudadana, siguiendo el encuadre metodológico propuesto por W. SALET (2008). Los puntos de vista de los diferentes actores entrevistados permiten contrastar las informaciones facilitadas, y su percepción de los objetivos y de las críticas recibidas. Partimos de la idea de que los modos de gobierno ibéricos poseen menos prácticas de control democrático, tienen una carencia de mecanismos eficaces para asegurar la participación ciudadana y contradicciones entre las diferentes escalas de la planificación. Por otra parte, queremos verificar la existencia de un modelo de gobernanza por proyectos urbanos en los casos de Francia y de Noruega, más flexibles y transparentes que la planificación zonal.

4.1. Las funciones de los actores urbanos

Inicialmente tenemos que indicar que los casos de estudio de la investigación se sitúan en cuatro Estados europeos, que presentan diferentes modelos de planificación urbana y de ordenación del territorio. Por esta razón, explicaremos quien toma las decisiones, quien financia y realiza la gestión cultural. Continuaremos con los encargados del diseño y la construcción, así como con el papel de los usuarios. Por último, abordaremos los actores del planeamiento urbanístico y/o de los proyectos urbanos.

⁴ Se han realizado ocho entrevistas de larga duración a actores directamente vinculados de los proyectos de la CAC, OHO y CdC, así como nueve entrevistas exploratorias a expertos locales.

Las decisiones de realización, localización y financiación de los proyectos estudiados fueron tomadas por los gobiernos municipales y nacionales (Estado central o autonomías). Las elevadas inversiones realizadas para su construcción son fundamentalmente públicas (ver cuadro 1). De esta forma, los gobiernos de los territorios de referencia de estos proyectos asumieron su financiación, concretamente los ministerios o consejerías de cultura. Pero los modelos de gestión muestran el origen y organización diferenciada de los proyectos. En los casos ibéricos, los nuevos espacios son gestionados por fundaciones y/o sociedades creadas por los promotores públicos y en las que participan empresas transnacionales muy vinculadas a ese ámbito territorial. Por su parte, los proyectos de la BNF, en París, y de la OHO, en Oslo, respondían a una necesidad y una demanda de espacio por parte de instituciones culturales de carácter público: la Biblioteca Nacional de Francia y la Ópera y Ballet Nacional, respectivamente. Estos organismos son los encargados de la gestión principal de los nuevos edificios. Los actores que se encargaron de decidir la localización concreta de los proyectos fueron los municipios, en acuerdo con los promotores regionales que optaron inicialmente por la opción centralista de situar estos proyectos en la ciudad capital. En la CdM de Porto, el promotor principal es la municipalidad que realiza la candidatura a Capitalidad Europea de la Cultura y su materialización en la ciudad se hizo gracias a la “Comisión Instaladora”⁵ del evento. Posteriormente se transformaría en la “Sociedad Porto 2001 S. A.” y en 2006 es sucedida en la gestión de la CdM por una fundación mixta. No obstante, la mayoría de los fondos de la infraestructura procedieron del Estado portugués. Esto es interpretado por un responsable de la fundación como una contrapartida a la segunda ciudad de Portugal, tras las numerosas inversiones concentradas en la capital, especialmente por la Expo de Lisboa. La localización concreta de estos proyectos estrella se situó en espacios peri-centrales e infrautilizados del municipio originario de la aglomeración. De esta forma, se ocuparon espacios en declive como un campo de vías férreas (BNF) o almacenes relacionados (CdM), zonas portuarias y ferroviarias (OHO) o el antiguo lecho de un río en las proximidades de antiguas fábricas altamente contaminantes (CAC). La excepción sería el caso de la CdCG, situada en una periferia próxima, pero en un monte no urbanizado.

Los diseños de los proyectos han sido realizados por estudios encabezado por un arquitecto estrella (o que comenzaron a ser considerados así gracias a estos proyectos), con el apoyo de algún equipo de arquitectos local y un gran conjunto de técnicos, ingenieros y empresas constructoras. Este actor proporciona un carácter de marca al proyecto, de icono turístico, contribuyendo a su simbolismo y a ampliar su repercusión mediática. Además, legitiman al resto de actores implicados, especialmente a los políticos. Se pretende que los usuarios se identifiquen con el proyecto y son orientados hacia el consumo de la cultura ofrecida. En definitiva, la función que se les otorga a estos últimos es predominantemente pasiva, al subordinar su participación e implicación en la creación cultural a su rol de consumidores.

Por su parte, la planificación urbanística y estratégica fue realizada por los actores del gobierno local, que tuvieron en algunos casos que adaptar el planeamiento a los trabajos de ejecución de estos “flagship projects”, promovidos por los entes públicos de ámbitos territoriales superiores. Así, la CdCG, que provocó una modificación del planeamiento urbanístico. En Valencia, se concibió la realización de un “parque lúdico”

⁵ La comisión está compuesta por agentes locales entre los que se encontraban personajes de la ciudad: el músico Pedro Burmester; responsables del Teatro Nacional de Sao Joao y el responsable de cultura de la Cámara Municipal.

en el “Jardín del Turia” (BURRIEL DE ORUETA, 2009), donde posteriormente se emplazó el proyecto de la CAC, desarrollado como plan parcial (GAJA, 2006). Finalmente, unos nuevos actores entran en juego de la mano de la creación de verdaderos proyectos urbanos (PINSON, 2009), para contribuir a su planificación estratégica y su gestión, ordenando esos sectores urbanos y facilitando las relaciones entre propietarios, promotores y técnicos. Se trata de empresas mixtas conformadas por entes públicos de las diferentes administraciones (caso parisino: SEMAPA⁶), o por empresas públicas y privadas (caso de Oslo: “OSU Development” y “Hav Properties”, que forman la empresa “Bjorvika Utvikling A. S.”). Esta es el actor urbano que marca la diferencia entre el modelo de gobernanza de Oslo y de París, con respecto a los casos ibéricos.

4.2. Coordinación entre las escalas del planeamiento y los actores: entre el normativismo y el enfoque neoliberal.

Una de las características comunes para caracterizar el modelo de gobernanza es el estudio del tipo de relaciones entre los agentes urbanos implicados, considerando su escala territorial de dependencia y su carácter público o privado. A través de las entrevistas contrastamos cuales son los mecanismos de diálogo y de coordinación entre los actores en las diferentes fases del proceso de construcción de los proyectos.

Antes de la puesta en marcha de los procesos constructivos, existieron contactos entre las altas esferas del gobierno regional o estatal y del local para la toma de decisión de realización de los proyectos y su localización. Sólo en el caso de Porto, el peso de la iniciativa local para la realización del mega-evento de la capitalidad cultural tuvo mayor peso que la voluntad nacional, en esta fase inicial. En etapas más avanzadas de los proyectos, el contacto entre los técnicos de la planificación local y los responsables de las obras se limitaron al cumplimiento de las normas urbanísticas establecidas. Esto es lo que acontece especialmente en el caso de Valencia o de Porto, lo cual no impide que se modifiquen los proyectos en curso. A diferencia de esta opción normativista, en el proyecto de regeneración urbana de Oslo, el contacto entre los actores del planeamiento local y las empresas mixtas encargadas del desarrollo urbano se realizó con múltiples relaciones informales, así como organizando conferencias públicas. En este caso y en el parisino, estas sociedades mixtas encargadas de hacer la gestión, ordenación y en algunos casos la promoción (en Oslo), aumentaron la capacidad de comunicación entre los propietarios del suelo y los encargados de la actividad planificadora y promotora. En el modelo noruego, el riesgo residía en la primacía de los intereses de mercado sobre las posibilidades de la planificación local para hacer políticas redistributivas como la dotación de viviendas sociales. En la capital francesa, la empresa mixta que garantiza la ordenación y concertación del proyecto urbano está constituida exclusivamente por organismos de carácter público y *de facto* el proyecto urbano garantiza la construcción de viviendas sociales y estudiantiles, así como equipamientos públicos (colegios, centros de salud, centros de recreación y deportivos, etc.). Los proyectos españoles presentan una reducida coordinación entre los actores implicados por el excesivo normativismo (ROMERO & FARINÓS, 2011) del proceso planificador.

⁶ SEMAPA: “Société Mixte d’Aménagement de Paris” está compuesta desde abril de 2012 por: la ciudad (66%), el departamento (26%) y la región (8%); pero desde los noventa participaban también las entidades públicas siguientes: la sociedad nacional de ferrocarriles (SNCF), compañía inmobiliaria de la ciudad de Paris (RIVP) y el Estado central. Fuente: www.parisrivegauche.com

La existencia de proyectos urbanos y de organismos mixtos que representen a varios de los actores implicados favorece que exista una coordinación real. Sin embargo, esto no implica un equilibrio de fuerzas entre las instituciones estatales, los objetivos del mercado y los intereses de la población.

4.3. Reducida participación pública y disimetrías en la transparencia democrática

La pregunta a los actores urbanos de estos proyectos por los mecanismos de participación de la población utilizados a lo largo del proceso de realización del mismo refleja su carácter marginal. La presentación de enmiendas a los planes urbanos parece ser el único medio realmente empleado. En este sentido, la empresa mixta OSU, de Oslo, considera la honestidad en la transmisión de la información sobre el proyecto a los usuarios o la organización de conferencias abiertas a las principales asociaciones, como los mecanismos de participación social principales que ellos emplean. De hecho, la controversia generada por estos “flagship projects” en su proceso constructivo está envuelta por formas de protesta pública: manifestaciones, plataformas y manifiestos en contra, sin que se tradujeran en modificaciones de los proyectos. Esto es lo sucedido en los de la CAC, la CdCG o en la decisión de la localización de la OHO y en el proyecto de desarrollo de su bahía (el “Barcode”). Solamente, en el caso de la Paris Rive Gauche, las manifestaciones en defensa de algunos de los edificios que testimoniaban el pasado ferroviario (caso de “Les Frigos” y de “Les Grands Moulins”) y que eran centros de creación artística del lugar, consiguieron evitar su derribo en detrimento de los bloques de oficinas proyectados.

Los “flagship projects” son el resultado de un liderazgo político fuerte, concentrado especialmente en personalidades políticas, que los dotan de un simbolismo de monumentalidad (VILA VÁZQUEZ, 2011). En este sentido, la voluntad popular e incluso los métodos de gobierno más democráticos no son tenidos en cuenta. La transparencia en la gestión de todo el proceso de realización de los proyectos muestra unas grandes desigualdades de unos contextos territoriales a otros. Las decisiones de construcción y de modificaciones realizadas tanto en la BNF en París, como la CdCG en Santiago de Compostela o la CAC de Valencia, tuvieron un carácter unilateral e incluso megalómano. En cambio, en el caso de Oslo, el proyecto de la OHO fue aprobado por el parlamento noruego. En los casos de los proyectos españoles, la dificultad de acceso a los agentes encargados de alguna parte del proceso constructivo de estos proyectos, la falta de transparencia del balance de pagos, el complejo entramado de fundaciones y sociedades con funciones similares son indicios de una falta de cultura democrática. La participación pública y la transparencia democrática son parámetros de la calidad de estos modelos de gobernanza de los proyectos, porque facilitan su adaptación a las necesidades de la población y permite que esta se identifique con ellos y los integre en sus prácticas cotidianas.

5. CONCLUSIÓN

El presente artículo expone el cuadro analítico de la investigación sobre los impactos territoriales de los “flagship projects” en las ciudades europeas. Se basa en un estudio comparativo de los casos presentados: la BNF (París), la CdCG (Compostela), la OHO (Oslo), la CdM (Porto) y la CAC (Valencia). En el proceso de realización de estos “flagship projects” destacan tres características principales. Por una parte, la implantación de estos proyectos modifica el marco del planeamiento zonal rígido, en los

casos ibéricos; o sino, estos edificios se insertan en proyectos urbanos que están en constante adaptación. Por otra parte, la construcción y puesta en funcionamiento de estos edificios emblemáticos tiene una duración plurianual y unos costes para las instituciones públicas que se sitúan entre centenas y más del millar de millones de euros. Este proceso se caracteriza por la implicación de numerosos actores y la creación de una controversia política y mediática. Las diferentes etapas en las que se sitúan, tanto los “flagship projects” como los proyectos urbanos de barrio (si existen) constituirán modalidades explicativas del grado de impacto territorial identificable en cada caso.

La compleja red de relaciones entre los actores de diferente carácter y ámbito territorial implicados permiten entender: primero, el proceso de construcción y de puesta en funcionamiento; y segundo, los objetivos, limitaciones de los modelos de gobernanza y su capacidad de producción de sinergias que favorezcan la (re)generación urbana. En este punto de la investigación, se puede indicar la existencia de tres modelos organizativos. Por una parte, un modo de gobierno caracterizado por el normativismo que motiva las reducidas relaciones entre los actores urbanos de las diferentes escalas territoriales; la primacía de la financiación pública sin una articulación de un proyecto urbano de barrio; y la opacidad en la toma de decisiones, de las funciones y relaciones entre los actores públicos y privados, así como en la presentación de los balances económicos. Este sería el aplicado en los casos españoles. El caso de Porto entraría en este grupo, salvo por la creación inicial de una sociedad mixta que articuló los proyectos arquitectónicos construidos. A diferencia del modo de gobierno presentado, el caso noruego presenta un modelo de gobernanza caracterizado por la existencia de un proyecto urbano en el que los intereses del mercado priman sobre la capacidad de regulación del Estado. Una compleja articulación de empresas mixtas, resultantes de partenariados público-privados, facilitan el desarrollo del proyecto de barrio. Se aumenta la eficacia del proceso constructivo y de las relaciones entre las instituciones, los promotores y los propietarios. Existe una mayor transparencia democrática que en la modalidad precedente. Un tercer modelo, de gobernanza, se caracteriza, al igual que el anterior, por la existencia de un proyecto urbano flexible y gestionado por una empresa mixta, que facilita las relaciones entre los actores urbanos de diferente carácter y ámbito territorial. Pero esta empresa mixta es de carácter estrictamente público, aplicando medidas de redistribución social. En este contexto es donde se observó una mayor participación social y atención a las peticiones de la ciudadanía.

La tradición planificadora de cada uno de los contextos territoriales estudiados explica los modelos de gobierno o de gobernanza utilizados para la planificación y los “flagship projects”. Sin embargo, la cuestión de fondo es la elección de la concentración puntual en el tiempo y en el espacio, de una gran inversión pública de todo un territorio nacional destinada a una infraestructura cultural monumental. La continuación de esta investigación evaluará esta estrategia urbana en función de sus impactos territoriales.

BIBLIOGRAFÍA

- BIANCHINI, F., DAWSON, J. & EVANS, R. (1992): “Flagship projects in urban regeneration”, en *Rebuilding the City: Property Led Urban Regeneration*, London, FN Spon, p.245–255.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (2009): “Planificación urbanística y ciudad”, en: *La ciudad de Valencia 2*, Geografía y arte, València, Univ. de València, p. 144–170.
- CHASLIN, F. (1985): *Les Paris de François Mitterrand: histoire des grands projets*

architecturaux, Paris, Gallimard, 256p.

DOUCET, B. (2010). *Rich cities with poor people*: waterfront regeneration in the Netherlands and Scotland, Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap, Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht, 208p.

EISENMAN ARCHITECTS (ESTUDIO DE ARQUITECTOS) (2005): *CodeX: The City of Culture of Galicia*. 1st. ed., New York, Monacelli Press, 253 p.

EVANS, G. (2005). "Measure for measure: Evaluating the evidence of culture's contribution to regeneration", *Urban Studies*, 42(5), p.959–983

GAJA, F. (2006): "El boom de València o la ciutat com a espectacle", en: VV. AA.,: *Del Territori Valencià*. Valencia, Escola Valenciana, Federació d'Associacions per la Llengua, p. 201-213.

HARVEY, D. (1989): "From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism", *Geografiska Annaler. Series B. Human Geography*, 71/1: 3–17.

HUBBARD, P. (1996): "Urban Design and City Regeneration: Social Representations of Entrepreneurial Landscapes", *Urban Studies*, 33(8), 1441–1462

JUDD, D. & PARKINSON, M. (1990): "Leadership and urban regeneration: cities in North America and Europe", Newbury Park CA, Sage Publications, 311p.

MCFARLANE, C. (2010): "The Comparative City: Knowledge, Learning, Urbanism" *International Journal of Urban and Regional Research*, 34(4), 725–742

MOULAERT, F., RODRÍGUEZ, A. & SWYNGEDOUW, E. (2005): *The globalized city*, Oxford; New York (N. Y.), Oxford University Press

MUÑOZ, F. (2008): *UrBANALización: paisajes comunes, lugares globales*, Barcelona, Gustavo Gili, 216p.

ORUETA DÍAZ, F. (2009): "El impacto de los megaproyectos en las ciudades españolas. Hacia una agenda de investigación", *Estudios Demográficos y Urbanos*, 24(1 (70)), 193–218

OTTERBECK, J. (2009): "Oslo opera house", Oslo, Opera Forlag, 158p.

PERRAULT, D. (1995): "Bibliothèque nationale de France, 1989-1995", Paris Artemis, Arc en Re^{ve} centre d'architecture, 208p.

PINSON, G. (2009): *Gouverner la ville par projet*: urbanisme et gouvernance des villes européennes, Paris, Presses de Sciences Po, 420 p.

ROBINSON, J. (2011): "Cities in a World of Cities: The Comparative Gesture", *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(1), 1–23

ROMERO, J., y FARINÓS, J. (2011): "Redescubriendo la gobernanza más allá del buen gobierno. Democracia como base, desarrollo territorial como resultado", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (56), 295–319

SALET, W. (2008): "Rethinking Urban Projects: Experiences in Europe" *Urban Studies*, 45(11), 2343–2363

SWYNGEDOUW, E., MOULAERT, F., & RODRÍGUEZ, A. (2002): "Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy" *Antipode*, 34(3), 542–577

VILA VÁZQUEZ, J. I. (2011): "Viability of Flagship Projects as Models of Urban Regeneration. The Representation of Space through the Discourses of the Actors", presentado en: IGU Urban Commission - Canterbury.

WARD, K. (2009): "Towards a relational comparative approach to the study of cities" *Progress in Human Geography*, 34(4), 471–487

¿ES LA PRIVATIZACIÓN DE LA DEUDA UNA SALIDA A LA CRISIS EN PALMA?¹

SONIA VIVES MIRO

Universitat de les Illes Balears
so.vives@gmail.com

RESUMEN

El periodo neoliberal ha ido definiendo los mecanismos de la nueva gobernanza urbana *-new urbanism-*, siendo la vinculación entre el ámbito público y el privado una de las más estratégicas. La comunicación pretende analizar este proceso a través de la privatización de la deuda del Ajuntament de Palma, donde la penetración del sector privado ha llegado al 100% de la deuda desde el estallido de la crisis. Un hecho, que a la vez permite la constitución de una red financiera local inmersa en la promoción de la consolidación del proyecto de clase neoliberal.

PALABRAS CLAVE: financiarización, deuda, privatización, Palma.

ABSTRACT

Neoliberalism has defined the mechanisms of the new urban governance *-new urbanism-*, being the link between the public and the private spheres one of the most strategic ones. This communication aims to analyze this process through the privatization of Palma's Council debt of Palma. Since the outbreak of the crisis, the private sector penetration has reached the 100% of the Council's debt. This fact has allowed the formation of a local financial network which aims the promotion and the consolidation of the neoliberal class project.

KEYWORDS: financialization, debt, privatization, Palma.

1. INTRODUCCIÓN

Palma se ha convertido en uno de los principales destinos turísticos del circuito del turismo mundial. Esta conversión en "ciudad de éxito" dentro de la jerarquía urbana global ha podido tener lugar gracias a su integración en las dinámicas de neoliberalización y financiarización, consolidadas a partir de las estrategias empresarialistas que se han ido implantando desde mediados de los años noventa (GONZÁLEZ, 2007). Estos cambios en las dinámicas urbanas se encuadran en la transición del régimen de acumulación fordista al flexible (HARVEY, 1989).

En este sentido, para entender la producción de espacio urbano en Palma, es preciso el análisis de las redes de poder que han conducido el proceso de neoliberalización de Palma. En este sentido, se han identificado tres redes de poder determinantes: la red

¹ La investigación que da lugar a este artículo se financia con el proyecto de investigación titulado "La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear, implicaciones socioambientales" (CSO2009-08400) del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación. Así como con la cofinanciación del fondo FEDER i la Direcció General de Recerca, Desenvolupament Tecnològic i Innovació de la Conselleria d'Innovació, Interior i Justícia de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

financiera, que ha promovido la financiarización y la privatización de la administración local; la red inmobiliaria, que han conducido a la urbanización, la concentración de la propiedad y el revalorización de la tierra; y la red de los políticos locales, que ha convertido el ayuntamiento en un gobierno empresarialista.

Esta comunicación se centra en la evolución de la red financiera palmesana, estrechamente vinculada a la crisis de la deuda que se está produciendo en el marco local, estatal y europeo. Así pues, el texto se divide en dos apartados: el primero repasa el proceso de financiarización del Ajuntament de Palma; y el segundo analiza el proceso de privatización de su deuda.

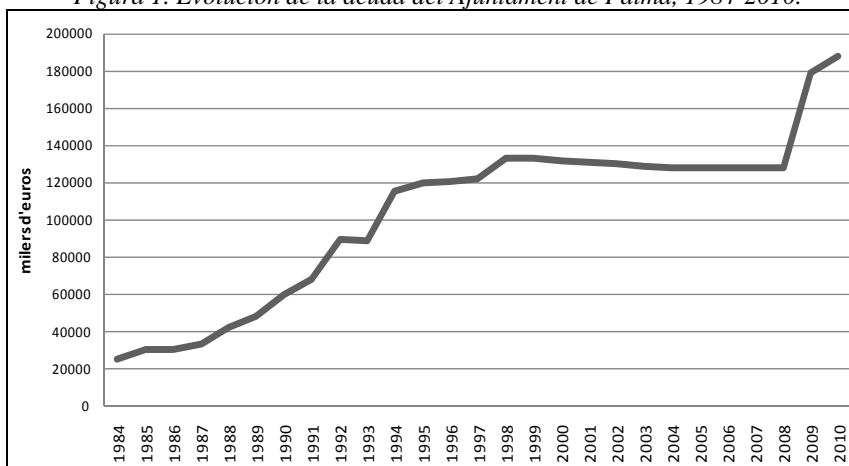
2. EL PROCESO DE FINANCIARIZACIÓN DE PALMA

Desde mediados de los años ochenta hasta mediados de los noventa la deuda del Ajuntament de Palma creció a un ritmo de 0,16% anual, creciendo desde 25 millones de euros en 1984 hasta 115 millones de euros 1994. Es decir, en diez años se había más que cuadruplicado la deuda del Ayuntamiento.

A partir de la segunda mitad de los noventa, y coincidiendo con el inicio el último ciclo económico alcista (1995-2007) (LÓPEZ Y RODRÍGUEZ, 2010), la deuda se estabilizó y creció a un ritmo del 0,004% anual. Así, los 120 millones de euros de deuda en 1995 aumentaron hasta 127 millones en 2008.

A partir de la crisis de 2008, la deuda se volvió a disparar, y creció al 0,21% anual, incrementándose hasta 187 millones en tan solo 2 años (2010) (Figura 1).

Figura 1. Evolución de la deuda del Ajuntament de Palma, 1984-2010.



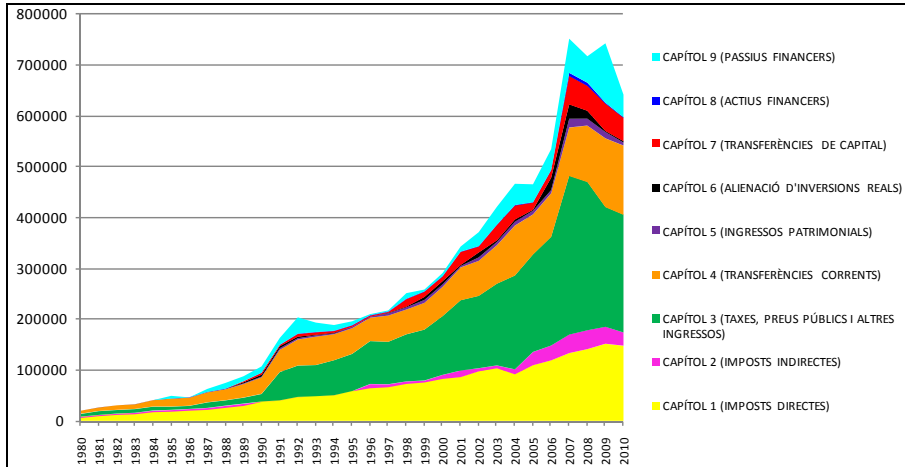
Fuente: elaboración propia a partir de Área Intervenció Ajuntament de Palma, 2010.

Así pues, la tendencia evolutiva de la deuda que contrae el Ayuntamiento, señala que, por una parte, la deuda se estabiliza durante el ciclo de auge inmobiliario y, por otra, se dispara durante los períodos de crisis. Pero, ¿por qué sucede esto? Esta estabilización de la deuda en el período alcista, sólo se puede explicar desde el punto de vista del incremento del presupuesto, el cual atenúa el incremento del endeudamiento del ayuntamiento. Dichos ingresos presupuestarios han subido a un ritmo del 0,12% anual, pasando de 108 millones de euros en 1990 a 152 millones de euros en 2007.

En este sentido, López y Rodríguez (2010: 336) afirman que a nivel estatal, los ayuntamientos han presentado en el periodo alcista una total dependencia de las tasas e impuestos derivados del parque inmobiliario —impuesto sobre bienes inmuebles, impuestos sobre el incremento de los valores patrimoniales— y de la producción de nuevo suelo urbano —licencias de obras, licencias de reforma, además de los ingresos por enajenación de suelo municipal. En conjunto, la ingresos de distinto tipo que dependen directamente de los mercados inmobiliarios supuesto cerca de un 50 % de los impuestos y recursos propios de los ayuntamientos y un 30 % de sus ingresos no financieros

En el caso de Palma, de hecho, un análisis desglosado de los ingresos permite constatar que han sido los ingresos ordinarios, especialmente los relacionados con la dimensión inmobiliaria aquellos que han hecho crecer el presupuesto. En este sentido, la mayor parte de este incremento se ha recogido en los impuestos que se incluyen en el capítulo III² del presupuesto municipal, los cuales contienen los impuestos por licencias urbanísticas, que han crecido al ritmo también del 0,12%. Así, estos ingresos han pasado de 14,6 millones de euros en 1990 (13% del total de los ingresos) a 311 (41,3% del total) millones de euros en 2007 (Figura 2). Otra fuente importante de ingresos son los del Capítulo I (los impuestos directos), los cuales incluyen el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI). Ambos tipos de ingresos muestran la dependencia de las rentas inmobiliarias, creándose durante los años de bonanza un “efecto riqueza” sobre las cuentas municipales. Esta pauta ejemplifica la interrelación entre la administración local estatal y las rentas del suelo.

Figura 2. Evolución de los ingresos del Ajuntament de Palma, por capítulo, 1980-2010.



Fuente: elaboración propia a partir de Área Intervenció Ajuntament de Palma, 2010.

² En el Capítulo III se presupuestan las tasas y las licencias, los precios públicos, así como otros ingresos por sanciones o por la cantidad legal satisfecha por la compañía eléctrica o de gas: licencias de apertura de establecimientos, licencias urbanísticas, tasas por ocupación de la vía pública, tasa por vado permanente.

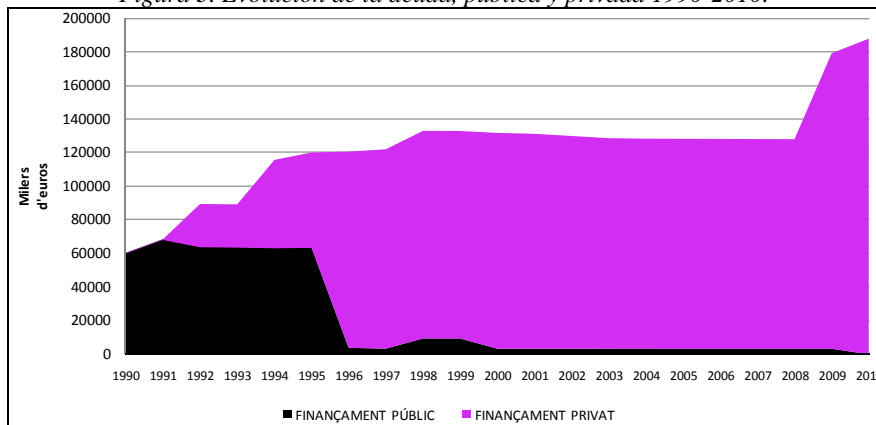
Una vez agotado el recurso asociado a las rentas inmobiliarias, el endeudamiento se ha disparado, tal y como había sucedido durante la crisis de la primera mitad de los noventa. En este sentido, se pasa de la burbuja inmobiliaria a la burbuja de la deuda.

3. LA PRIVATIZACIÓN DE LA DEUDA

La financiarización ha ido asociada a modelos de privatización de las condiciones sociales de producción y reproducción (HARVEY, 2004). Bajo esta perspectiva, si bien la financiarización ha sido la tendencia general de la deuda, otra tendencia de la deuda ha sido su gradual privatización. En este sentido, se pretende observar cuales han sido las entidades financieras que han financiado la deuda del Ajuntament durante este periodo y por tanto, qué nuevas configuraciones políticas y urbanas surgen.

Hasta 1990, el 99,4% lo formaba la financiación pública (Banco de Crédito Local, Argentaria, Instituto Oficial de Crédito, Tesoro Público, Instituto Nacional de Vivienda, CAIB y empresas municipales). Entre 1900 y 1996 la financiación pública de la deuda descende a un ritmo de 0,36% anual, llegando a representar el sólo 3.21% del total en 1996. Esto supone, la privatización en aumento de la deuda, ya a partir de 1996 hasta 2010, la financiación pública de la deuda representa tan sólo un 3% de media de la deuda total (Figura 3).

Figura 3. Evolución de la deuda, pública y privada 1990-2010.



Fuente: elaboración propia a partir de Área Intervenció Ajuntament de Palma, 2010.

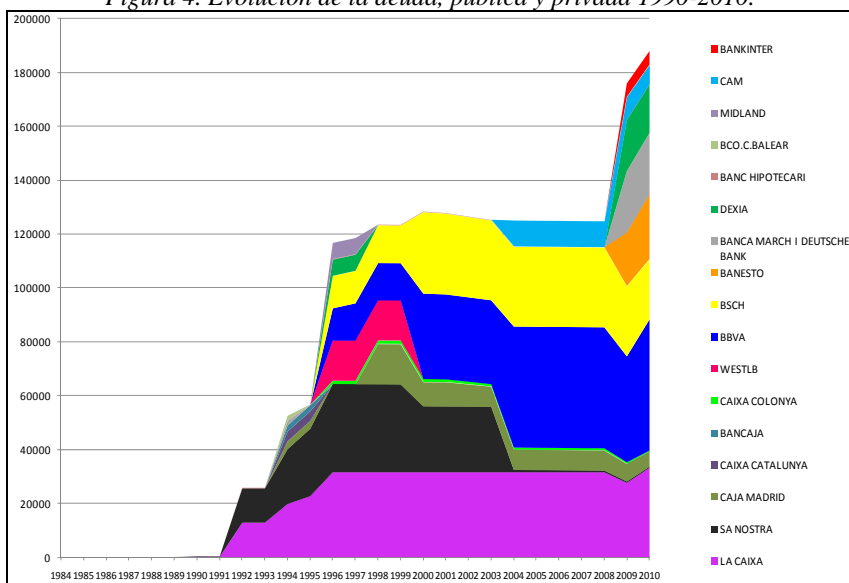
Las entidades financieras que a partir de los noventa entrarán a aportar financiación en el Ajuntament de Palma son: La Caixa y Sa Nostra³, que comienzan con 173.660 euros (0,29% del total) y 207.100 euros (0,34% del total) respectivamente. Estas cifras fueron aumentando hasta llegar a 1995, cuando la tendencia cambia notablemente y las entidades financieras privadas sobrepasan el papel de las entidades financieras públicas, que a su vez se iban también privatizando. Así en 1996, Sa Nostra y la Caixa ya representaban un 27% y 26% respectivamente del total de la financiación de la deuda del Ajuntament de Palma. Este cambio de tendencia que comienza a mediados de los noventa, cuando el capital privado sobrepasa el público, coincide con el principio del tercer boom turístico-inmobiliario y la oleada de privatizaciones en el

³ "Sa Nostra" es la caja de ahorros más importante del ámbito balear.

estado español siguiendo los dictados de la Europa Comunitaria. En este sentido, la privatización de la deuda municipales uno de los rasgos más importantes durante este período, ya que será uno de los elementos importantes en el fortalecimiento de la oligarquía financiero-inmobiliario que caracteriza este ciclo alcista.

Así, aunque la deuda se estabiliza entre 1996 y 2007 (tercer boom), se privatiza y van apareciendo nuevas entidades financieras que financian la deuda del Ayuntamiento. Estas, principalmente son el BBVA (en 1996 prestó un crédito de 120 millones de euros -9,97%), el BSCH (en 1996 prestó un crédito de 120 millones de euros -9,97%), Caja Madrid (a partir de 1998, 150 millones -11,31% -) y la CAM (a partir de 2004, cuando hace un crédito de 9 millones -7,5% del total de la deuda). Por lo tanto, se había iniciado un nuevo periodo en el que las grandes entidades españolas se estaban expandiendo y aterrizaban, al igual que en muchas otras ciudades, en Palma, empezando así un proceso de subordinación del gobierno local hacia estas entidades financieras. Estas entidades financieras adquirieron un poder creciente y un papel clave en la producción de la burbuja financiero-inmobiliaria, ya que por un lado tenían atados a los gobiernos locales, que tenían pagos de crédito pendientes con ellas, y por otro a las familias, que se iban hipotecando de por vida para acceder a una vivienda en propiedad.

Figura 4. Evolución de la deuda, pública y privada 1990-2010.



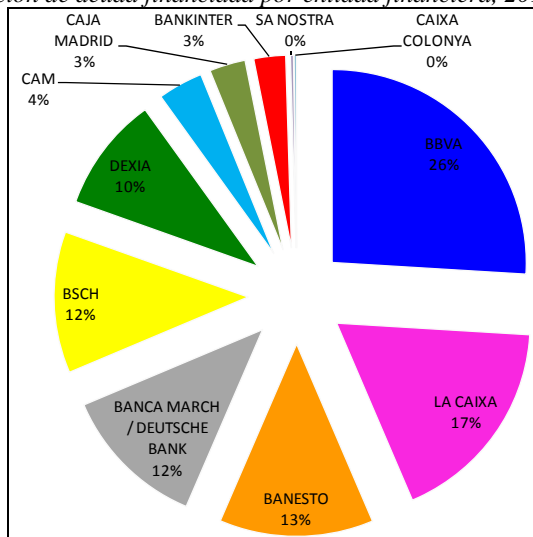
Fuente: elaboración propia a partir de Àrea Intervenció Ajuntament de Palma, 2010.

A finales de los noventa, con la entrada del euro, hay un cambio en la tendencia de la orden de financiación de las entidades financieras. En 2000, Sa Nostra y Caja Madrid descienden, La Caixa se mantiene en el mismo nivel, y son el BBVA y BSCH los que alcanzan los niveles más altos de financiación de la deuda. Hay que tener en cuenta que ambos bancos habían adquirido dimensiones enormes a raíz de los procesos de privatización en el Estado y de internacionalización en América Latina, donde bajo el Consenso de Washington se llevaron a cabo agresivas medidas de privatización y desregulación.

En 2003, cuando el Partido Popular ganó la alcaldía de Palma, tuvo lugar otro movimiento que cambió la tendencia de la financiación por entidad. Por un lado, el BBVA pasó a ser la primera fuente de financiación del ayuntamiento con 45 millones de euros en 2004, representando el 35% total de la financiación de la deuda. Y por otra parte, la entidad local Sa Nostra pasó de ser la cuarta entidad a ser la última (en 2004) - incluso por debajo de la financiación pública-. Este hecho es significativo, porque ejemplifica la pérdida de peso de los acreedores privados locales en favor de los estatales.

A partir de 2004, la tendencia se mantiene estable hasta la crisis 2008. A partir de la crisis, como se ha expuesto anteriormente, el endeudamiento crece hasta 187 millones de euros en 2010, manteniendo el orden jerárquico anterior: BBVA (25%), La caja (17,63%), BSCH (11,84%). Durante estos 2 años se han incorporado nuevas entidades financieras a la financiación de la deuda del Ayuntamiento de Palma: Banesto (12,86%), Banca March (12,17%), Dexia (9,64%), Caixa Colonya (0,21%), y Bankinter (2,66%) (Figura 5). Por lo tanto, este grupo de entidades financieras constituyen una red, que conjuntamente con otras, fomentan la consolidación del proyecto de clase que el neoliberalismo tiene como objetivo.

Figura 5. Proporción de deuda financiada por entidad financiera, 2010 (unidad: %)



Fuente: elaboración propia a partir de Àrea Intervenció Ajuntament de Palma, 2010.

4. CONCLUSIONES

La financiarización del Ayuntamiento de Palma, como parte del proceso de neoliberalización de la ciudad, se ha incrementado desde los años noventa. La tendencia de ésta ha sido la de expandirse durante los periodos de crisis y de estabilizarse durante el periodo alcista.

Esta estabilización durante el último boom inmobiliario ha sido consecuencia de los altos ingresos que se han obtenido de las rentas inmobiliarias, hecho que denota la dependencia respecto de las mismas por parte de las administraciones locales.

Por otro lado, la deuda ha sido privatizada, lo que significa también un aumento de la dependencia respecto a las instituciones financieras y que el Ayuntamiento actuará como un promotor privado, mediante la búsqueda de los beneficios privados más que de los públicas.

5. BIBLIOGRAFÍA

- ÀREA INTERVENCIÓ AJUNTAMENT DE PALMA (2010): Ajuntament de Palma.
- GONZÁLEZ,S (2007): Trepano por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa". UOC Papers [online]. N.5, UOC_
- HARVEY,D (1989): "From managerialism to entrepreneurialism: The transformation of urban governance in late capitalism, *Geografiska Annaler* 71B:3-17
- HARVEY, D. (2004): El Nuevo Imperialismo, Akal, Cuestiones de Antagonismo, Madrid, Spain, 2004.
- LÓPEZ,I Y RODRÍGUEZ,E (2010): "Fin de Ciclo: Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010). Observatorio Metropolitano de Madrid, 514 páginas.

**TEMA 3: TENDENCIAS RECIENTES EN EL PROCESO DE
CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD: EL POLICENTRISMO.**

NUEVAS ESTRUCTURAS TERRITORIALES EN GALICIA: AVANCE HACIA EL POLICENTRISMO

SARA ALCALDE VÁZQUEZ
Universidade de Santiago de Compostela
saraxeo@gmail.com

SANDRA EXPÓSITO RODRÍGUEZ
Universidade de Santiago de Compostela

RESUMEN

Con esta comunicación se pretende analizar y comprender la estructura territorial actual de Galicia para configurar un futuro modelo urbano policéntrico, apostando por una red de ciudades medias, no contemplada en los documentos de ordenación actuales. La fuerte dispersión territorial de Galicia hace necesario el control de la ocupación urbana, pero sin destruir el paisaje tradicional, pues dicha dispersión es el rasgo diferencial de la región, por lo que se debe gestionar correctamente. Al mismo tiempo, se debe tener en cuenta que la puesta en funcionamiento de este modelo no se puede entender sin una red de infraestructuras de transporte, más allá de necesidades meramente funcionales, sino como agentes integradores y vertebradores del sistema urbano. Al margen de las problemáticas de desarrollo territorial de la región, se debe apostar por un mayor fomento de las potencialidades de cada zona como pilar fundamental y, con esto, contribuir a la gestión sostenible del territorio para poder alcanzar la ansiada cohesión y competitividad territorial. Dicha planificación no podrá llevarse a cabo sin poner en práctica medidas que favorezcan la cooperación en cada uno de los niveles del sistema de ciudades.

PALABRAS CLAVE: Policentrismo, dispersión territorial, competitividad, ciudades medias

ABSTRACT

This paper intends to analyse Galicia's current territorial structure and suggests the configuration of a future polycentric urban model based on a network of small-size cities which is not contemplated in the present urban planning regulations. Given the strong territorial dispersion of Galicia, control of urban occupation and protection of the traditional landscape seem to be necessary, as dispersion itself is a distinguishing feature of the region which should be managed correctly. At the same time, the implementation of this model would require a network of transport infrastructures not only to satisfy functional necessities but also to obtain a better integration of the urban system. Apart from the problems of Galicia's territorial development, further promotion of the potentials of each region is crucial, as it would contribute to the sustainable administration of the territory that could lead on to reach the long-awaited cohesion and territorial competitiveness. This planning could not be carried out without measures which favour cooperation at each level of the system of cities.

KEYWORDS: Polycentrism, territorial dispersion, competitiveness, small-size cities

1. INTRODUCCIÓN

Uno de los aspectos más destacados que se ha desarrollado en el Siglo XX y que sigue teniendo en la actualidad una evolución alcista, es el crecimiento urbano. Pese a esta característica general y predominante, las diferencias entre países y regiones son muy acusadas. Un claro ejemplo de esas diferencias internas tan pronunciadas se da en Galicia, territorio sobre el que se asentará el modelo urbano desarrollado en este artículo.

Una de las características más salientables del modelo urbano gallego, es la acusada dualidad entre la costa y el interior de Galicia. El gran número de entidades de población existentes, así como el tamaño y la funcionalidad de los mismos, no hacen más que remarcar esa diferencia entre costa e interior. El comportamiento predominante de la población es el vacío de las entidades de interior en favor de las ciudades del eje Atlántico, eje estructurador actual a nivel económico, poblacional y funcional.

En una vista a escala general y abarcando todo el territorio a estudiar, se encuentran las aglomeraciones heteromorfas concatenadas (SERRANO, 2006), es decir aquellas que se caracterizan por el condicionante de su localización respecto a su morfología, así como por el encadenamiento de centros urbanos y una acusada densificación urbana. En ellas, el tipo de crecimiento que han llevado a cabo, ha ayudado a difuminar todavía más los límites entre lo que es urbano y lo que es rural, dando lugar a un modelo de ciudad difusa, diseñada para centrar su movilidad en el vehículo privado. Mientras en el interior, el vacío y la dispersión es cada vez más acusada, fomentando el déficit de cohesión y vertebración que se debe dar en el conjunto de todo el territorio.

El modelo existente, debe reducir las diferencias entre los diferentes puntos geográficos, así como fomentar la complementariedad y cooperación en el conjunto, es decir, proyectar un nuevo modelo en el que la ciudad sea como un organismo compuesto de órganos diferenciados por funciones (PÖETE, 2011; BARDET, 1961). Además, con el modelo de ciudades policéntricas desarrollado en el presente artículo, se trata de erradicar el modelo de ciudad difusa actual, ya que se pone en duda la continuidad de ese sistema, debido a la insostenibilidad en cuanto a recursos, y al consumo desproporcionado del suelo.

Es por ello que en el modelo de ciudades que se presenta a continuación, no se quiere fomentar únicamente una planificación espacial desde una perspectiva instrumental (CIGNOLI, 1997), sino que se debe fomentar la creación de una red compleja donde se articulen las diferentes dimensiones sociales, económicas, ambientales, ideológicas y culturales.

2. FUNCIONALIDAD Y VIABILIDAD DE LA REGIÓN URBANA POLICÉNTRICA

La resolución de los desequilibrios de la región viene dada por la promoción de un desarrollo equilibrado, lo que se puso de manifiesto a partir de la aprobación de la Carta Europea de Ordenación del Territorio en 1983. A partir de este momento, la política territorial de la Unión Europea evolucionó hasta llegar a la aprobación de la Estrategia Territorial Europea (ETE) en 1999, en la cual se habla de desarrollo territorial policéntrico como una apuesta por la complementariedad en las áreas urbanas principales y así reforzar el papel de los niveles urbanos intermedios, en los que reside

el equilibrio territorial. Además, se pretende llegar a la cohesión económica y social mediante un equilibrio entre competitividad y cooperación en las distintas entidades locales.

En el 2000 se aprueba el programa ESPON, el observatorio de evaluación territorial y políticas que afectan al territorio. En base a este programa se llevan a cabo proyectos temáticos relativos al desarrollo económico y territorial, así como informes que muestran el impacto sobre el territorio de las políticas de la Unión. Tanto este programa, como la Agenda Territorial Europea aprobada en el 2007, siguen avanzando en la promoción del policentrismo, las redes de ciudades que fomenten la colaboración y aprovechamiento de sinergias, la accesibilidad equitativa a los servicios y recursos basada en las relaciones de proximidad y el fomento de la competitividad internacional y colaboración interna de los entes regionales.

Así pues, en base a dichos informes, se concluye que el sistema urbano gallego se puede considerar, en términos generales, policéntrico. La evolución histórica del proceso de urbanización ha tenido como resultado la configuración de las actuales áreas urbanas insertadas en un sistema jerárquico, aunque con el marcado desequilibrio expuesto anteriormente. Las principales áreas urbanas se han convertido en polos de atracción demográfica por el aumento de actividades terciarias y el declive de las áreas rurales, en creciente despoblación. Esta existencia de varios núcleos urbanos destacados tiende a impulsar los procesos de asentamientos periurbanos, lo que conforma la nebulosa urbana (BOURNE, 1996). Del mismo modo, a priori puede parecer que este modelo policéntrico crea un mayor individualismo entre las ciudades del sistema urbano y, en efecto, en Galicia ocurre. Ahora bien, si se entiende el policentrismo como un modelo de reequilibrio territorial, tal como se expone en la ETE, las cosas cambian. La pregunta es si la actual normativa aplicada en el territorio gallego en materia de planificación territorial tiene en cuenta dichos principios como garantía para el alcance de la cohesión territorial.

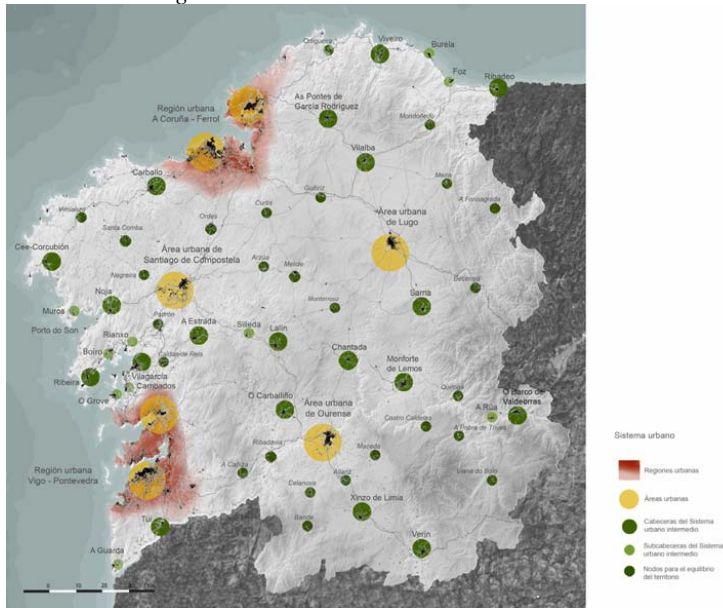
2.1. Modelo territorial gallego

El desarrollo del crecimiento de las ciudades gallegas ha estado siempre ligado a la falta de planificación y la improvisación, de ahí la fuerte dispersión y desorden, favorecida por la construcción aleatoria. Dicho planteamiento dificulta las tendencias actuales de planificación, las cuales intentan paliar desastres anteriores, como las consecuencias del crecimiento difuso a nivel funcional y ambiental que generan los procesos de rururbanización, sobre todo en el litoral. Este modelo espontáneo de crecimiento desestructurado es lo que Geddes llama expansión en *mancha de aceite*. Warren M. Hern sintetizó este proceso estableciendo una comparación entre la incidencia de la especie humana sobre el territorio y los procesos cancerígenos. En ambos procesos se produce un crecimiento rápido y descontrolado que se puede generar en puntos muy distantes creando un modelo universal que termina por destruir, en el caso del territorio, el paisaje preexistente. Este es un buen ejemplo del proceso histórico de urbanización en Galicia.

Las Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia basan el equilibrio territorial en el desarrollo de las 2 principales Regiones Urbanas: Vigo – Pontevedra y A Coruña – Ferrol, las cuales poseen la mayor concentración de población. La creación de estos continuos urbanos es consecuencia de la ocupación espontánea, carente de planificación, lo que origina que se superpongan los límites municipales, lo que provoca que las interrelaciones de las 2 áreas sean muy fuertes. De esta forma, la normativa se

limita a establecer una jerarquía urbana del sistema primando la franja costera sobre el interior.

Figura 1. Sistema urbano de Galicia



Fuente: Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia

Es por eso que, dichas directrices no hacen más que ahondar en la dualidad costa - interior, lo que desmonta las intenciones de reequilibrio citadas. En ningún momento se plantea una Región Urbana conjunta en la cual, sus agentes cooperen de tal forma que dicho reequilibrio territorial se produzca.

2.2. Centralidad vs. Policentrismo

Se puede decir que el modelo territorial gallego está más orientado a la eficiencia que a la equidad económica y social. En relación con esto, se puede pensar que la creación de una metrópoli regional es lo adecuado para garantizar una competitividad con el exterior. La centralización económica y funcional supondría la concentración de la población por lo tanto, la solución a la excesiva dependencia del transporte privado, sin tener en cuenta que se agravarían los desequilibrios en el conjunto de la región.

Teniendo en cuenta lo anterior, se debería buscar una cohesión interna de los sistemas locales antes de pensar en el exterior. De ahí que el sistema policéntrico garantice ese equilibrio territorial tan buscado. Se trata de una forma de aprovechar la dispersión para alcanzar la cohesión, lo que Charles Correa llamó la ciudad con varios centros. La región urbana funcionará como una suma de ciudades. Ahora bien, en Galicia hay una competencia interna importante, lo que provoca tensiones entre las ciudades por lograr el liderazgo. El localismo es tan fuerte que no se piensa en la cooperación interurbana, sino en destacar unas por encima de las otras. Esto no hace más que generar un desequilibrio, acentuado por las inversiones injustificadas y una mala o inexistente planificación de conjunto. La consecuencia de todo esto son las dificultades existentes para competir a nivel internacional.

Las distancias entre las principales ciudades son demasiado cortas como para que existan confrontaciones. Si se entiende Galicia como una región urbana policéntrica, donde exista una asociación funcional entre las ciudades en cada uno de los niveles del sistema, se garantizaría tanto la equidad como la eficiencia. La potencialidad de este modelo radica en el desarrollo de complementariedades conservando la diversidad espacial y compartiendo servicios. Sería algo similar a la ciudad región o ciudad única (PRECEDO, 1999), siempre y cuando se tenga en cuenta la mejora de las infraestructuras de comunicaciones, lo que no consiste en una mayor cantidad ni inversión, sino en una mayor eficiencia, lo que requiere que su planificación se haga pensando en el conjunto.

Evert Meijers y Arie Romein (2002) ponen de manifiesto que para la configuración de la región urbana policéntrica será necesaria una fuerte integración de los mercados, las infraestructuras y los flujos entre sí y con el exterior, incentivos que impulsen la cooperación a todas las escalas y una implicación ciudadana decisiva que motive a los agentes locales para confiar en un proyecto común.

2.3. Cooperación vs. Competencia entre ciudades

Actualmente, esa tendencia a la concentración del crecimiento demográfico en las principales áreas urbanas está en relación con una acusada despoblación del rural. Las ciudades actúan como focos de servicios, lo que atrae a la población. Dicha concentración genera consecuencias negativas en las zonas de menor densidad demográfica, ya que quedarían relegadas a áreas periféricas aisladas. El problema se resolvería aplicando una planificación adecuada donde se primen acciones destinadas a la especialización funcional de cada área y la complementariedad y cooperación urbana en cada uno de los niveles en los que se jerarquice el sistema de ciudades. Con esto se conseguiría reforzar el policentrismo y alcanzar un sistema urbano equitativo y equilibrado.

Por otro lado, la competencia interna agudiza los desequilibrios e impide alcanzar grandes ventajas competitivas a esferas superiores, por lo tanto lo que se debe fomentar es la cooperación en el interior de la región urbana, para poder competir a nivel internacional. Para alcanzar dicho objetivo no es necesaria la creación de la metrópolis mundial, puesto que actualmente ya se considera el papel de las ciudades medias en el nuevo mapa global. A este escalón pertenecen las ciudades gallegas, serían consideradas aglomeraciones medias, cuyo objetivo sería alcanzar un rango internacional. El Observatorio en Red de la Ordenación del Territorio (ESPON) establece una jerarquización de ciudades en función de su área de influencia y de los flujos laborales que genera, así diferencia FUAS, áreas funcionales urbanas de rango regional o europeo, y MEGAS, en las que el rango sería a nivel mundial, estas últimas en Galicia no existen. Serían FUAS transnacionales A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra y Vigo, todas en la franja costera.

El reto de las ciudades medias está en explotar las oportunidades y apoyarse en las fortalezas existentes para llegar a la cohesión, fomentando la cooperación y el trabajo en red. El aprovechamiento de los recursos internos evita el desequilibrio entre el litoral y el interior, propiciando una diversificación de la economía en las áreas con menos oportunidades. De igual modo, debemos tener en cuenta la cooperación transfronteriza para insertar a la región en las redes de ciudades a nivel mundial, como la incursión en la red de ciudades del Arco Atlántico. La línea estratégica de esta red de ciudades se basa en cuatro pilares fundamentales, el desarrollo tecnológico, la integración territorial

para favorecer las conexiones y el desarrollo del área, el desarrollo de las ciudades medias a través de mejoras en las infraestructuras de transportes e innovación y, por último, el aprovechamiento de los recursos internos para evitar el desequilibrio de costa e interior y competir a nivel exterior.

Para conseguir esta competitividad exterior es importante la planificación estratégica urbana, pasamos de la mera planificación urbana a la necesidad de una gestión estratégica de la ciudad que encaje con las nuevas demandas urbanas (ASCHER, 2004). Con la planificación estratégica se pretende alcanzar unos objetivos marcados para que una ciudad alcance la posición deseada a nivel competitivo y de calidad de vida. Se elaboran múltiples proyectos con la mayor coherencia en cuanto a la evolución prevista y medios disponibles que logren satisfacer los intereses generales y particulares. En Galicia se ha dado primacía a Vigo y A Coruña durante la etapa industrial, lo que ha favorecido su crecimiento urbano, de ahí los desequilibrios existentes. Con la crisis de la industria se hace necesario buscar nuevas estrategias de crecimiento, tanto en estas ciudades como en el interior. En este punto no debemos olvidarnos de la importancia de los proyectos estratégicos clave que impulsen la incursión de la región en el contexto internacional, un claro ejemplo es el Xacobeo, que impulsó a Galicia como uno de los principales destinos turísticos, en un principio religioso y actualmente más diversificado.

3. REFLEXIONES FINALES

Tras el análisis previo, se puede decir que el sistema urbano gallego está formado por dos espacios claramente diferenciados. Por una parte, los espacios que presentan grandes ventajas comparativas, a los que pertenecen las ciudades atlánticas que destacan por sus altos niveles de desarrollo, buenas conexiones y una diversificación productiva y, por otra parte, aquellos espacios que presentan claras desventajas correspondientes al interior de la región que cuentan con una densidad muy baja de población con tendencia a desaparecer por su bajo desarrollo y malas conexiones. Dicha dualidad hace necesaria la configuración de un sistema urbano policéntrico como motor para el desarrollo equilibrado de la región. La clave está en un sistema de ciudades medias competitivas a nivel externo.

Las ciudades medias deben conformar el eje estructural del modelo policéntrico basando su desarrollo en la cooperación y en el uso compartido de servicios con sus áreas adyacentes. Paralelamente a este hecho deben replantearse las divisiones administrativas, ya que el sistema actual en muchos casos se caracteriza por un excesivo número de municipios que, por su escaso tamaño y funciones, resultan poco eficientes. Por lo tanto, una de las estrategias a llevar a cabo debe ser la agrupación de los mismos para aumentar la eficiencia en la prestación de servicios y entrar a formar parte así de ese espacio adyacente de las ciudades medias. La puesta en funcionamiento de este modelo no se entiende sin una red de infraestructuras de transporte que vertebré el sistema urbano de tal forma que sirva de base para el mismo. Con este modelo de sistema urbano trataría de alcanzarse el objetivo de cooperación territorial que se debe dar en todos los niveles del sistema de ciudades, independientemente de su situación en la escala jerárquica, promoviendo así la cohesión interna y la competitividad exterior, objetivo final de toda región.

Para alcanzar esta realidad, debe realizarse un estudio destacando las potencialidades de cada zona para seguidamente proyectar un plan estratégico y

sostenible que garantice una diversificación funcional en el conjunto de la región y así lograr un desarrollo equitativo en el que confluyan las necesidades y los objetivos a alcanzar. Es por eso que, la alternativa a la situación gallega no está en buscar soluciones a nivel local, sino buscar soluciones de conjunto a nivel regional. La finalidad es buscar el equilibrio entre competencia y cohesión.

BIBLIOGRAFÍA

- ASCHER, F. (2004): Los nuevos principios del urbanismo, Madrid, Alianza Ensayo, 93 p.
- BARDET, G. (1961): El urbanismo, Buenos Aires, Eudeba, 75 p.
- BLOOM, D.E. (2007): “La Revolución Urbana”, Finanzas & Desarrollo, vol. 44, n.3, p.8 – 14
- BOURNE L.S. (1996): "Reurbanization, Uneven Urban Development and the Debate on New Urban Forms". *Urban Geography*, nº 17, 8, pp. 690-713
- CIGNOLI, A. (1997): “Ciudad y territorialidad: modos de abordar la cuestión”, Política e Tráballo, n.13, p. 77-100
- DELGADILLO MACIAS, J. (2004): Desarrollo regional y nueva función del estado en la organización del territorio. Planeación territorial, políticas públicas y desarrollo regional en México, México, UNAM.
- ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe (Unión Europea): Comisión Europea, 2005, 1000 p.
- ETE (Unión Europea): Comisión Europea, 1999. 96 p.
- GEDDES, P. (2009): Ciudades en evolución, Oviedo, KRK Ediciones, 691 p.
- GINER, S. “Urbanofilia”, *El País*, Madrid, 11 octubre 2011
- KUNZIG, R. (2012): “La solución urbana”, National Geographic, vol. 30, núm. 1
- MEIJERS, E. y ROMEIN, A. (2002): “Building regional policy networks: A development strategy for polycentric urban regions”, presentado en la Conferencia *Urban and Spatial European Policies: Levels of Territorial Government*, Turin, 15 abril 2002
- NAREDO PÉREZ, J.M. (2003): “Desarrollo sostenible y territorio. Urbanismo para un desarrollo más sostenible”, Col·legi D'Arquitectes Illes Balears
- POËTE, M. (2011): Introducción al urbanismo. La evolución de las ciudades: La lección de la Antigüedad, Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 317 p.
- PRECEDO LEDO, A. (1999): Informe demográfico de Galicia, Santiago, Fundación Caixa Galicia.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R. (2011): Territorio. Ordenar para competir, Oleiros (A Coruña), Netbiblo, 343 p.
- SERRANO, J.M. (2006): “Aglomeraciones y Áreas Urbanas en España, dimensión y tendencias: Breves precisiones”, Revista Lurralde: Investigación y espacio, n.29, p. 115-142.
- ZABALBEASCOA, A. “Ciudades: El desafío de la convivencia”, *El País Semanal*, Madrid, 2 mayo 2010, p. 34-40

POLICENTRISMO Y ÁREAS FUNCIONALES URBANAS (FUAs): CIUDAD REAL Y PUERTOLLANO (CASTILLA-LA MANCHA, ESPAÑA)

MARÍA DEL CARMEN CAÑIZARES RUIZ

Dpto. de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Castilla-La Mancha
MCarmen.Canizares@uclm.es

HÉCTOR SAMUEL MARTÍNEZ SÁNCHEZ-MATEOS

Dpto. de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Castilla-La Mancha
HectorS.Martinez@uclm.es

RESUMEN

En la aplicación de la Estrategia Territorial Europea (1999) a la región de Castilla-La Mancha el Grupo de Investigación DETER delimitó 10 FUAs o Áreas Funcionales Urbanas organizadas en torno a centros de más de 15.000 habitantes. Dos de ellas, y sus correspondientes áreas dependientes, se estructuran a partir de las ciudades de Ciudad Real y de Puertollano en el sector suroccidental de la región, dentro de la provincia de Ciudad Real. Inserto en estas FUAs se encuentra el Corredor Ciudad Real-Puertollano, eje que canaliza la mayor dinámica socioeconómica de este territorio en base, principalmente, a las vías de comunicación.

PALABRAS CLAVE: Policentrismo, Área Funcional Urbana, Corredor, Ciudad Real, Puertollano.

ABSTRACT

Polycentrism and Functional Urban Areas (FUA) in the Corridor of Ciudad Real-Puertollano (Castilla-La Mancha, Spain). In the application of the European Spatial Development Perspective (ESDP) to the region of Castilla-La Mancha, the Research Group DETER delimited 10 FUA or Functional Urban Areas organized around centres of more than 15.000 inhabitants. Two of them, and their correspondent dependant areas, are structured from the cities of Ciudad Real and Puertollano in the southwestern sector of the region, inside the province of Ciudad Real. The Corridor Ciudad Real-Puertollano is placed in these FUA, being and axis that channel most of the socio-economic dynamics in this space, mainly based on the communication routes.

KEYWORDS: Polycentrism, Functional Urban Area, Transport Corridor, Ciudad Real, Puertollano.

1. INTRODUCCIÓN: POLICENTRISMO Y FUAs EN CASTILLA-LA MANCHA

En la búsqueda de un mejor y más justo desarrollo para las regiones europeas, la componente territorial ha ido alcanzando un progresivo protagonismo desde el cambio de siglo hasta el momento actual. El policentrismo se ha consolidado como un elemento imprescindible de la ordenación territorial desde que la *Estrategia Territorial Europea* (ETE) planteara en 1999 que el único desarrollo posible debería ser equilibrado, armonioso, sostenible y policéntrico (UE, 1999), a partir de una reorientación de las

relaciones campo/ciudad y de una estructuración flexible basada en los centros urbanos de más de 15.000 habitantes capaces de organizar a su alrededor un Área Funcional Urbana o FUA.

Actualmente, en el marco de la Unión Europea, después de la aprobación de la *Agenda Territorial* (2007) y sobre todo, de la *Agenda Territorial "Europa 2020"* en 2010, la cohesión territorial se presenta como objetivo común para los países miembros de la Unión Europea en la consecución de una Europa "más armoniosa y equilibrada" (UE, 2011) y, en este contexto, el policentrismo sigue siendo una prioridad y puede contribuir a paliar los desequilibrios socioeconómicos y territoriales en la Europa comunitaria, principalmente en la escala subestatal en relación con las Estrategias Territoriales de carácter regional.

En la aplicación de la Estrategia Territorial Europea a la región de Castilla-La Mancha (España), realizada por los investigadores del Grupo DETER, al frente del cual se encuentra el profesor Félix Pillet como investigador principal (PILLET ET AL., 2007; PILLET ET AL., 2010), se delimitan 10 Áreas Funcionales Urbanas en un territorio con un alto componente de ruralidad y escasamente urbanizado, localizado en el interior de la España peninsular y con una vertebración precaria, siempre muy dependiente de la capital del Estado. Estas FUAs, que organizan los municipios de *Albacete, Cuenca, Ciudad Real, Puertollano, Talavera de la Reina, Guadalajara, Alcázar de San Juan-Tomelloso, Toledo, Illescas y Valdepeñas*, abarcan la totalidad del espacio regional y, por tanto de su población (2.115.334 hab. en 2011), presentan diferentes dinámicas y configuran áreas dependientes de primer y segundo nivel (5 y 10, respectivamente). Para su confección y para la delimitación de centros y subcentros así como de los flujos de interrelación, se utilizaron diversas fuentes (PILLET ET AL., 2007: 633 y ss.), siendo especialmente destacable la "población vinculada", es decir aquella población no residente en el municipio pero estrechamente relacionada con él en función de la movilidad por razones laborales, por estudios y por segunda residencia.

En el análisis regional se han establecido tres grandes conjuntos atendiendo a su naturaleza y a su ubicación: FUAs localizadas en la periferia de Madrid, FUAs de las capitales de provincia restantes y FUAs vinculadas a ciudades medianas o pequeñas. En definitiva, unas muy dinámicas, en base a su crecimiento demográfico, estando la mayor parte en contacto con la Comunidad de Madrid, mientras que las que presentan crecimientos inferiores o negativos se encuentran en situación meridional y periférica, a las que se añade el caso de zonas industriales en crisis o en reestructuración como la de Puertollano. Un análisis que debe ser flexible, pues el AVE, las nuevas autovías, autopistas de peaje, etc., pueden producir cambios que deberán ser tenidos en cuenta posteriormente (PILLET ET AL., 2010).

Dos de estas FUAs, como espacios subregionales policéntricos definidos por un núcleo urbano de más de 15.000 habitantes y con servicios y equipamientos suficientes para abastecer su área inmediata, serán objeto de análisis a continuación. Nos referimos a las FUAs de Ciudad Real y de Puertollano, ambas localizadas en la provincia de Ciudad Real.

2. LAS ÁREAS FUNCIONALES URBANAS Y EL CORREDOR CIUDAD REAL-PUERTOLLANO

2.1. Las FUAs de Ciudad Real y Puertollano

En este territorio el Grupo DETER ha delimitado, como antes avanzábamos, 10 FUAs (PILLET ET AL., 2010), 2 de las cuales se corresponden, precisamente, con las dos ciudades en torno a las que se articula el Corredor Ciudad Real-Puertollano, que es consecuencia de una propuesta de planificación territorial de carácter subregional realizada por la administración regional en 2009. Son las FUAs o Áreas Funcionales Urbanas de Ciudad Real y Puertollano.

La *FUA de Ciudad Real* agrupa 43 municipios con una población total de 200.379 habitantes en 2011 y un crecimiento de un 0,33 % para el período 2001-2011, siendo el de su centro, *Ciudad Real*, algo superior (1,67 %). Existen tres municipios que circundan el centro de la FUA (Ciudad Real cuya población es de 74.798 habitantes) y que recogen su expansión con crecimientos muy elevados, sin estar en la órbita de la Comunidad de Madrid, es el caso de Miguelturra con 14.517 habitantes y un 3,20 % de crecimiento real, Poblete con 1.978 habitantes y un crecimiento real de 8,12 % y Cañada de Calatrava con 115 habitantes y un 4,08 %. Dentro de esta FUA aparece en el extremo oriental, conectado con el centro a través de la autovía A-43, el municipio de Daimiel con 18.673 habitantes. Además existe un subcentro, *Manzanares*, que organiza el *Área dependiente de primer nivel* que agrupa en total 42.534 habitantes con el menor número de municipios, ya que sólo suma 4, y un escaso crecimiento en el período 2001-2011 (0,33 %). Si el centro de la FUA, Ciudad Real, agrupa el 37,3 %, el centro del área dependiente, Manzanares con 19.239 habitantes, supone algo más 45,2 %.

La *FUA de Puertollano* es la menor en número de municipios del conjunto de las FUAs castellano-manchegas con solo 11, aunque alguno de ellos tiene cierta entidad como Almodóvar del Campo. Registra una población total en 2011 de 70.453 habitantes y el crecimiento más bajo del conjunto de las FUAs alcanzando valores negativos para el período 2001-2011 (-0,69 %), situación cercana a la que ofrece su propio centro, *Puertollano* con 52.200 habitantes aunque con un crecimiento positivo de 0,82 %. Un subcentro, *Almadén* con solo 6.101 habitantes, organiza un *Área dependiente de segundo nivel* vinculada con dos FUAs, la que nos ocupa y también la de Ciudad Real, pero la nueva autovía A-41 marcará cada vez más su relación con Puertollano. Agrupando 7 municipios, esta área dependiente, registra, en 2011, una población de 10.939 habitantes con el mayor crecimiento negativo registrado para el conjunto de la región (-1,33 %). Si en la FUA de Puertollano el peso de su centro es casi absoluto (73,9 %), en el área de Almadén, el subcentro representa el 55,7 %. Cabe señalar que en el territorio regional, los *subcentros con área dependiente de segundo nivel* organizan pequeñas áreas de influencia que merecen ser destacadas para la vertebración del territorio y sobre todo para buscar un desarrollo territorial equilibrado y que llegue, como manifiesta la ETE, hasta todos los rincones de la comunidad autónoma.

2.2. Perspectivas en la planificación regional del territorio

En Castilla-La Mancha no se ha abordado plenamente la ordenación territorial desde el marco institucional, donde “la planificación urbanística y sectorial ha sido primordial en los desarrollos legislativos, no siendo hasta fechas recientes cuando se observa un cierto giro espacial” (PLAZA, MARTÍNEZ Y GOSÁLVEZ, 2010: 519). Es a finales de la pasada década cuando la Consejería del Territorio y Vivienda (Junta de

Comunidades de Castilla-La Mancha) intenta responder a la aplicación de la Estrategia Territorial Europea (1999), del Convenio Europeo del Paisaje (en vigor para España desde 2008) y el Libro Verde sobre la Cohesión Territorial (2008) con la elaboración del *Plan de Ordenación del Territorio “Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha”* aprobado inicialmente en 2009 y del que se derivaban cinco *Planes de Ordenación del Territorio o POT’s* subregionales. Cabe señalar al respecto que no se tenía en cuenta la propuesta de áreas funcionales urbanas planteadas desde el Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Castilla-La Mancha a la que anteriormente hemos aludido.

Entre los Planes de Ordenación del Territorio subregionales se encontraba el *POT “Corredor Ciudad Real-Puertollano”* que analizaremos a continuación y cuya fase inicial también se había aprobado en 2009. El mismo nombre de corredor ya indica que el criterio que prevaleció en su caracterización, la estructura de la red de comunicaciones (BECERRA ET AL., 2009: 107), en un intento de armonizar los procesos que se están desarrollando en una de las áreas urbanas dinámicas de la región de Castilla-La Mancha en la que en torno al peso específico de la ciudad de Ciudad Real, en los últimos años se ha venido construyendo una nueva realidad territorial a modo de espacio de acumulación: el eje formado por Ciudad Real y Puertollano (CONSEJERÍA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA, 2009b).

En el momento actual el POT regional se encuentra paralizado así como el resto de POT’s supramunicipales después del cambio de gobierno en las elecciones autonómicas de 2011. Por lo que respecta al Corredor Ciudad Real-Puertollano se incluye dentro de las Áreas de Acumulación Urbana y más concretamente, de *los Centros Regionales y sus Áreas de Influencia*, zonas relacionadas con fenómenos metropolitanos originados tanto de forma radial con respecto a una ciudad (como son también los casos de Talavera y de Cuenca), como en torno a ejes entre polos de actividad (el Corredor Puertollano-Ciudad Real-Daimiel y el Corredor en forma de “Y griega” que forman Albacete-Hellín-Almansa). En estas zonas, las ciudades poseen sus propias especificidades, aunque destaca su especialización en dar cobertura de servicios públicos y privados a sus zonas de influencia, combinada con actividades industriales, construcción y en menor medida cierta producción agropecuaria (CONSEJERÍA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA, 2009a: 114).

2.3. El Corredor Ciudad Real-Puertollano

El Corredor Ciudad Real-Puertollano surge de la propuesta de planificación analizada y se localiza en el suroeste de Castilla-La Mancha, dentro de la provincia de Ciudad Real. Agrupa los términos municipales de: *Argamasilla de Calatrava, Ballesteros de Calatrava, Cañada de Calatrava, Caracuel de Calatrava, Carrión de Calatrava, Ciudad Real, Corral de Calatrava, Daimiel, Miguelturra, Poblete, Puertollano, Torralba de Calatrava y Villar del Pozo* y concentra 176.289 habitantes en 2011 (un 33,25 % de la provincia de Ciudad Real y un 8,33 % del total de población de Castilla-La Mancha), abarcando 1.719,15 Km² (8,7 % de la provincia de Ciudad Real y 2,1% de la región), con una densidad demográfica de 102,5 habitantes/ Km². Desde el punto de vista territorial destaca la preeminencia de sus núcleos urbanos más grandes como Ciudad Real (a la que unimos Miguelturra), Puertollano (a la que unimos Argamasilla de Calatrava) y Daimiel, con una base económica más diversificada, frente a los más pequeños en los que todavía se manifiesta la importancia de las actividades rurales en el mercado de trabajo (CAÑIZARES, 2010a: 161-162).

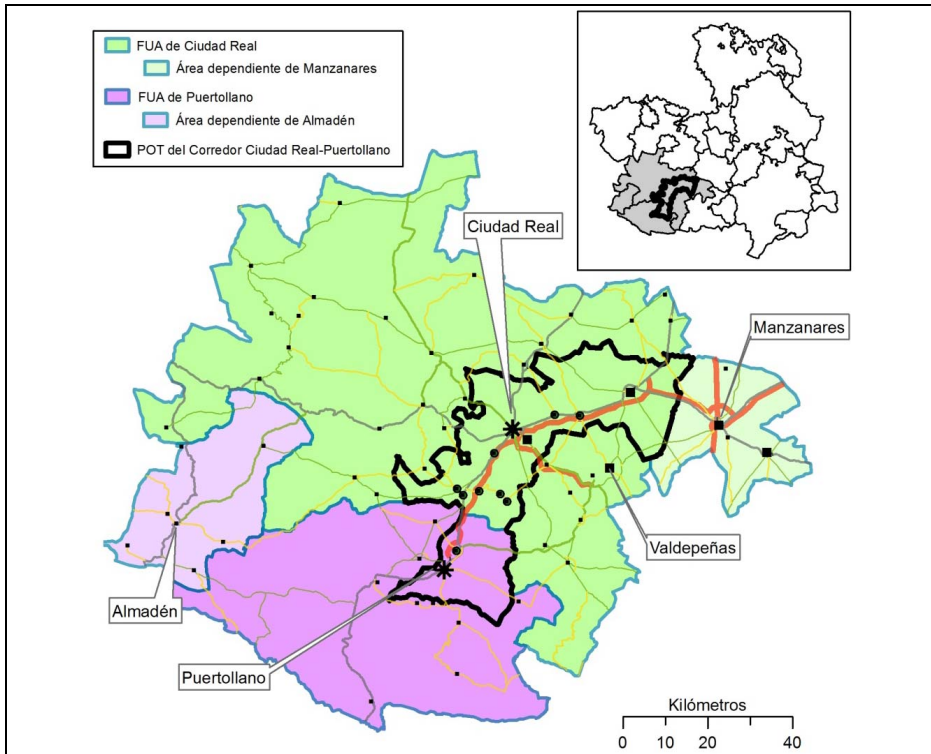
Son Ciudad Real y Puertollano las áreas urbanas más importantes del corredor, dos ciudades que han evolucionado de forma diferente ya que Ciudad Real ha sido capital provincial y ha basado su crecimiento económico en las actividades terciarias vinculadas a la administración y al comercio, principalmente, mientras que Puertollano debe su desarrollo a la minería y a la industria aunque en los últimos años ha acelerado su proceso de terciarización y ha apostado por las energías renovables. Los núcleos más cercanos a ellos también se benefician de sus dinámicas socioeconómicas, principalmente en el área de influencia de la capital provincial como le ocurre a Miguelturra, que ha constatado un importante crecimiento real anual (3,20 %) para el último período intercensal, “siendo el mayor beneficiario demográfico de los progresos de Ciudad Real” (PILLET, 2005: 326). Aunque en menor medida, también sucede en Torralba, Carrión de Calatrava, Poblete, Cañada de Calatrava o Ballesteros de Calatrava. Un poco más alejado, Daimiel, la tercera ciudad en volumen de población, también se incorpora al proceso de terciarización aunque con un peso destacado del sector secundario como también ocurre en Corral de Calatrava.

Consideramos el Corredor Ciudad Real-Puertollano como un territorio conectado, un eje concreto dentro de las FUAs de Ciudad Real y Puertollano, organizado en torno a los tres núcleos más poblados, dos principales: Ciudad Real, Puertollano y uno secundario; Daimiel, según podemos observar en la Figura 1.

Desde el punto de vista geográfico tiene sentido más allá de la planificación territorial pues se basa en la conexión entre sus dos principales ciudades en la que profundizaremos más adelante. Además en el entorno inmediato encontramos otras ciudades, no integradas en el corredor pero importantes en las FUAs como Manzanares y Valdepeñas, municipios que en un futuro inmediato podrían contemplarse en la planificación territorial para aprovechar sinergias, pues en el momento actual se concentra solo en el eje Daimiel-Ciudad Real-Puertollano.

Una de las singularidades de este espacio es la progresiva acumulación de la oferta de transporte, que ha ido consolidando una estructura territorial de tipo corredor en la medida que las ciudades de Puertollano y de Ciudad Real han ido fortaleciendo sus relaciones y extendiéndolas progresivamente hasta Daimiel y, recientemente, hacia Valdepeñas. Como ciudades líderes, Ciudad Real y Puertollano no han colaborado ni se han complementado en el pasado para establecer interrelaciones de carácter social, económico o político. Ha sido en fechas recientes cuando estas oportunidades han comenzado a cimentarse, con las comunicaciones como principal agente integrador.

Figura 1. FUAs de Ciudad Real y Puertollano y localización del Corredor en Castilla-La Mancha.



Fuente: Pillot et al, 2010. Becerra et al, 2009: 108. Elaboración propia.

Las infraestructuras de transporte, que desarrollaremos a continuación, son las que le dan cohesión. Nos referimos, principalmente, a la línea de Alta Velocidad Ferroviaria (AVE) Madrid-Sevilla iniciada en 1992 con paradas en Ciudad Real y Puertollano; las Autovías A-43 en la conexión Valencia-Lisboa, la futura AP-41 que unirá Toledo-Ciudad Real-Córdoba y la reciente autovía CM-45 Ciudad Real-Valdepeñas (Autovía del IV Centenario); añadimos a ellas el Aeropuerto Central Ciudad Real, inaugurado en 2009 como Proyecto de Singular Interés regional pero recientemente clausurado debido a la crisis económica.

3. LA ESTRUCTURA DE LAS COMUNICACIONES EN LA CONEXIÓN CIUDAD REAL-PUERTOLLANO

El proceso de consolidación del incipiente corredor ha experimentado una secuencia en la que dos hechos han sido especialmente protagonistas: la llegada del AVE, en 1992; y la apertura del tramo de la A-41 entre ambas ciudades, en 2006, y su prolongación por la A-43. El primero ubica a Ciudad Real y Puertollano en el mapa de las comunicaciones nacionales, mientras que el segundo comienza a modificar la estructura de las relaciones intraprovinciales y regionales.

La llegada de la Alta Velocidad Ferroviaria (AVE) en 1992 abrió una nueva etapa caracterizada por un cambio de inercia protagonizado por las nuevas oportunidades que se vislumbraban, esencialmente en las comunicaciones con Madrid, tanto de Ciudad Real como de Puertollano. La estructura de las comunicaciones en Castilla-La Mancha viene determinada por su papel secundario dentro del sistema español y por el hecho de que la primera jerarquía de la red no ha sido pensada para integrar los espacios regionales (MARTÍNEZ, 2010). En la provincia de Ciudad Real la decisión de aprovechar el paso de Despeñaperros para las comunicaciones entre el centro peninsular y Andalucía supuso que el centro de gravedad provincial se apartara unos 40 kilómetros de su capital (MENÉNDEZ, 2004), tanto en lo referido al corredor preferente de carreteras (la anterior N-IV, hoy A-4) como de ferrocarriles (Línea Madrid-Andalucía). La construcción del AVE Madrid-Sevilla y la decisión de crear el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía (NAFA) abrió la oportunidad para Ciudad Real y Puertollano, que vieron como se insertaban en el nuevo mapa ferroviario español de la mano de un nuevo modo de transporte (MENÉNDEZ ET AL., 2002).

Con esta nueva oferta se inició rápidamente una nueva etapa de oportunidades en ambas ciudades, permitiéndoles situarse en una escala de conexión con Madrid inferior a una hora de viaje, lo que modifica el potencial de relaciones a escala nacional de forma neta. Ciudad Real ha desarrollado procesos de cambio en los que la cercanía a Madrid ha jugado un papel importante (PILLET, 2005; GARMENDIA, 2007), mientras que el grado de aprovechamiento en Puertollano ha sido algo menor (MENÉNDEZ ET AL., 2002), debido a la situación socioeconómica local. No obstante, la interrelación entre ambas ciudades se ha ido intensificando con esta nueva oferta.

Cronológicamente el AVE supone el inicio a un cambio de inercia territorial, pero no lo explica por completo. A ello debemos unir la mejora en las conexiones de orden regional y local que vienen de la mano de los cambios dentro de la red de carreteras. El Gobierno Español plantea en 1993 su *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007* que tiene por objetivo primordial en materia de carreteras completar la estructura radial de las comunicaciones peninsulares y formar una malla a través de ejes complementarios. Las sucesivas planificaciones que se van sustituyendo mantienen este objetivo e introducen la necesidad de asentar una red de vías de gran capacidad que permitan la máxima interconectividad posible.

Se sigue cierta jerarquía urbana y se establecen ejes de conexiones peninsulares complementarios a los tradicionales centro-periferia establecidos desde Carlos III, además de nuevos ejes radiales que permitan una mejor difusión de los flujos que atraviesen el centro peninsular. Ambos objetivos confluyen en esta zona, puesto que tanto el eje Madrid-Córdoba (descongestión de la A-4 a través de una autopista de peaje: AP-41) como el eje Lisboa-Valencia (red complementaria: A-43) confluyen en el centro de la provincia de Ciudad Real. Un rápido compromiso adquirido permite construir un tramo libre de peaje de la futura AP-41 por el desdoblamiento de la N-420 (por eso es libre de peaje y recibe la nomenclatura A-41) entre Ciudad Real y Puertollano. Sus 36,9 km. aumentan la integración en la zona y comienzan a consolidar una estructura de tipo corredor que ya se había empezado a apuntar con la llegada del AVE. La apertura posterior de varios tramos de la A-43, primero desde Ciudad Real hasta Daimiel, luego Manzanares (conexión con la A-4) y posteriormente Tomelloso (CM-42) y Atalaya del Cañavate (AP-36, A-3 y A-31) han incrementado de forma evidente la capacidad conectiva y la inserción de ambas ciudades y el eje resultante.

Por tanto, nos encontramos ante dos ciudades que previamente a la consolidación de estas nuevas infraestructuras de transporte se comportaban respectivamente como importantes centros, con sus respectivas áreas de influencia y dinámicas sociales y económicas, pero relativamente desconectados de otras áreas provinciales, regionales y nacionales. Dos “ciudades conectadas” dentro de la jerarquía urbana regional, es decir aquellas bien posicionadas en la red nacional de transportes por carretera y ferrocarril, que cuentan además con iniciativas para reforzar su capacidad de relación (aeropuerto, AVE,...) (CEBRIÁN, 2007: 26).

La rápida inserción y éxito de los servicios AVE entre Ciudad Real y Madrid y, en menor medida, entre Puertollano y Madrid, además del sorprendente dinamismo de la conexión de alta velocidad entre Puertollano y Ciudad Real (15 minutos de trayecto) comenzó a generar un flujo de relaciones que la autovía ha reforzado. Las oportunidades acumuladas a lo largo de este eje de gran capacidad han suscitado expectativas en materia de suelo industrial (SANTOS Y MARTÍNEZ, 2010) y es la base sobre la que se fundamentó posteriormente la elaboración del Plan de Ordenación del Territorio del Corredor Ciudad Real-Puertollano que se extendía por la A-43 hasta Daimiel. Además, bajo el argumento de las comunicaciones privilegiadas se justificaba la oportunidad del fracasado proyecto del Aeropuerto Ciudad Real-Central, que señalaba como principal activo la capacidad conectiva disponible, con acceso directo a AVE, ferrocarril convencional y dos ejes de carreteras de gran capacidad.

4. CONCLUSIONES

Si bien, en el momento actual, el reto de los centros regionales es consolidar la nueva etapa de desarrollo industrial que están viviendo y consolidarse también como proveedoras de servicios, afianzando sus especializaciones, podemos afirmar que desde la perspectiva de la ordenación territorial sería interesante abordar dos visiones complementarias a la que ofreció la planificación territorial desde el gobierno regional. Partimos, para ello, de una situación regional marcada por la pentaprovincia en la que no existe un núcleo rector y sí un policentrismo basado en la importancia de los centros y subcentros que organizan el territorio en Castilla-La Mancha.

En este contexto consideramos importante establecer la complementariedad entre las FUAs analizadas, Ciudad Real y Puertollano, localizadas en el suroeste de la región, y un territorio concreto contemplado inicialmente por la planificación regional como es el Corredor Ciudad Real-Puertollano, delimitando un espacio significativamente dinámico en el contexto de las FUAs, en base, principalmente, a las infraestructuras de comunicación.

En este sentido, sería posible incorporar al eje de gran capacidad diseñado por la conexión Ciudad Real-Puertollano, las ciudades de Valdepeñas y Manzanares, no contempladas en la propuesta del POT “Corredor Ciudad Real-Puertollano”. Ello estaría en sintonía con la relación entre planificación y estructura de transporte, pero ofrecería como resultado una configuración de tipo red, en lugar del corredor. Además la exclusión de dos importantes núcleos dentro de la funcionalidad del territorio no aporta beneficio alguno.

Por otro lado, de cara a una futura planificación territorial sería conveniente articular una respuesta acorde para los espacios que se relacionan funcionalmente con el corredor pero que no disponen de una herramienta de planificación específica. Son, además, los espacios menos dinámicos y más periféricos, ya de por sí al margen de la

primera jerarquía de las redes e, interpretando la actual coyuntura, con una baja probabilidad de inserción en el corto y medio plazo. En este sentido, el área dependiente de Almadén puede ser considerada como paradigmática de esta situación.

BIBLIOGRAFÍA

- BECERRA, R. et al. (2009): “El Campo de Calatrava y el Corredor Ciudad Real-Puertollano”, en PEINADO, M. et al. (Coords.): Itinerarios Geográficos y Paisajes en la provincia de Ciudad Real, Ciudad Real, Imprenta Provincial Diputación de Ciudad Real, pp. 90-169.
- CAÑIZARES, M.C. (2009): “Planificación Territorial e Infraestructuras de Transporte en Castilla-La Mancha: El Corredor Ciudad Real-Puertollano”, en CARAVACA, I., SALINAS, V. y SILVA, R. (Dir.): Ciudades, Culturas y Fronteras en un mundo en cambio, Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, pp.184-196.
- CAÑIZARES, M.C. (2010a): “Transformaciones territoriales y planificación en el Corredor Ciudad Real-Puertollano (Castilla-La Mancha)”, en CORNEJO, C; MORÁN, J. y PRADA, J. (Coords.): Ciudad, Territorio y Paisaje: Reflexiones para un debate multidisciplinar, Editorial CERSA, Madrid, pp.156-171.
- CAÑIZARES, M.C. (2010b): “Transformaciones en el paisaje urbano-industrial de la ciudad de Puertollano (Ciudad Real)”, en DELGADO, C. (Ed.): Espacios y Paisajes Urbanos: reflexionar sobre su presente para proyectar su futuro, AGE, Universidad de Oviedo, Universidad de Cantabria y Universidad del País Vasco, pp. 156-166.
- CEBRIÁN, F. (2007): “Transformaciones y ajustes ante las nuevas dinámicas urbanas. Manifestaciones en la organización del territorio de Castilla-La Mancha”, Estudios Geográficos n.262, pp.7-32.
- CONSEJERÍA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA (2009a): Plan de Ordenación del Territorio “Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha”. Tomo I Memoria Informativa y Tomo III. Memoria Justificativa. Documento de Aprobación Inicial, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo (formato CD).
- CONSEJERÍA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA (2009b): Plan de Ordenación del Territorio “Corredor Ciudad Real-Puertollano”. Documento de Aprobación Inicial, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo (formato CD).
- GARMENDIA, M. (2007): “Alta velocidad y cohesión territorial. El sistema urbano de Ciudad Real” en RIBALAYGUA, C. (Ed.): Alta Velocidad y Territorio, Col. Cuadernos de Ingeniería y Territorio 10, Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, pp. 93-113.
- MARTÍNEZ, H.S. (2010): La estructura del transporte en Castilla-La Mancha y sus implicaciones territoriales, Consejo Económico y Social, Toledo.
- MENÉNDEZ, J.M., CORONADO, J.M. y RIVAS, A. (2002): El AVE en Ciudad Real y Puertollano, Col. Cuadernos Ingeniería y Territorio 2, Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real.
- MENÉNDEZ, J. M. (2004): “La Mancha, tierra de paso. Los itinerarios en el eje de comunicación norte-sur”, en PEDREGAL, J. M. (Dir.): Obras públicas en Castilla-La Mancha, Ministerio de Fomento-Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Madrid, pp. 103-124.

- PILLET, F. (2005): “Ciudad Real: cambios en el espacio público y en la vida colectiva con la llegada del AVE a la ciudad”, en VV.AA. La ciudad y el miedo, Universitat de Girona y AGE, Girona, pp.325-334.
- PILLET, F. (2007) (Coord.): Geografía de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, Almad, ediciones de Castilla-La Mancha.
- PILLET, F. *et al.* (2007): “Fuentes para la aplicación de la Estrategia Territorial Europea en Castilla-La Mancha”, Estudios Geográficos, vol 68, nº 263. pp. 627-651.
- PILLET, F. *et al.* (2010): “El policentrismo en Castilla-La Mancha y su análisis a partir de la población vinculada y el crecimiento demográfico” en Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales vol. XIV, nº. 321, 20 de abril de 2010. Disponible en <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-321.htm>>.
- PLAZA, J.; MARTÍNEZ, H.S. y GOSÁLVEZ, R.U. (2010): “La ordenación del territorio en Castilla-La Mancha: estado de la cuestión y estudio de casos”, Cuadernos Geográficos, núm. 47, pp.493-522.
- SANTOS, J. F. y MARTÍNEZ, H.S. (2010): “Polígonos industriales en torno a la nueva autovía A-43 entre Ciudad Real y Manzanares. Situación, diagnóstico y perspectivas.”, Actas de las IV Jornadas del Grupo de Geografía Económica de la Asociación de Geógrafos Españoles, León. Disponible en <<http://age.ieg.csic.es/geconomica/IVJornadasGGELLeon/Comunicaciones%20Jornadas%20de%20Leon/I%20Ponencia/Santos%20y%20Martinez.pdf>>.
- UE (1999) Estrategia Territorial Europea, Bruselas, Luxemburgo.
- UE (2011) Agenda Territorial de la Unión Europea 2020. Hacia una Europa integradora, inteligente y sostenible de regiones diversas. Disponible en <http://www.marm.es/es/desarrollo-rural/temas/desarrollo-territorial/Agenda_Territorial_Europea_2020_adoptada_en_G%C3%B6d%C3%B6ll%C3%B6_en_2011_tcm7-172182.doc>.

CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS EM/DA GLOBALIZAÇÃO: AS INTERAÇÕES ESPACIAIS INTERESCALARES E OS NOVOS NÓS NA REDE URBANA

MÁRCIO JOSÉ CATELAN

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista/Campus de Presidente Prudente/SP

Bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP
mjcatelan@yahoo.com.br

RESUMO

No estado de São Paulo atuam agentes econômicos que transformam cidades em nós de complexas interações espaciais interescalares na rede urbana. Os processos econômicos/urbanos alcançam avanços tecnológicos cada vez mais desenvolvidos e as cidades médias como Bauru, Marília e São José do Rio Preto são inseridas neste processo tanto pela articulação entre agentes e lógicas de escalas diversas, como pelo aumento na complexidade das funções e dos papéis que cada uma destas cidades médias adquirem na rede urbana. Diante disto, tomamo-las enquanto nós na rede urbana em e da globalização, cuja compreensão de suas funções e de seus papéis dá-se a partir da perspectiva das interações espaciais interescalares.

PALAVRAS-CHAVE: Bauru; Cidades Médias; Interações Espaciais Interescalares; Marília; São José do Rio Preto.

ABSTRACT

In the state of São Paulo economic agents act to transform cities into nodes of complex spatial interactions within 'inter-urban networks. These urban economic processes bring further technological advances to medium-sized cities like Bauru and Marília São Jose do Rio Preto. Such cities are inserted in this process both through relationships between agents and logics of different scales and via the increase in the complexity of the functions and roles that each plays within the urban network. Given this, we take them as nodes in urban networks in and from globalization. The understanding of their functions and roles takes place from the perspective of inter-space and inter-scale interactions.

KEYWORDS: Bauru; Medium-Sized Cities; Inter-scalar interactions; Spatial Interactions; Marília; São José do Rio Preto.

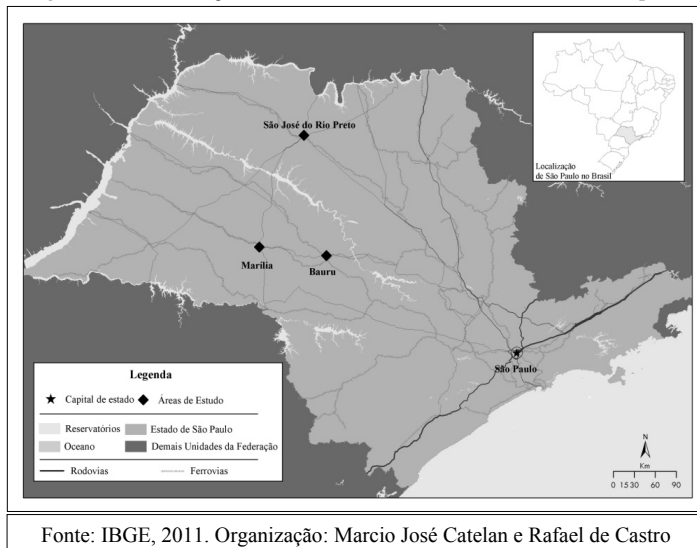
1. INTRODUÇÃO

O aumento na complexidade das interações espaciais articuladas a partir das cidades médias promove novos conteúdos não somente nestas cidades, mas em toda rede urbana, onde novos pontos e nós aparecem pela combinação entre lógicas de escalas diferenciadas.

As cidades médias tomadas para análise são Bauru (344.039 habitantes), Marília (216.684 habitantes) e São José do Rio Preto (408.258 habitantes) no estado de São Paulo (41.262.199 habitantes), Brasil (190.732.694 habitantes), que detém forte

concentração técnica e produtiva, além de sua consolidada posição na gestão financeira do país comandada principalmente pela metrópole e capital deste estado, a cidade de São Paulo (Figura 1).

Figura 1. Localização das cidades médias no estado de São Paulo



Fonte: IBGE, 2011. Organização: Marcio José Catelan e Rafael de Castro

A definição das funções e dos papéis das cidades médias em questão, aliás, é um debate que nos animou a investigar como o movimento do capital global em seus territórios não dissolve a escala regional, mas sim, a torna nós consolidados e de importância nesta escala. Diante deste processo, as cidades médias aparecem como territórios-nós, cujo cenário são as redes em que estão conectadas que ganham sentido com a compreensão do modo como as interações espaciais entre as escalas, via articulação entre os agentes econômicos atuantes desde a escala local/regional à global. Assim, as cidades médias não aparecem somente como cenário nesta análise, mas é também nosso conteúdo analítico.

2. AS CIDADES MÉDIAS E AS LÓGICAS GLOBAIS: NOVOS ESPAÇOS CORPORATIVOS

Embora o espaço seja nossa base e dimensão analítica e, por isso, é inaceitável qualquer elaboração teórica que o considere inerte, antes temos que considerar que há um conjunto de elementos e lógicas que o produzem, até que ele atinja a dimensão da própria produção.

As cidades são produzidas mediante vantagens e desvantagens que impactam na construção de suas funções e papéis. Tanto as lógicas que partem de agentes e empresas globais, como aquelas que são próprias do local ou do regional dão sentido à definição das funções e dos papéis das cidades médias na rede urbana. Na construção das redes urbanas há muitas outras redes técnicas e produtivas que vão tecendo um aglomerado de lógicas dentre as quais se destacam aquelas do cenário global que mais aparecem nas metrópoles e regiões metropolitanas consolidadas pelo evidente avanço do capital

produtivo de empresas globais. Entretanto, não podemos esquecer que este processo é também malicioso e suas lógicas podem nos levar a homogeneizar os conteúdos espaciais e, por consequência, o próprio espaço. Isto ocorre, por exemplo, quando pensamos aquelas cidades que estão em curso de transformação e (re) estruturação tanto da forma, como de suas funções na rede urbana como é o caso das cidades médias.

As redes urbanas em que se articulam as cidades médias de Bauru, Marília e São José do Rio Preto, bem como as articulações e especializações que vem se desenhando no setor produtivo destas cidades complementam-se a partir das interações interescares observadas no âmbito de um sistema produtivo voltado também ao mercado global. Se antes parecia forçoso direcionar a análise para dizer que estas cidades médias são espaços em e da globalização, atualmente esta ideia é uma realidade.

As cidades médias convivem com esta transformação espacial, de lógicas voltadas aos créditos da economia global e de respostas dos interesses dos agentes locais e regionais. Os principais responsáveis por este movimento são empresas que atuam em escala global, cuja origem do capital, devido à formação de grupos que agregam capitais multiescalar, é multiterritorial. Os grandes grupos empresariais globais trazem as cidades lógicas que conflitam com a atuação de empresas que ainda funcionam para o mercado local e regional. O capital de abrangência global não somente se insere nestas cidades, mas há entre este e aqueles de natureza local/regional uma coerente e conflituosa articulação. Este movimento impulsiona de maneira frenética o aumento de empresas comerciais, industriais e de serviços dos mais variados ramos da economia tornando o espaço das cidades médias mais dinâmico no que se refere às interações entre agentes atuantes em escalas que vão desde a local até a global.

Esta articulação é, inclusive, um dos pontos máximos da caracterização das funções e dos papéis das cidades médias na rede urbana, tendo em vista que a interação espacial interescalear não quer dizer desaparecimento das funções locais e regionais destas cidades. Ao contrário, as funções delas nestas escalas se fortalecem à medida que o capital global se consolida.

Arroyo (2006: 82) destaca um aspecto relevante no que se refere à relação da cidade com as interações interescales na economia global. Para a autora “A cidade é uma realidade dentro de outras duas totalidades – o mundo e a formação socioespacial – que, por sua vez, se expressam e se concretizam na cidade”. Desta ótica, os processos que constituem o urbano e sua materialidade – cidades, redes, empresas, etc. – parecem muito mais imbricados por meio de interações espaciais interescales.

A autora ainda destaca algumas transformações decorrentes das ações destes agentes sobre o território: A “batalha da competitividade” no exercício do poder da economia e da política; “a divisibilidade espacial”, “a dissociação geográfica da produção e do consumo, a especialização produtiva dos lugares, a divisão territorial do trabalho” (ARROYO, 2006: 79), etc. é um conjunto de mudanças capazes de por em movimento de transformação a natureza das funções destas cidades na rede. As transformações destacadas pela autora refletem o movimento das lógicas que partem das articulações globais e chegam ao local e ao regional. E a tônica deste processo são as empresas, os grupos que se organizam em grandes corporações e comandam os destinos da produção e do consumo, assim como detêm capacidades de controlar o desenho da trama das redes urbanas em qual seja a escala.

2.1. O espaço em movimento: do local ao global – do global ao local

Santos (2008: 335) destaca a importância que as grandes empresas de abrangência global vêm tendo na definição das lógicas tanto de caráter privado, como público. Entretanto, o autor considera que “[...] enquanto no “mundo” só o que conta é o global, nos territórios nacionais, tudo conta. Empresas e instituições dos mais diversos níveis, e não só empresas gigantes, convivem no conflito. Convivência necessária, conflito inevitável” (SANTOS, 2008: 335, aspas do autor). O conflito evidencia-se no processo de interação espacial interescalar onde interesses que vão desde o local ao global estão presentes no contexto urbano de modo coerente e conflituoso, como já destacamos, do qual cidades médias como Bauru, Marília e São José do Rio Preto o representam dada a inserção delas neste cenário.

Concordamos com Santos (2008: 337, grifos nossos) quando ele afirma que “não existe um espaço global, mas, apenas, espaços da globalização”. Este debate já fora fomentado também por Sposito (2009: 44) quando a autora o traz para o âmbito das cidades médias para afirmar que estas não são espaços da globalização, afirmação feita por Silveira (2006), mas sim “em” globalização. Sendo assim, a cidade média é envolvida como parte da reprodução tanto do capital, como do território corporativo dos grupos empresariais atuantes em múltiplas escalas, movimento que atribui conteúdos mais dinâmicos a elas tornando-as nós de maior complexidade técnica e produtiva. Estas cidades vêm se tornando territórios de intensas interações espaciais entre escalas, dado que são nas escalas local e regional que o capital global se espacializa, portanto no que respeita a uma caracterização metodológica a fim de investigarmos as cidades médias convém tomá-las sob tal debate.

Conforme Santos e Silveira (2008: 299) “como as exigências produtivas são diferentes segundo os produtos, a expressão espaço da globalização acaba por ser genérica”. Mesmo assim, a nosso ver, com a globalização, ainda que haja a especialização direcionada a apenas um produto ou a um ramo ou setor, há mudanças profundas na lógica de ação dos agentes privados e públicos destas cidades médias. Os próprios autores reconhecem que ocorre um efeito de massa gerando uma nova economia de escala (SANTOS E SILVEIRA, 2001: 299). Uma economia de escala em rede que conecta as lógicas e as ações gerando, também, nós em movimento, ou seja, novas articulações que não possuem uma trama territorial e tecnológica tão complexa como das metrópoles, porém, não deixam de ser territórios de formação de complexas densidades de interações, sobretudo interescalares.

De nossa parte propomos o uso de ambas as preposições, pois as cidades médias, e quiçá, qualquer cidade ou território, tanto pode estar em globalização, como, ao mesmo tempo, ser da globalização, pois este é um processo que se cria no cenário das lógicas globais, avança sobre os territórios, cidades e lugares tal e como decidem os agentes globais. Eles podem agir conforme seus interesses, mas também pode ser que haja negociações entre os agentes privados e dos governos das escalas local e regional. Em Bauru, Marília e São José do Rio Preto, ambas as situações são verdadeiras. Nestas cidades tem crescido em quantidade e qualidade o número de empresas e ramos de abrangência nacional e global, ao mesmo tempo em que cresce o número de empresas locais e regionais, agora, inseridas na lógica das estratégias globais, sobretudo do comércio exterior.

De outra parte, parece-nos uma visão de análise muito superficial pensar que os territórios como as cidades médias são apenas escolhidos pelos agentes globais à revelia dos agentes privados e públicos destes territórios. Esta consideração é uma inércia que

não cabe no movimento amplo da interação espacial interescalar. Ainda que estes agentes locais não tenham forças para impor restrições ou muitas vezes não seja vantajoso para eles impor condições rígidas à entrada dos grandes grupos globais. Podemos observar no caso das cidades de Bauru, Marília e São José do Rio Preto, que o resultado refletido na economia e na vida destas cidades não advém apenas desta imposição, mas também pela mediação entre os interesses de agentes atuantes em cada uma ou em múltiplas escalas. Ao mesmo tempo em que os agentes globais precisam expandir seus mercados de produção e consumo, e por isso contam com análises especializadas para verificar quais são os territórios-potenciais, e neles incluem-se as cidades médias, os agentes locais articulam-se a este processo, sobretudo, no que tange às lógicas de reprodução de seus capitais, até então, com abrangência local e regional.

A mediação e a imposição de normas e atributos ressaltam nestas cidades quando o assunto é a interação dada entre as lógicas de diferentes escalas. O avanço e o sucesso das lógicas globais, via empresas sobre as cidades médias, se reflete na mudança e na diversificação das funções e dos papéis que estas cidades passam a ter, promovendo também a diferenciação entre elas. A mediação é comumente difundida no plano do discurso dos agentes públicos e privados, tanto aqueles de abrangência local/regional, como aqueles da escala global. No que se refere aos agentes privados, estes permeiam seu discurso entre a mediação, enquanto buscam competir nos mercados de escala, assim como se comportam por imposição, principalmente aqueles atuantes em escala global que, muitas vezes, pressionam o capital local quando estes se vêem obrigados a submeter parte ou todo seu capital aos grandes grupos empresariais globais. O capital local não está isento neste processo, mas não há como desconsiderar que esta pressão, embora seja diluída no processo de interação entre as escalas, fomenta, também, os interesses do capital local e regional.

Este é o contexto das cidades médias como Bauru, Marília e São José do Rio Preto. É onde a reprodução do capital significa a construção de um ambiente de interações espaciais interescalares, agora, convivendo os interesses do local e do global como nunca antes (SANTOS, 2008: 339).

2.2. Quanto às articulações das cidades médias na rede urbana: aumento na complexidade das funções e dos papéis

Um dos pontos altos da globalização é a crescente privatização do território, agregando porções onde, antes, não poderíamos caracterizá-las como territórios do capital, onde os nós ganham importância qualitativa. Santos e Silveira (2001: 291) identificaram este processo quando afirmaram que “Na medida em que essas grandes empresas arrastam, na sua lógica, outras empresas, industriais, agrícolas e de serviços, e também influenciam fortemente o comportamento do poder público, na União, nos Estados e nos municípios, indicando-lhes formas de ação subordinadas, não será exagero dizer que estamos diante de um verdadeiro comando da vida econômica e social e da dinâmica territorial por um número limitado de empresas”.

Este contexto põe em transformação a diferenciação de funções e de papéis destas cidades médias na rede urbana, como também põe em questão a posição delas na construção hierárquica desta rede. O pensamento mais comumente difundido de que a globalização definiria seus pontos de interesses hierarquizando os nós das redes, no que se refere às funções e aos papéis das cidades médias é parcialmente verdade. A globalização, com a chegada de empresas globais em espaços onde antes não haviam estado, nem tão pouco manifestado interesse, de fato, tem contribuído para uma maior

estratificação na hierarquia urbana, tornando mais visível os espaços de acúmulo e coexistência de coisas e fluxos voltados à reprodução deste capital. Porém, outro fenômeno inicia-se que é a concretização de espaços e lógicas locais e regionais, que estão tendo que conviver também com estes agentes e lógicas globais. O território, neste novo contexto de articulações não-hierárquicas, torna-se muito mais fluido e muito mais vulnerável às transformações de lógicas globais, porém, depende, também, das articulações e das perspectivas de atuação dos agentes locais públicos e privados. Como destacam Santos e Silveira (2001: 290) temos hoje na produção do território “divisões do trabalho superpostas”, segundo eles, porque cada empresa, ou ainda cada atividade, pode produzir suas próprias divisões do trabalho. A superposição dá-se por conta de lógicas advindas de diferentes escalas. “Cada empresa, cada atividade necessita de pontos e áreas que constituem a base territorial de sua existência, como dados da produção e da circulação e do consumo: a respectiva divisão do trabalho terá essa manifestação geográfica” (SANTOS E SILVEIRA, 2001: 290).

3. BAURU, MARÍLIA E SÃO JOSÉ DO RIO PRETO: NÓS EM MOVIMENTO NA REDE URBANA DO ESTADO DE SÃO PAULO

O contexto que expomos nos itens anteriores é ilustrado no estado de São Paulo que tem sua produção inserida no mercado internacional de forma avançada, e caracteriza-se como o estado de maiores condições técnicas e financeiras no Brasil, onde se iniciou a industrialização e onde se mantém até hoje a supremacia econômica neste país, além da forte interação em sua rede urbana de cidades com diferentes funções e papéis. A produção neste estado é completamente inserida nas lógicas globais da circulação da produção, tanto na região metropolitana da capital São Paulo, como nas cidades médias que estão em seu território. A produção industrial nas cidades de Bauru, Marília e São José do Rio Preto, somam os interesses dos agentes empresariais locais/regionais com a chegada de empresas do capital global.

Há um evidente crescimento no número de estabelecimentos e na produção, bem como das interações espaciais destas empresas com a ampliação das negociações em escala internacional, como podemos observar nos cadros 1 e 2.

Cadro 1. Bauru, Marília e São José do Rio Preto. Valor das exportações em milhões de dólares. 2001 a 2010

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bauru	28,0	25,3	47,9	85,9	84,7	84,3	180,2	186,4	138,7	188,9
Marília	5,3	5,3	11,3	21,4	21,9	26,7	33,0	38,2	24,7	35,1
S. José do Rio Preto	6,6	6,9	12,6	17,7	18,1	27,4	31,9	43,9	45,5	44,8

Fonte: SECEX/MDIC. Adaptada. Organização: Letícia Grego e Márcio José Catelan

Cadro 2. Bauru, Marília e São José do Rio Preto. Valor das importações em milhões de dólares. 2001-2010

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bauru	68,7	39,5	24,5	21,4	21,3	56,5	67,3	70,0	54,3	98,2
Marília	5,8	5,1	3,1	4,8	6,1	10,9	17,9	21,2	26,3	34,7
S. José do Rio Preto	9,4	6,9	7,4	10,8	12,4	15,3	27,2	38,5	28,3	41,2

Fonte: SECEX/MDIC. Adaptada. Organização: Letícia Grego e Márcio José Catelan

Em ambas os cadros, podemos perceber claramente que o valor das exportações e importações são crescentes nas três cidades, com pequenas quedas ao longo da década de referência. Em Bauru, a balança comercial apresenta déficit apenas em 2001 e 2002, passando para saldos positivos e crescentes nos anos seguintes, com destaque para o ano de 2010. Já em Marília, entre 2003 e 2008 obtinham-se saldos positivos na balança comercial, sendo que nos últimos dois anos desta década houve uma aproximação entre as cifras. Em São José do Rio Preto, os saldos da balança comercial, também passam a ter valores positivos, sobretudo entre 2003 e 2009, equiparando-se no ano de 2010.

De modo geral, podemos perceber que, nesta década, a balança comercial destas cidades destaca-se pelos saldos positivos que correspondem a um aumento no montante de produtos exportados. Este aumento ocorre em contexto de consolidação das funções e dos papéis destas enquanto cidades médias nas redes em que se articulam.

Outro aspecto que ressalta é a diferença entre as três cidades, quando observamos os saldos tanto de produtos importados, como de exportados. Nos cadros 1 e 2, podemos perceber que a cidade de Bauru possui maior êxito apresentando dados superiores nos montantes importados e exportados durante toda a década, sendo que a partir de 2003 a balança comercial obteve saldos positivos. Além disso, sempre obteve saldos muitos maiores comparando-se com Marília e São José do Rio Preto.

O aumento dos valores que dizem respeito à exportação, a nosso ver, é de extrema importância porque esta atividade amplia não somente as interações espaciais interescolares por meio destas funções, como também agrega um rol de atividades e funções nestas cidades com a implantação de empresas comerciais, industriais e de serviços, bem como a ampliação e a melhoria das condições gerais de produção.

A ampliação da atuação das cidades médias enquanto centros regionais ocorre concomitantemente com a ampliação da diversificação de atividades e funções de conteúdos encontrados somente na lógica das escalas macro. Hiper e supermercados, centros de compras com diversificação de lojas, hospitais, universidades, estabelecimentos industriais, todas as atividades que levam ao processo de concentração econômica e espacial, fortalecem sobremaneira a atuação destas cidades tornando-as centros com forças de atração (SPOSITO, 2009).

As interações territoriais regionais na rede urbana são fortalecidas, nestas cidades, quanto mais são dinamizadas as atividades comerciais, industriais e de serviços. É uma concentração espacial que não se destaca apenas pela implantação de empresas, mas também pela ampliação e modernização do capital fixo e também das lógicas de produção e participação no mercado nacional e global.

Outro ponto que convém destacar é que o processo de concentração e centralização espacial, em parte, ocorre nestas cidades a contento dos agentes que atuam nas escalas local e regional, o que demonstra que estes processos necessitam de arranjos institucionais, econômico, político e espacial para que se tornem realidades nestas cidades. Instituições como o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequena Empresas – SEBRAE –, por exemplo, prestam serviços a pedido do poder público e/ou das empresas, na fase de análise do mercado consumidor da empresa que pretende se instalar nestas cidades, a fim de avaliar o número de consumidores nas áreas de influência destas cidades. Este número atinge faixas consideradas suficientes para a instalação de uma empresa, conforme as interações territoriais a partir do deslocamento de pessoas das cidades com menor diversidade comercial e de serviços em direção a cidades como Bauru, Marília e São José do Rio Preto. Este movimento reforça-se com o

crescimento no número de estabelecimentos, como vemos nos cadros 3, 4 e 5, fator que reforça as interações espaciais regionais nestas cidades.

Cadro 3. Bauru. Números de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços. 2001 a 2009

Atividade/Ano	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Comércio	2.939	3.069	3.116	3.281	3.368	3.579	3.669	3.878	3.981
Serviços	2.321	2.382	2.378	2.365	2.429	2.542	2.664	2.776	2.977
Indústria	552	580	598	601	605	596	586	607	626

Fonte: SEADE, 2011. Organização: Márcio José Catelan

Cadro 4. Marília. Números de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços. 2001 a 2009

Atividade/Ano	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Comércio	1.857	1.920	1.978	2.103	2.219	2.231	2.326	2.463	2.503
Serviços	1.524	1.597	1.616	1.639	1.677	1.687	1.762	1.841	1.974
Indústria	392	396	413	429	446	444	445	490	497

Fonte: SEADE, 2011. Organização: Márcio José Catelan

Cadro 5. São José do Rio Preto. Números de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços. 2001 a 2009

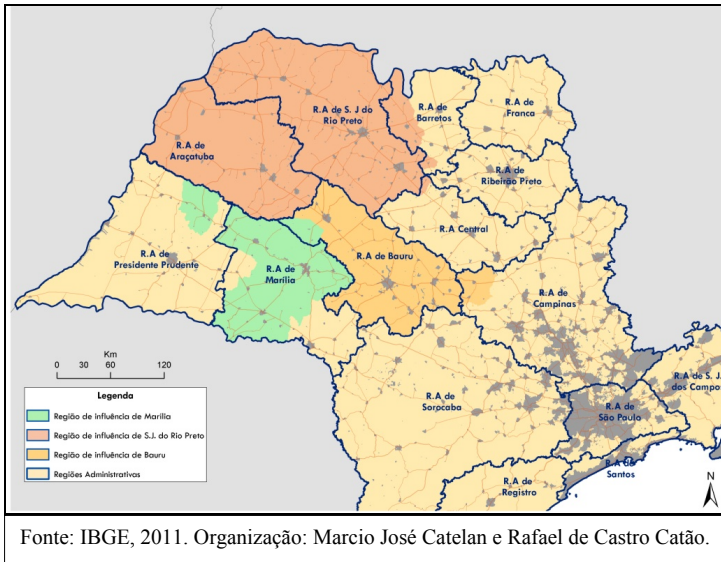
Atividade/Ano	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Comércio	4.001	4.292	4.476	4.799	5.059	5.165	5.340	5.667	5.871
Serviços	2.932	3.165	3.225	3.416	3.515	3.696	3.958	4.172	4.522
Indústria	1.052	1.101	1.114	1.169	1.204	1.284	1.289	1.372	1.418

Fonte: SEADE, 2011. Organização: Márcio José Catelan

O setor comercial, atividade que se destaca na dinâmica econômica das cidades médias analisadas, ampliou-se consideravelmente na última década, sendo ele o responsável pela definição e estruturação das funções e dos papéis destas cidades na rede urbana, reforçando nelas o processo de concentração econômica e espacial e as interações territoriais em suas áreas de influência, cuja extensão atinge muitas das cidades em seu entorno, principalmente a cidade de São José do Rio Preto que abarca cidades da Região Administrativa da cidade Araçatuba, de porte-médio, como podemos observar na figura 2.

Os serviços também se destacam por ser uma atividade que contribui para a diversificação das funções e dos papéis delas, reforçando igualmente suas abrangências regionais. A atividade industrial também conheceu evolução no período analisado, no que concerne à quantidade de estabelecimentos. Mesmo este crescimento sendo menor que o observado nos setores comercial e de serviços, a natureza do setor secundário, além de contribuir com a inserção e predomínio destas cidades em escalas regional, também impulsiona as importações e as exportações da produção nestas cidades, gerando e/ou ampliando funções e papéis nas escalas macro, valores ilustrados nos cadros 1 e 2.

Figura 2. Bauru, marília e são josé do rio preto: região administrativa e área de influência.



4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um aspecto destacável no conteúdo deste artigo é que as cidades médias evidenciam-se como territórios de topologia complexa, onde a superposição não anula o superposto, mas sim faz gerar pontos/nós na rede urbana de importância funcional específica, com articulações horizontais no espaço que ganham importância pela possibilidade na combinação das lógicas geradas pela interação entre agentes e empresas atuantes em múltiplas escalas.

Esta importância funcional explica-se pela inserção da produção nestas cidades, cada vez mais, a mercê das lógicas do mercado internacional. Cidades médias como Bauru, Marília e São José do Rio Preto sentem os efeitos de variação do mercado externo como antes não sentiam. A balança comercial nestas cidades flutua conforme os momentos de auge e de crise, fazendo variar, conseqüentemente, o emprego, o mercado interno servidor de matéria-prima, o mercado imobiliário, etc. Não são cidades globais tal e como se reconhece na análise da maior parte das metrópoles, mas são cidade em e da globalização.

O território destas cidades passa a ser usado, principalmente como meio de reprodução do capital que as vezes, embora seja de abrangência local/regional, passa atuar e se comportar mediante aos moldes do capital global. A superposição faz surgir novos agentes que antes tinham um comportamento mercadológico muito mais introspectivo e agora, buscam a ampliação e a aproximação do formato tecnológico e econômico das empresas globais, sendo a inserção no mercado internacional uma das principais medidas.

BIBLIOGRAFÍA

ARROYO, María Mónica (2006): «Dinâmica territorial, circulação e cidades médias », en SPOSITO, E.; SPOSITO, M. E. Beltrão; SOBARZO, Oscar.(coord.) Cidades médias: produção do espaço urbano e regional, Expressão Popular - São Paulo,. p. 71-85.

SANTOS, Milton (2008): «A Natureza do Espaço», São Paulo, editora. EDUSP, 384 p.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura (2001): «O Brasil: território e sociedade no início do século XXI», Rio de Janeiro, editora. Record, 476p.

SILVEIRA, María Laura (2002): «Globalização, Trabalho e Cidades Médias», GeoUERJ, n.11, p. 11-17.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (2009). «Globalização, consumo e papéis intermediários de cidades médias no Brasil»,. en BELLET SANFELIU, Carmen Bellet; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Coord.). Las ciudades medias o intermédias en un mundo globalizado, Universitat de Lleida – Lleida, p. 41-69.

TRANSFORMACIONES OPERADAS DURANTE EL PERIODO DEL URBANISMO EXPANSIVO EN EL ENTORNO DE UNA CIUDAD MEDIA: ALBACETE¹

FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN
Departamento de Geografía y O.T
Universidad de Castilla-La Mancha
Francisco.Cebrian@uclm.es

KAREN JOVEL REYES
Departamento de Geografía y O.T.
Universidad de Castilla-La Mancha
Karenjovel5@hotmail.com

RESUMEN

El entorno cercano de las ciudades medias se ha visto afectado, durante el periodo del urbanismo expansivo, por un atípico crecimiento de la vivienda. Se han beneficiado especialmente los municipios y núcleos próximos bien conectados, que han encontrado rentas de posición por la cercanía y el acceso a los principales ejes viarios, además de un contexto favorable hasta los ajustes producidos por la crisis del sector inmobiliario. En la comunicación se analizan los cambios operados en la vivienda y en la población en el entorno de la ciudad de Albacete.

PALABRAS CLAVE: geografía urbana, ciudades medias, urbanismo expansivo, crecimiento de la vivienda.

ABSTRACT

The immediate environment of medium-sized cities has been affected during the period of urban expansion, by an atypical growth of housing. Have particularly benefited municipalities and nearby nuclei connected correctly, income position found by the proximity and access to major roads, and a favorable context to the adjustments for the housing crisis. The Communication analyzes the changes in housing and population in the vicinity of the city of Albacete.

KEYWORDS: urban geography, medium-sized cities, urban expansion, growth of housing.

1. INTRODUCCIÓN

El modelo de ciudad compacta y vertical en su parte central ha sido aceptado y replicado en la España interior y mediterránea de forma sistemática. Se hacía con una estructura en la que coincidían de forma precisa población, territorio y circunscripción

¹¹ Esta comunicación ha sido realizada dentro del Proyecto de Investigación titulado “Sistema de indicadores para el análisis de las dinámicas urbanas y metropolitanas en España a comienzos del siglo XXI”, financiado dentro del Programa Nacional de Proyectos de Investigación Fundamental, en el Subprograma de Proyectos de Investigación fundamental no orientada (convocatoria 2010).

político administrativa (VALENZUELA, M.; SALOM, J.; 2008: 3). Pero desde hace algunas décadas ha comenzado a ser alterado y cuestionado. A partir de los años ochenta del pasado siglo aparecieron lógicas espaciales diferentes, ahora marcadas por el peso creciente de la ciudad difusa. Nuestro tradicional modelo urbano está pues sujeto a una profunda revisión, ya que ahora cobra protagonismo creciente la disolución de la ciudad en su entorno inmediato, del que se adueña progresivamente, relocalizando actividades y población en las periferias ahora menos agrícolas, entremezclando lo rural con otros usos.

La ciudad difusa está asociada a los nuevos espacios residenciales, vinculados a factores locales por una parte, y a lógicas estructurales por otra. Desde el punto de vista estructural entre las causas explicativas están presentes los cambios sociales, que han repercutido en la redefinición morfológica de las ciudades: pautas de consumo, gustos más diversificados, reducción de la fecundidad o cambios en las preferencias en relación a la vivienda entre otros (VALENZUELA, M.; SALOM, J.; 2008: 11). Incide la generalización del vehículo particular, que ha traído nuevos hábitos y necesidades. También el incremento en las infraestructuras viarias, que están haciendo más accesible el territorio. Son en definitiva las lógicas de los “nuevos territorios del automóvil”, que han contribuido a diseñar estos nuevos espacios urbano-residenciales (MONCLÚS, J.; 1998). A todo ello se une la irrupción de la era de las comunicaciones y de las nuevas tecnologías de la información (BELL, D.; 1991; en OTERO, R. y GÓMEZ, S.; 2007: 261). Son transformaciones profundas, que han posibilitado el incremento de la movilidad y la disociación y aumento de la distancia entre lugar de residencia-lugar de trabajo (HALL, P.; 2000: 393-394; PRECEDO, A.: 2004).

Esta deslocalización, eminentemente residencial (pero también industrial, de relación, comercial o de ocio), sin límites definidos y sujeta a lógicas imprecisas, pone de manifiesto la necesidad de profundizar en su análisis. Responde a lógicas territoriales diferentes, pero vinculadas en la mayor parte de los casos a los ejes viarios y al protagonismo creciente de las redes inmateriales de comunicación (BRANDIS, D.; 2007: 26). Son parte de las expresiones de la ciudad postmoderna, que aspira a ser un espacio total, con nuevas prácticas colectivas y un nuevo modo de congregarse y moverse los individuos (JAMESTON, F.; 1991: 90). Como consecuencia de estos procesos están surgiendo nuevos paisajes homogéneos y monofuncionales en las periferias urbanas, con carácter eminentemente residencial, en los que son elementos de referencia los adosados y las viviendas unifamiliares, que han tenido críticas desde el punto de vista de la eficiencia y sostenibilidad económica, social y ecológica del modelo. Se apunta en su favor el efecto positivo generado sobre los espacios rurales aledaños a las ciudades, beneficiados por el proceso de recuperación demográfica asociado al menor precio de la vivienda (ARRESTO, X.A., GARCÍA, A., SÁNCHEZ, D.: 2005). Han sido durante una década (entre 1996 y 2006) nuevos espacios de oportunidad desde diferentes ópticas: para población, especialmente la joven, que buscaba vivienda más asequible; para promotores urbanos, que vieron en ellos mayores beneficios por el bajo precio del suelo; para los gobiernos locales de los pequeños núcleos rurales, que entendieron estos procesos como una vía de reactivación económica y regeneración demográfica.

Estas formas de construir la ciudad fuera de la ciudad están plenamente incorporadas a diferentes escalas. No solamente afectan a los ámbitos metropolitanos de las grandes ciudades, a las que la literatura científica ha prestado atención bajo la óptica de los procesos de metropolización. También se han dejado sentir en las periferias de

ciudades medias, cada vez más afectadas por la difusión urbana (OTERO, R. y GÓMEZ, S.; 2007: 263-264). Se han reproducido especialmente en la última década, aunque con intensidades desiguales, pero siempre vinculadas a la disponibilidad de suelo, a las características del entorno y a la accesibilidad (MUÑOZ, F.; 2008).

En esta comunicación se abordan algunos aspectos referidos a las manifestaciones del proceso de expansión de las formas de urbanización difusa en el entorno de las ciudades medias de la España interior. En este caso se presta atención al área de expansión de la ciudad de Albacete, cuyas dinámicas son resultado de procesos generales, a los que se añaden respuestas particulares, propias de la idiosincrasia de una ciudad con una base económica diversificada, en la que convive la vocación comercial, industrial, de servicios, administrativa y de relación. En la dialéctica territorial de recomposición de los espacios urbanos, que es desigual entre la ciudad y su periferia, han aparecido espacios de oportunidad que han servido de soporte a los procesos de dispersión de las dinámicas urbanas. Se ha producido, hasta 2008, un aprovechamiento de las rentas de posición de los municipios limítrofes, que encuentran en la proximidad y la conectividad ventajas que han impulsado iniciativas urbanísticas y un considerable incremento de la vivienda. El aumento de la urbanización dispersa es causa y consecuencia de una situación desigual, y en ocasiones confrontada, entre espacios urbanos sujetos a una regulación estricta, frente a periferias con figuras de planificación menos rigurosas. Los agentes privados, con una gran capacidad de intervención en los procesos de construir las ciudades, han sido los verdaderos protagonistas en la proliferación de actuaciones urbanísticas en unos casos o de promociones inmobiliarias en otros. Esta nueva definición de lo urbano, que trasciende los tradicionales límites de las ciudades, introduce la necesidad de un tratamiento supramunicipal. En esta ocasión se presta atención a los cambios acontecidos en la ciudad de Albacete y su periferia administrativa, en la que se han producido transformaciones importantes en la evolución de la vivienda en la última década en un radio que alcanza los 30 Km.

2. LOS CAMBIOS ACAECIDOS EN LA VIVIENDA EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD DE ALBACETE

La ciudad de Albacete tiene una trayectoria histórica marcada por diferentes hitos, que explican su proceso de consolidación como una ciudad de tamaño medio en el contexto urbano nacional. Desde el siglo XIX se añadieron a su tradicional vocación agropecuaria, artesana y comercial, la construcción de los canales de desecación de las lagunas periféricas (1804), la condición de capital provincial (1833), la de sede de la Audiencia territorial (1834) o la llegada del ferrocarril (1855). Desde entonces ha crecido en tamaño lentamente reforzando su función comercial, administrativa, industrial y de relación. De los 6.304 habitantes recogidos en el Censo de Floridablanca (1787), se pasó a 16.607 en 1857, a 21.512 en 1900, a 71.822 en 1950, o a 149.667 en 2000. En 2010 eran 170.475 habitantes los que recogía el Padrón municipal (INE). Este cambio en su demografía ha seguido un modelo de ciudad en el que coincidían con bastante precisión población y límites administrativos, bajo un modelo urbano compacto. Pero desde fines del siglo pasado han aparecido dinámicas de dispersión urbana en beneficio de los municipios limítrofes, que en algunos casos han dejado importantes crecimientos demográficos, superiores al de la ciudad de Albacete. Las principales razones de ámbito estructural se han apuntado en las páginas previas. Otras causas hay que buscarlas en la articulación de la ciudad con sus polígonos industriales

periféricos, que en el año 2007 (en pleno auge del sector de la construcción) daban empleo a casi veinte mil trabajadores en el conjunto de municipios analizados, de los que más de catorce mil estaban en el de Albacete. Entre los factores que explican la proliferación de polígonos dormitorio residenciales está el hecho de que no se haya resuelto adecuadamente el acceso desde la ciudad a sus polígonos industriales, ni la conexión entre ellos (Romica y Campollano especialmente) (Revista Adeca; 2007: 27-28). Pero sería reduccionista explicar el crecimiento de la población y la edificación en los municipios periféricos solamente por el empleo industrial sin tener en consideración otras variables, como el precio del suelo y la vivienda, la calidad paisajística, la accesibilidad en tiempo y distancia o la presencia de servicios públicos. Esta realidad entra en contradicción aparente con el modelo de ciudad propuesto por el equipo redactor del POM de la ciudad de Albacete, donde se apuntaba a un crecimiento ordenado, sobre la base de un modelo de ciudad compacta (Diario *La Verdad de Albacete*, 5-IV-09).

Uno de los aspectos que permiten valorar el proceso de dispersión urbana está asociado a incremento en el número de viviendas. Tradicionalmente la población en los municipios cercanos a la ciudad de Albacete ha crecido con una dinámica inferior a la de la capital provincial (en la segunda mitad del siglo XX la tónica dominante fue la pérdida de población) y la evolución en el número de viviendas estaba estrechamente relacionada con la demografía. En los últimos años han surgido comportamientos que han cambiado las lógicas previas. Por una parte se ha producido un cambio en el perfil sociodemográfico de muchos municipios, ahora con una condición de ruralidad baja debido al papel significativo del empleo industrial y de los servicios, frente a otros más alejados en los que la dependencia del sector agropecuario es elemento de referencia. En buena medida el cambio se entiende por las relaciones e integración crecientes con la ciudad de Albacete.

Se ha prestado atención en esta comunicación a la evolución de la vivienda a escala municipal, cuya dinámica ha estado indisolublemente asociada a la coyuntura económica española, marcada por un acelerado crecimiento hasta 2007. Posteriormente esta efervescencia constructiva ha dado paso a una acusada contracción del sector inmobiliario por el efecto de la crisis económica, que todavía se mantiene. Para abordar el análisis de los cambios y la evolución de la vivienda se ha empleado la información disponible (que es escasa y que determina la calidad de los resultados). A nivel regional apenas existen datos precisos, salvo los censales (INE, 2001), que se han utilizado como punto de referencia inicial en este estudio. Este hecho condiciona los resultados esperados, ya que con anterioridad no hay información disponible a la escala de trabajo seleccionada. Como fuente de información se ha recurrido a los visados otorgados por el Colegio Oficial de Aparejadores, Arquitectos Técnicos e Ingenieros de Edificación (Demarcación provincial de Albacete)². Se ha aplicado a un radio de 30 Km en el entorno de la ciudad, utilizando datos para quince municipios: Albacete, Balazote, Barrax, Casas de Juan Núñez, Chinchilla de Montearagón, La Gineta, La Herrera, Hoya Gonzalo, Madrigueras, Mahora, Montalvos, Motilleja, Pozo Cañada, La Roda y Valdeganga. Se ha recurrido al número de viviendas visadas en cada uno de los años y para cada municipio. Como periodo de referencia se ha utilizado el comprendido entre 2001 y 2010. La primera fecha es la del Censo de Población y Vivienda. A partir del año 2003 se han utilizado los datos del Colegio Oficial de Aparejadores (están

² Queremos expresar nuestro agradecimiento a este Colegio Oficial. Sin su colaboración no habría sido posible realizar este trabajo.

organizados de manera sistemática desde este año, por lo que queda sin datos 2002). Se ha tenido también en cuenta los cambios en la demografía, utilizando para ello el padrón municipal de habitantes (INE, varios años). Su uso ha servido para establecer paralelismos y desajustes entre dinámica de población y vivienda.

2.1. Las transformaciones demográficas y de vivienda en el área urbana de Albacete durante el periodo del urbanismo expansivo.

2.1.1. La evolución de la población.

En conjunto los quince municipios del área urbana agrupaban 212.011 habitantes en 2010, de los que 170.475 estaban en el de Albacete, el más importante, con el 80% de la población total. El resto constituye un conjunto de núcleos rurales cuya trama urbana actual se organiza a partir de un emplazamiento tradicional, generalmente de escasa dimensión territorial y demográfica. Solamente La Roda (y Albacete) superaba los quince mil habitantes, y el resto estaba en todos los casos por debajo de cinco mil, siendo la tónica dominante la de municipios con menos de tres mil habitantes (once de los quince considerados). En los municipios rurales (menos de dos mil habitantes) se ha producido una sangría demográfica importante en la segunda mitad del siglo XX debido a unos acusados procesos migratorios campo-ciudad, de los que se han beneficiado parcialmente Albacete y La Roda. Pero desde fines del pasado siglo en la mayor parte de ellos se ha invertido la tendencia demográfica regresiva, e incluso en algunos ha habido un acusado crecimiento de su población. Este cambio de tendencia ha llevado a la Administración a darles el tratamiento de municipios de ruralidad baja (Plan Estratégico de Desarrollo Sostenible del Medio Rural de Castilla-La Mancha 2008-2013).

En el año 2007 se iniciaba la redacción del Plan de Ordenación Territorial, por parte del Gobierno Regional, para once municipios situados en el área de influencia de la ciudad de Albacete (Albacete, Balazote, Barrax, Chichilla de Montearagón, La Gineta, La Herrera, La Roda, Mahora, Peñas de San Pedro, Pozo Cañada y Valdeganga) (JCCM; 2008). En este documento ya se reconocía el proceso de integración creciente entre los municipios periféricos a la ciudad (Revista Adeca; 49: 27-28), y se explicaba y auguraba un fuerte aumento de población en todos ellos por esta razón. Pero la realidad ha demostrado que las expectativas de los planificadores estaban bastante alejadas de la realidad, que ha sido bien distinta a la recogida en el documento. Mientras la media de crecimiento demográfico del área de expansión urbana dejaba como balance un 13,7%, en cuatro municipios se producía una dinámica muy superior: Chinchilla de Montearagón (aumentó un 22,2% en esa década), La Gineta (creció un 21,5%), La Roda (subió un 18,2%) y Albacete (con un incremento del 14%). En conjunto los cuatro municipios concentraron el 96,14% de la dinámica demográfico de toda el área de expansión urbana (en valores absolutos su población aumentó en los cuatro municipios en 24.630 entre 2001 y 2010, mientras que toda el área de expansión urbana creció en 25.618). Se da la circunstancia de que todavía varios municipios siguen perdiendo habitantes: es el caso de La Herrera, Hoya Gonzalo, Montalvos y Valdeganga por su débil integración con la ciudad de Albacete y el corredor urbano-industrial.

Cuadro 1. Evolución demográfica en el área de expansión urbana de Albacete

MUNICIPIO	Pobl. 2001	Pobl. 2010	Evol. 2001-10
Albacete	149.507	170.475	14,02%
Balazote	2.342	2.448	4,53%
Barrax	1.948	2.053	5,39%
Casas de Juan Núñez	1.254	1.410	12,44%
Chinchilla de Monte-Aragón	3.210	3.924	22,24%
Gineta (La)	2.052	2.494	21,54%
Herrera (La)	385	346	-10,13%
Hoya-Gonzalo	778	710	-8,74%
Madrigueras	4.517	4.917	8,86%
Mahora	1.358	1.412	3,98%
Montalvos	141	132	-6,38%
Motilleja	508	573	12,80%
Pozo Cañada	2.664	2.885	8,30%
Roda (La)	13.793	16.299	18,17%
Valdeganga	1.936	1.933	-0,15%
Total área	186.393	212.011	13,74%

Fuente: INE. Elaboración propia.

2.1.2. Los cambios en la vivienda dentro del área de estudio.

Durante el periodo analizado (2003-2010) en el área de estudio se han superado las veinte mil viviendas de nueva construcción (¡casi la misma cantidad de vivienda que de población!). De ellas la mayor parte se edificaron en el término municipal de Albacete (lo que supone el 71% del total construido dentro del área de expansión urbana de la ciudad, dato relevante si se tiene en cuenta que aglutina el 80% de la población). Los otros municipios que han concentrado la mayor parte de la dinámica edificatoria han sido La Roda (2.167 viviendas), Chinchilla de Montearagón (1.179 viviendas) y La Gineta (466 viviendas). Se trata por tanto de un proceso en el que la dinámica edificatoria se ha dirigido hacia los nodos principales del corredor urbano-industrial (CEBRIÁN, F.; GARCÍA, J.A.; GARCÍA, C.; PANADERO, M.; 2007).

Pero han aparecido diferentes comportamientos e intensidades constructivas en los municipios. En algunos casos se ha producido un espectacular incremento de la vivienda, mientras en otros se ha mantenido una mayor racionalidad en el proceso. Tomando en consideración todo el periodo (2001-2010), el incremento medio de la vivienda ha sido del 23,5% (se ha tomado el número de viviendas censadas en 2001 como referencia, y las nuevas construcciones generadas entre 2003 y 2010 como expresión del proceso evolutivo). Llama la atención el hecho de que el municipio de Albacete haya crecido por debajo al del conjunto del territorio analizado (21,15%). Mientras tanto, el comportamiento ha sido superior en los municipios de Motilleja (el que más ha aumentado proporcionalmente, con un 83,39%), Chinchilla de Montearagón (ha crecido su parque de vivienda en un 67,33%), La Gineta (con una subida del 43,27%), La Herrera (34,30%), La Roda (33,66%), Casas de Juan Núñez y Pozo Cañada (se han comportado con dinámicas parecidas: 26,49% y 26,45% respectivamente). Finalmente, y con comportamiento equiparables al de Albacete aparecen Balazote (21,63%), Valdeganga (21,56%) y Madrigueras (21,36%).

Cuadro 2. Evolución de la vivienda en el área de expansión urbana.

MUNICIPIO	2001 Censo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Albacete	67.412	1.832	1.721	2.717	3.459	2.734	1.090	533	173	14.259
Balazote	1.091	22	5	3	137	24	15	24	6	236
Barrax	951	0	29	23	28	21	33	1	3	138
Casas Juan N.	687	11	8	52	68	31	5	3	4	182
Chinchilla	1.751	124	121	136	415	225	105	33	20	1.179
Gineta, La	1.077	52	19	103	127	65	69	5	26	466
Herrera, La	242	0	0	0	10	27	28	0	18	83
Hoya-Gonz.	347	0	2	2	3	4	3	4	1	19
Madrigueras	1.976	10	71	57	59	171	29	14	11	422
Mahora	810	0	3	51	47	9	19	7	5	141
Montalvos	119	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Motilleja	289	1	8	20	83	83	7	37	2	241
Pozo Cañada	1.051	66	50	24	20	61	55	0	2	278
Roda, La	6.437	299	237	448	642	409	93	23	16	2.167
Valdeganga	1.067	20	16	17	53	86	15	12	11	230
Total	85.307	2.437	2.290	3.654	5.151	3.950	1.566	696	298	20.042

Fuente: INE, 2001; Colegio Oficial de Aparejadores, Arquitectos Técnicos e Ingenieros de Edificación - demarcación provincial de Albacete-. Elaboración propia.

Más de la mitad de ellas se han levantado en el breve periodo comprendido entre 2005 y 2007. En esos tres años se visaron 12.755 viviendas, convirtiéndose este periodo posiblemente en el máximo exponente del urbanismo desenfrenado. En estos tres años salieron al mercado el 12,4% del total de las viviendas del área urbana de Albacete. Queda muy bien ilustrado el proceso en los valores recogidos en el Cuadro 1, donde para el conjunto de los quince municipios aparecía en 2001 un total de 85.307 viviendas, a las que se han añadido 20.024 viviendas nuevas en nueve años. 2008 marcó una profunda inflexión, coincidente con la crisis financiera y a la postre de la construcción, que ha dejado un dramático resultado desde ese momento, poniéndose de manifiesto el superávit de vivienda y el desajuste de los precios, en un contexto de recesión económica generalizada.

Se ha producido por tanto una mayor dinámica demográfica y edificatoria en algunos municipios periféricos, con intensidades en ocasiones de difícil explicación, salvo por razones meramente especulativas. Las necesidades reales de vivienda (medidas en aumento de la población) han sido inferiores a lo que realmente el sector ha venido ofertando. Si se pone en relación el aumento de la población con el de la vivienda se aprecia como la vivienda de nueva construcción ha ido muy por encima de la dinámica demográfica. Ilustra este hecho los desajustes, que se tuvieron su máximo exponente el periodo comprendido entre 2005 y 2007.

Figura 1.

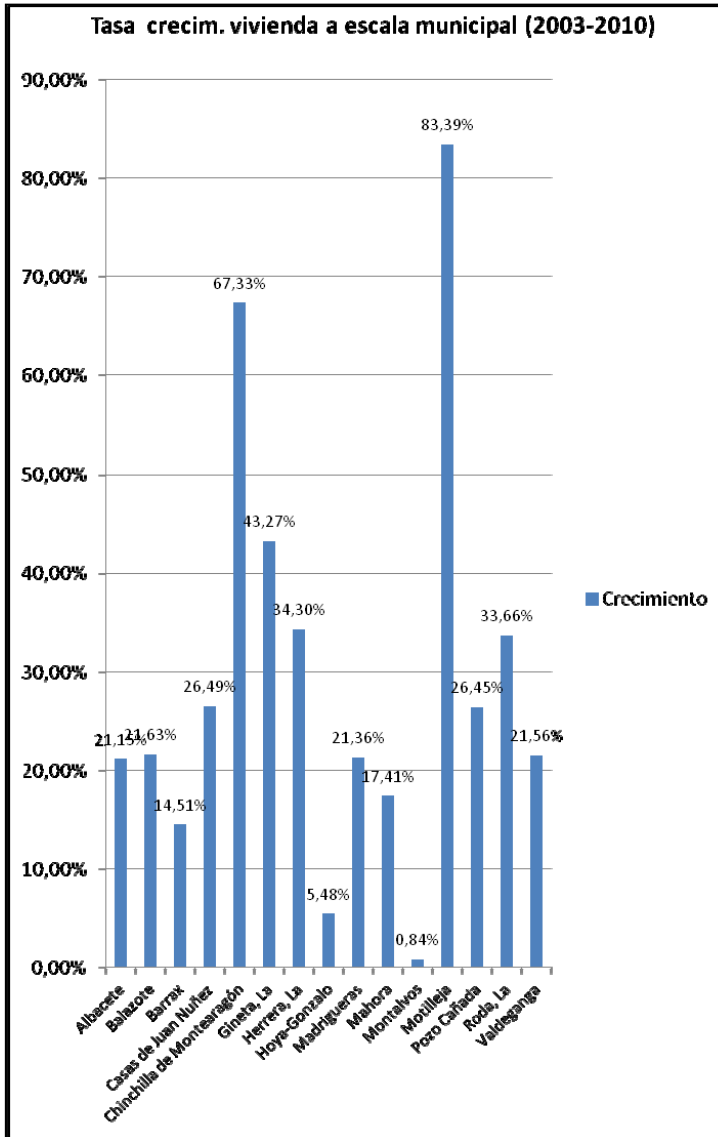
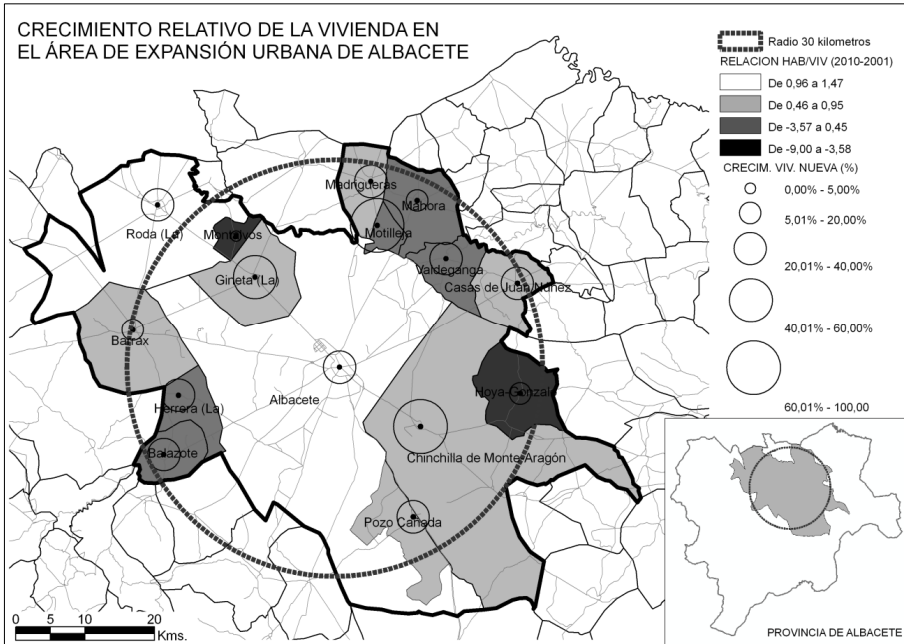


Figura 2.



Fuente: COATIE-Albacete. Elaboración propia

BIBLIOGRAFÍA

- ARMESTO, X.A.; GARCÍA, A.; SÁNCHEZ, D. (2005): “Nuevos espacios residenciales en la Cataluña rural”. *XIX Congreso de Geógrafos Españoles: espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. Santander. Octubre de 2005. Edición CD.
- BRANDIS, D. (2007): Los espacios residenciales de los españoles en el cambio de siglo. En Delgado, C. et alt. (edit): *espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. AGE. Dpto de Geografía y O.T Universidad de Cantabria. Bilbao.
- CEBRIÁN, F.; GARCÍA, J.A.; GARCÍA, C.; PANACERO, M. (2007): “Transporte y territorio: la formación del corredor urbano industrial de La Mancha oriental”. En Gutiérrez, S.; Sanz, J.J. Homenaje al Profesor José Manuel Casas Torres. Universidad Complutense de Madrid. Pp 511-525.
- Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda (2008): Plan de Ordenación del Territorio “Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha”. JCCM. Toledo.
- HALL, P. (2000): “Redefining Europe’s cities”. En Bellet, C.; Llop, C (edit): *Ciudades intermedias, urbanización y sostenibilidad*. Lleida. Editorial Milenio, pp 93-108.
- INE (2001): Censo de Población y Vivienda.
- JAMESTON, F. (1991): *Posmodernismo*. Barcelona.
- JCCM (2008): *Plan Estratégico de Desarrollo Sostenible del Medio Rural de Castilla-La Mancha 2008-2013*.

MONCLÚS, J. (1998): "Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas". En Monclús, F.J.: *La ciudad dispersa. Urbanismo, ciudad, historia*. Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona. Barcelona. Pp 5-15.

OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2008): *Sostenibilidad local. Una aproximación urbana y rural*. Mundi Prensas libros. Madrid.

OTERO, R.; GÓMEZ, S. (2007): "La desconcentración urbana en el sistema territorial de Galicia: un enfoque conceptual y empírico". *Boletín de la AGE*, nº 44, pp 259-277.

Revista Adeca, Revista de la Asociación de Empresarios de Campollano (2007), año X, nº 49.

<http://atlas.vivienda.es/cart0.php?&lang=es&typind=C&nivgeos=prov&curIdDom=1&urCodeDom=vivpre&curCodeTheme=vivprec&curCodeInd=pvivi001&curserie=2010>

PRECEDO, A. (2004): *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI. Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. Síntesis. Madrid.

VALENZUELA, M.; SALOM, J. (2008): "Los procesos de urbanización en España. Nuevos factores, nuevas tendencias". En *España y el Mediterráneo. Una reflexión desde la Geografía Española*. Comité Español de la Unión Geográfica Internacional. Aportación española al XXXI Congreso de la UGI. Túnez. RSG/AGE, Ministerio de Fomento. Madrid.

LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO DINAMIZADORES CULTURALES.

JOSÉ MANUEL CRESPO GUERRERO
Universidad de Jaén.
jrcrespo@ujaen.es

EGIDIO MOYA GARCÍA
Universidad de Jaén.
emoya@ujaen.es

RESUMEN

Hoy día, la configuración de un eficaz sistema de movilidad urbana es uno de los elementos básicos para alcanzar el compromiso con la sostenibilidad. En este trabajo nos centramos en analizar como varias ciudades han conseguido dotar a los transportes colectivos del valor añadido de la cultura. Su acción se expresa en tres niveles: diversificación del espacio público como soporte museístico o escenográfico, vertebrador del mapa cultural y valorización artística del medio de transporte.

PALABRAS CLAVE: Transporte colectivo, espacios urbanos, sostenibilidad, cultura, arte

ABSTRACT

Nowadays, the configuration of an efficient system of urban mobility is one of the basic elements in the aim to reach the commitment with the sustainability. In this work we analyze how some cities have achieved to provide the public transports with the added value of the culture. Their actions appear in three levels: diversification of public space like museum or scenographic space, organizer of cultural map and artistic appreciation of public transport.

KEY WORDS: Public transport, city spaces, sustainability, culture, art

1. LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO DINAMIZADORES CULTURALES.

Los poderes públicos tienen entre sus potestades la ordenación del territorio sobre el que mantienen competencias administrativas. El desarrollo de las infraestructuras y sistemas de transporte, a partir de los cuales se vertebran el movimiento de personas y la configuración de los usos del suelo, se vuelve fundamental para su puesta en práctica. A escala metropolitana, la red de transportes colectivos toma protagonismo, al ser imprescindible para la ordenación y control de los flujos que se concentran en los centros urbanos. Dicha red depende de un parque móvil y también, según el caso, de infraestructuras viarias exclusivas, valgan los ejemplos del metro, el tranvía o el trolebús, los cuales siempre se acompañan de espacios de acogida.

La decisión de promover los transportes colectivos se cimenta en el cumplimiento de objetivos de carácter económico (minoración del consumo de energía y las pérdidas de tiempo) y ambiental (reducción de la contaminación tanto atmosférica como acústica)

y control de la burbuja de calor). Sin embargo, es necesario resaltar que además de estas metas, también se alcanzan otras de carácter social, que completan la imagen tridimensional de la sostenibilidad. De este modo, se facilita e incluso garantiza la movilidad de los grupos sociales a los que por diversos motivos (poder adquisitivo, necesidad de obtención de permisos de conducción, discapacidad, infancia, tercera edad...) les es imposible o al menos más dificultoso el acceso a los transportes privados. Por lo tanto, una red amplia y una política de precios asequibles son imprescindibles para alcanzar este fin social.

Pero se debe incidir en que, a pesar de que han existido o aún permanecen ciertas barreras culturales y legales¹, los transportes colectivos se convierten no sólo en lugares de paso, sino también en espacios de encuentro entre los distintos grupos que componen la sociedad, de forma que son fundamentales para la cimentación de una comunidad más integrada y menos clasista. Así lo indica el arquitecto Charles Correa respecto a la evolución reciente de su país, la India, donde los autobuses urbanos habrían sido un factor clave para abolir el sistema de castas, al viajar juntas personas de distintos estratos sociales².

Esta posición que han alcanzado los transportes colectivos, como privilegiado lugar de concurrencia de personas de diferentes orígenes, resalta aún más si se observa el proceso de devaluación de los tradicionales espacios públicos a favor de otros de naturaleza privada – como parques y plazas frente a centros y galerías comerciales-. Si las administraciones públicas desean recuperar protagonismo en este campo, han de dirigir su mirada hacia los espacios en los que se apoya la red de movilidad urbana, pues en ellos se asegura la presencia masiva de la población. Y uno de los ejes estratégicos que se ha escogido para reforzar dichos transportes se encuentra en la cultura, en gran medida debido al prestigio social que se asocia a ésta. Así, desde los años 80 se ha generalizado la consideración de la política cultural como un medio básico de renovación económica y física de las ciudades (GARCÍA, 2004: 4). Ese reconocimiento de la cultura como reclamo de los transportes colectivos, incluso llega a ser aún más potente y atractivo que la idea misma del valor medioambiental aunque evidentemente, ambas perspectivas convergen.

En la red pública de transportes, teniendo en cuenta que es un espacio donde los viajeros deben adaptarse a un horario, unas rutas planificadas y unas velocidades seleccionadas por el operador, las opciones y vertientes en las que se ha desarrollado la cultura son diversas: en unos casos se han elegido los transportes colectivos como continentes de manifestaciones artísticas; en otras, se encargan de informar, animar y

¹ Rosa Parks desafió las leyes segregacionistas de EE.UU., al sentarse en 1955 en una de las cuatro primeras filas de un autobús regular, que según la legislación de Alabama estaban reservadas exclusivamente a pasajeros blancos. Tras su detención, la población negra empezó a boicotear los autobuses, hasta que el Tribunal Supremo de Justicia dio un golpe contra el sistema racista al declarar inconstitucional el *apartheid* público. <http://www.rosaparks.org/> (consultado 9/05/2012).

Tanto en Arabia Saudita, como en Israel, se mantienen restricciones contra las mujeres. Sus ciudadanas están obligadas a sentarse en la parte trasera de los autobuses públicos, segregadas de los hombres; en el caso israelí, en los autobuses *kosher*. <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/spanish/chapter16.pdf> y <http://www.palestinalibre.org/articulo.php?a=17637> (consultado 9/05/2012).

En algunos lugares de Guatemala y México, en el transporte público se efectúa una separación de sexos. En las horas de mayor afluencia las mujeres acceden a autobuses o vagones de metro exclusivos para ellas y sus hijos. La medida busca disminuir las violaciones, manoseos y otras agresiones de las que son objeto las pasajeras. <http://www.espanol.rfi.fr/sociedad/20110619-buses-solo-para-mujeres-0> (consultado 9/05/2012).

² Diario El País. 14 de marzo de 2009.

acercar la cultura que se desarrolla en distintas localizaciones (espacios escénicos, salas de exposiciones, centros educativos...); en tercer lugar, los espacios de acogida e incluso el material móvil se convierten en elementos artísticos. En cualquier caso, no olvidemos que en la mayor parte de los países occidentales, toda obra pública debe revertir el 1% de su presupuesto en cultura.

2. LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO CONTENEDORES CULTURALES.

La espera acompaña obligatoriamente los ritmos urbanos de movilidad. Así, los usuarios de los transportes públicos han de permanecer en las infraestructuras de acogida, aguardándolos para continuar sus desplazamientos. Con la intención de animar estos momentos de tedio, los poderes públicos de varias ciudades han puesto en marcha acciones de carácter artístico, adaptándolas al espacio de acogida. Esto explica que las actividades que se suelen plantear sean musicales, ya que se puede aprovechar la acústica de los espacios cerrados y no obligan a que los usuarios se concentren espacialmente, lo que pudiera ocasionar problemas de movilidad, buscándose pues, la dispersión por los andenes. En abril de 2012, la orquesta sinfónica danesa interpretó en los vagones del metro de Copenhague la sinfonía Peer Gynt, del compositor noruego Edvard Grieg. El evento fue organizado por una emisora de radio para promocionar la **música** clásica y el vídeo se convirtió esa semana en uno de los más visitados en la Red³. El metro adquirió así categoría de sala de concierto. Recordemos de paso que siempre ha habido una presencia artística en los pasillos y vagones del metro, gracias a cantantes o músicos callejeros que bien por motivos económicos o bien buscando la fama, amenizaban el tiempo de espera y transporte. Dicha actividad siempre ha estado abierta a controversias: permisos, formas de expresividad, temática... teniendo en cuenta que no son controlados por las instituciones y pueden provocar situaciones conflictivas.

También se han programado actos promocionales vinculados a espectáculos escénicos y actividades museísticas. Así ocurrió en la capital francesa, cuando André Malraux, Ministro de Cultura, sentenció en 1968 que la estación Louvre-Rivoli se debía convertir en la antesala del museo, creando un ambiente repleto de reproducciones de obras de arte⁴. Entre 1976 y 1989 se programaron regularmente en el metro actuaciones artísticas coordinadas con instituciones culturales. Animaciones que se mantuvieron hasta que algunos episodios de desorden público sirvieron de justificación para suprimirlas. Esta situación demuestra por un lado, que en lugares inicialmente no concebidos como espacios escénicos, se puede presentar manifestaciones artísticas; por otro, que éstas no logran integrarse completamente en el funcionamiento cotidiano del transporte colectivo, por lo que tienen que ser efímeras. Esta lección ha sido bien aprendida. En 2009, la estación de Sevilla-Santa Justa acogió varios eventos culturales vinculados a las artes escénicas, pero tan solo durante unos días. Entre ellas un espectáculo de danza con participación del público, enmarcado dentro del Programa

³http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=gww9_S4PNV0# (consultado 9/05/2012). A 17 de mayo de 2012 ya habían visitado la página de youtube 2.256.559 internautas. Si bien este tipo de acciones dura apenas unas horas en los transportes colectivos, la experiencia se perpetúa en Internet.

⁴ <http://www.fact-architectes.com/Documents/AnnexeB-analyseServices.pdf> (consultado 15/05/2012)

“Estación Abierta” promovido por Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y el plan promocional de danza “Las tiendas de la estación”⁵.

Otra acción que considera los transportes colectivos como contenedores culturales es el *bibliometro*. Este sistema de préstamos de libros, iniciado en el metro de Santiago de Chile en 1995, tiene como objeto acercar y promover la literatura a los miles de usuarios que diariamente transitan por la red suburbana de la capital sudamericana⁶. La iniciativa se extendió en 2005 al metro de Madrid⁷, donde se prestan libros de manera gratuita, con “minibibliotecas” electrónicas en algunas estaciones, que se apoyan en los abonos de la red de la Comunidad Autónoma (figura 1). Esta apuesta por el fomento de la lectura se complementa con otra actuación, como es la colocación de pequeños fragmentos de textos literarios adheridos a las paredes del interior de los vagones. La idea *Bibliometro* funciona igualmente desde 2006 en la red de Medellín (Colombia)⁸.

Figura 1. *Bibliometro de Madrid.*



Fuente: www.metromadrid.es

3. LOS TRANSPORTES COLECTIVOS COMO VERTEBRADORES DE LA ACTIVIDAD CULTURAL.

Una de las propuestas más interesantes se encuentra en el uso de los transportes colectivos para acceder a actividades culturales o elementos patrimoniales. Posibilidad que no se limita tan sólo a las habituales excursiones turísticas en autobuses específicos, que permiten una visita panorámica de los lugares más emblemáticos de una ciudad. Un paso más desarrollado de esta práctica se ha efectuado en la ciudad de México, donde más allá de atraer sólo a los visitantes foráneos con itinerarios turísticos desde 1994, se han realizado actividades pensadas para la población local⁹. Así, entre 2009 y 2010 la

⁵<http://www.sevillaactualidad.com/noticias/cultura/que-hacemos/3265-santa-justa-de-estacion-a-esenario.html> (consultado 9/05/2012).

⁶ El Programa *Bibliometro* surge gracias al establecimiento de un convenio a modo de alianza cultural entre la **Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos y Metro de Santiago**, que permitiría implementar puntos de préstamo de libros en las estaciones del Metro. Así se intentó reducir la falta de oportunidades de algunos grupos para acceder a la lectura. La Dirección de Bibliotecas Archivos y Museos (DIBAM), puso en marcha varias iniciativas novedosas que permitieron acercar el libro a las personas, de manera que en esa época aparecieron los *Bibliobuses*, *Bibliolanchas* y *cajas viajeras*. <http://www.bibliometro.cl/> (consultado 9/05/2012).

⁷ <http://www-1.munimadrid.es/bibliometro/> (consultado 9/05/2012).

⁸ <http://www.metrodemedellin.gov.co/> (consultado 9/05/2012).

⁹ <http://www.turista.com.mx/article908.html> (consultado 12/05/2012).

Secretaría de Cultura ofreció a los residentes capitalinos paseos culturales que se efectuaron en réplicas de tranvías de principios del siglo XX¹⁰.

Figura 2. Tranvías de México D.F.



Fuente: mexicolindoyquerido.com.mx

Utilizando el transporte público habitual, destacan en España las *metro-rutas* de la red de Valencia, itinerarios turísticos que ofrecen a través del uso combinado del metro y tranvía, una visión lo más completa posible de los atractivos de la capital del Turia y su área metropolitana¹¹. En total son ocho *metro-rutas*, de las cuales se pueden citar “Ciudad Medieval”, “Ciudad de los jardines” o “Ciudad de la música”.

Una ciudad reputada por sus esfuerzos en reducir la circulación del automóvil es Grenoble. Esta localidad francesa, capital del departamento de *L'Isère*, cuenta con una población de 157.000 habitantes y un área metropolitana de 532.000 vecinos, además de una comunidad universitaria que ronda los 50.000 estudiantes. La red de transportes de Grenoble está conformada por 4 líneas de tranvía con 63 apeaderos, 26 líneas de autobuses urbanos, 1.600 paradas, 3 líneas de autobuses nocturnos y el teleférico de la Bastilla¹². Además destaca por su red de carril-bici, con nada menos que 300 kilómetros y un completo sistema de alquiler de bicicletas, lo que le valió la concesión, en abril de 2009, del premio *Manillar de oro*, otorgado por la Federación francesa de usuarios de la bicicleta. Larga tradición tiene esta auténtica apuesta por un transporte público de calidad. La Universidad de Grenoble, conocedora del papel vertebrador de los sistemas colectivos de transporte y de la importancia del tranvía como medio de comunicación entre sus campus con la ciudad que los acoge y el área metropolitana, comenzó allá por el año 1989 el programa “*Un tranvía llamado cultura*”. Esta iniciativa que continúa hoy, tiene un triple objetivo:

Promover la cultura universitaria mediante actividades que engloban exposiciones, conciertos, teatros, proyecciones, talleres, etc.

Abrir la universidad al área metropolitana, permitiendo que el público descubra las riquezas culturales introducidas por la comunidad universitaria.

Revelar a la comunidad universitaria los diferentes espacios culturales de los que dispone la ciudad y su área metropolitana.

¹⁰ <http://www.cultura.df.gob.mx/index.php/sala-de-prensa/boletines/2644-005-10> (consultado 12/05/2012).

¹¹ <http://www.metrovalencia.es/page.php?page=148> (consultado 9/05/2012).

¹² <http://www.semitag.com/index.php?id=9> (consultado 9/05/2012).

Esta clara acción en pro de la cultura se acompaña de una pequeña intervención de gran utilidad. Consiste en la incorporación en las paradas universitarias del tranvía de una pantalla fija que informa de las actividades culturales de la universidad, la ciudad y el área metropolitana.

La presencia de monitores viene siendo habitual en los transportes públicos tanto en las paradas como en los propios vehículos; de este modo, se aprovecha el tránsito de los usuarios que son potenciales consumidores, aunque en cualquier caso, por lo general, las pantallas informativas no se limitan a emitir noticias culturales o de otra naturaleza, sino que, aprovechando la presencia de los viajeros cautivos, emiten publicidad.

Las nuevas redes sociales mejoran estos canales de difusión y así, sin salirnos de Grenoble, un ejemplo lo encontramos en el perfil de *Facebook*, “*Un tramvía llamado cultura*”, donde se incorporan las personas interesadas por saber qué se mueve en el mundo cultural y cómo acceder a él (figura 3).

Figura 3. Imagen del perfil de facebook “Un tramvía nomme culture”



Fuente: <http://www.facebook.com/pages/Un-Tramway-Nomm%C3%A9-Culture/164655876878560>

La ciudad gala de Besanzón lleva una década conjugando transporte y cultura con el programa “Cultura. El camino para una nueva movilidad”. Con él se intenta acercar las artes escénicas y los nuevos movimientos culturales urbanos (básicamente expresiones pictóricas, escénicas y musicales) a los usuarios de los autobuses urbanos¹³. Este esfuerzo se refrendó con la obtención de diversos premios nacionales e internacionales sobre movilidad urbana en el año 2000 (2º premio europeo del Transporte Público, 1º premio Mobicity y el Fitac Dorado¹⁴). Los fines a alcanzar eran esencialmente:

Otorgar al transporte público el papel de organizador de actividades para estimular la vida cultural de la ciudad.

Fomentar la accesibilidad a la cultura.

Crear una atmósfera de complicidad en los desplazamientos que rompiera en el viajero la idea de espacio urbano de espera.

Mejorar la calidad, insertando un valor añadido: la cultura.

¹³ <http://www.ginkobus.com/> y <http://www.transbus.org/reseaux/25000.html> (consultado 9/05/2012).

¹⁴ eltis.org/PDF/generate_pdf.php?study_id=1526&lan=es (consultado 9/05/2012).

Una promoción más puntual en el tiempo la encontramos durante la celebración en Madrid de la Feria de Arte Contemporáneo, ARCO, en febrero de 2011. Así, bajo el lema “mirARTE”, las Administraciones Públicas proponían, conjuntamente con Metro Madrid, el acceso a dicha feria, a otras manifestaciones paralelas (Art Madrid, Madrid DeArte, Flecha 2011 y JustMad2) y al resto de centros, museos y galerías radicados en la capital (figura 4).

Figura 4. Folleto de mirArte de Madrid.



En el mes de octubre de 2011, hubo otra iniciativa en la capital española, según la cual se ofreció la visita gratuita de 7 museos situados en palacios (Palacio de Fernán Núñez, Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Museo Lázaro Galdiano, Museo del Romanticismo, Museo Cerralbo, Museo Sorolla y Museo Nacional de Artes Decorativas), con tal de enseñar el billete de metro. Este intento de favorecer el uso del transporte público se acompañó de un sorteo de 10 lotes de libros entre los visitantes que habían disfrutado de los 7 museos, más otros 5 lotes adicionales para aquéllos que contaran su experiencia a través de Facebook¹⁵.

4. LOS TRANSPORTES COMO OBJETO ARTÍSTICO.

Si se tiene en cuenta que los transportes públicos son un espacio de tránsito de gran número de personas, no es de extrañar que los poderes públicos se hayan interesado por convertir los elementos que los componen en objetos artísticos. Así, se pueden utilizar los mismos con diferentes objetivos (crear una imagen creativa hacia el exterior, acercar los movimientos artísticos a la ciudadanía, mostrar una imagen amable de estos sistemas de transporte para favorecer su uso, etc.), pudiendo realizarse intervenciones a distintas escalas, desde las más ambiciosas a las más puntuales.

¹⁵<http://www.abc.es/20110925/local-madrid/abci-billete-metro-permitira-entrar-201109252038.html> (consultado 12/05/2012).

Si nos fijamos en las primeras, son numerosos los casos; ejemplar es el proyecto encargado a Sir Norman Foster del diseño arquitectónico, a base de acero, cristal y hormigón, del renovado metro de Bilbao, que en armonía con la imagen que proyecta el museo *Guggenheim*, contribuye a elevar a la ciudad a nivel internacional. El mismo arquitecto ha trabajado en otros lugares como la *Jubilee line* de Londres, que une espacios como *Canary Wharf* o el *Millenium Dome*¹⁶.

En la capital vizcaína, igualmente se realizaron actuaciones más puntuales como los bancos de la empresa *Akaba*, que recibió el *Premio Nacional de Diseño Industrial* en 2000, o los bocetos de las señales y los mástiles con el logotipo de cada estación, creados por el diseñador alemán Otl Aicher¹⁷. En cualquier caso, debemos recordar que una de las actuaciones más tempranas la encontramos en los accesos a algunas de las estaciones más antiguas del metro de París, las cuales fueron diseñadas por el “*architecte d’art*” Hector Guimard en el más puro estilo modernista.

Figura 5. Acceso a una estación de metro parisina.



Cuando se realiza una infraestructura *ex novo*, hoy día se suele acompañar de medidas concretas de embellecimiento o de carácter artístico; valgan los ejemplos de Niza (Francia) o Jaén (España) con sus respectivos tranvías. La capital de la Costa Azul cuenta con una red de transportes metropolitanos que desde enero de 2005 se designa como *Ligne d’azur*. El cambio de denominación fue la punta de lanza de una auténtica reorganización y un nuevo estilo en la concepción del transporte colectivo, que daba un mayor protagonismo al tranvía (inaugurado en noviembre de 2007, tras su desaparición del paisaje urbano en 1953). Se decidió aunar transporte y diseño en sus 8,7 kilómetros y 21 estaciones, por medio del proyecto “El arte en la ciudad” (figura 6). Para ello se convocó un concurso internacional de arte con el fin de que los creadores embellecieran con sus obras artísticas la reordenación de plazas y calles por donde discurría el tranvía. Se presentaron hasta 210 proyectos, siendo elegidos 15 artistas, entre ellos el español Jaime Plensa, los franceses Jean-Michel Othoniel, Ange Leccia y el artista local Ben, que con su inconfundible tipografía nombró cada uno de los apeaderos, los cuales a su

¹⁶ <http://www.arquitecturaviva.com/shop/issue/details/71> (consultado 12/05/2012).

¹⁷ <http://www.metrobilbao.net/accesible/cas/metro/arquitecturamob.html> (consultado 12/05/2012).

vez disponían de una serie de placas con dichos y frases, algunas sugerentes, otras típicas de la región nicense¹⁸.

Figura 6. Folleto de la campaña “El arte en la ciudad” de Niza



Los entornos de los nuevos espacios reordenados buscan contribuir a crear así una atmósfera urbana dinámica, moderna y elegante, gracias a expresiones artísticas que respetan en todo momento la identidad del entorno y rinden homenaje al legado cultural del territorio. Las intervenciones han llegado hasta los centros de operación y mantenimiento de los tranvías, como ocurre en Niza, y a su vez funcionan como polo intermodal, además de ofrecer un aparcamiento de acogida gratuito para los usuarios. En ellos se han instalado las obras de dos artistas, Emmanuel Saulnier y Ange Leccia, que rinden homenaje a dos de los símbolos locales, el sol y el agua.

En la ciudad de Jaén las aportaciones artísticas se centraron en dos frentes. Por un lado, la proveniente de concursos en centros educativos, de manera que entre los participantes escolares se seleccionara la imagen de los vagones del tranvía y entre los universitarios, la decoración de cada uno de los apeaderos. En el concurso de ideas para los vagones, la ganadora fue una estudiante escolar que propuso distintos motivos para las unidades móviles, utilizando colores de inspiración local, el verde oliva y el morado de su insignia (figura 7). Por otro, los artistas locales José Ríos y Miguel Ángel Belinchón (más conocido como Bélin) impregnaron con sus obras escultóricas y grafiteras algunos tramos de la única línea del tranvía giennense. Éstas complementan un conjunto de esculturas ya existente de Jacinto Higuera (monumento a Las Batallas, 1912), Constantino Unggetti (escultura a los Donantes de Sangre de 1999) y Francisco Martínez Villacañas, conocido como Paco Titos (la fuente de “Los cuatro elementos”, homenaje a los alfareros, 2001).

¹⁸http://www.public-art-directory.com/nice-france-public-art-commissions-for-the-new-light-rail-transit-system_city-49.html (consultado 12/05/2012)

Figura 7. Imagen de un vagón del tranvía de Jaén.



Con un carácter más utilitario destacan los símbolos de las distintas estaciones del metro de la ciudad de México, de forma que su diseñador, Lance Wyman¹⁹ los refiere al nombre que porta cada parada. Una acción que quiere facilitar su identificación con ideogramas simples y con colores característicos, teniendo en cuenta que entre los usuarios, un buen número es analfabeto. Consecuentemente, dicho sistema consigue que estos pajareros no se pierdan en el entramado del metro (figura 8).

Figura 8. Ejemplos de la simbología del metro de México D.F.



Fuente: <http://www.metro.df.gob.mx/red/iconografia.html>

5. CONCLUSIONES.

A lo largo del presente artículo hemos puesto de manifiesto que los poderes públicos tienen que armonizar dos funciones dispares, de un lado el desarrollo de una movilidad urbana sostenible, accesible al conjunto de la población y de otro, la difusión de la cultura. No es fácil tal conjugación, y no deja de provocar ciertas polémicas: el coste de ciertas obras arquitectónicas ha sido considerado suntuario. Los poderes públicos han consignado esfuerzos para adaptar temáticas y formas de expresión artística dirigidas a un usuario multicultural, dentro de un espacio de tránsito. Además, el control de las formas de expresión espontáneas que los creadores callejeros despliegan en los espacios de locomoción y espera sigue siendo una cuestión polémica por las controversias creadas en torno a permisos, temáticas y formas creativas. La elaboración de un estatuto puede ser una solución.

¹⁹ <http://www.metro.df.gob.mx/red/iconografia.html> (consultado 12/05/2012).

Hemos resaltado las diferentes modalidades en la que la cultura se manifiesta en los transportes públicos. Cuando son contenedores de cultura, el usuario opta a dos posiciones, bien como receptor pasivo (mero espectador de actuaciones musicales, pictóricas, escultóricas...), bien como actor (parte integrante de bailes, dramatizaciones, performances, lector...). Varios ejemplos tratados ilustran cómo los transportes colectivos logran vertebrar la actividad cultural de la ciudad, modificándola o consolidándola; convirtiéndose en puente entre los diferentes agentes culturales de la ciudad y el área metropolitana: museos, universidades, patronatos de cultura, teatros, escuelas de artes escénicas... Como objeto artístico puro, la infraestructura crea una imagen de ciudad y genera elementos de diseño. Estas tres maneras de vincular transporte colectivo y cultura han de relacionarse con una política voluntariosa, activa y planificada que saque el máximo provecho del 1% cultural que existe en la mayor parte de los países occidentales; siempre siendo fiel a las características primordiales del transporte colectivo del siglo XXI: efectividad, movilidad, accesibilidad y sostenibilidad.

BIBLIOGRAFÍA

- FOULON, C.L. (2004): André Malraux et le rayonnement culturel de la France, Brussels, Editions Complexe, 550 p.
- GARCÍA, B. (2004): «Cultural policy and urban regeneration in western European cities: lessons from experience, prospect for future», Local Economy, vol. 19, n. 4, p. 312-326.
- DUBOIS, V. (2006): “La visión económica de la cultura: elementos para una genealogía”, Anuario ININCO, Investigaciones de la comunicación, n. 1, vol. 18, p. 4-14.

EL PAPEL DE LAS ARTES ESCÉNICAS EN LA CONSOLIDACIÓN DE LOS NUEVOS CENTROS FUNCIONALES DE BARCELONA¹

PAÛL I AGUSTÍ, DANIEL

Cátedra Repsol de Competitividad y Desarrollo Regional - Universitat de Lleida
dpaul@geosoc.udl.cat

RIERA I FIGUERAS, PILAR

Universitat Autònoma de Barcelona
pilar.riera@uab.cat

GANAU I CASAS, JOAN

Cátedra Repsol de Competitividad y Desarrollo Regional - Universitat de Lleida
ganau@geosoc.udl.cat

RESUMEN

Tradicionalmente la mayoría de actividades culturales que precisaban de una infraestructura permanente se habían concentrado en los centros históricos de las ciudades. Los teatros no habían sido una excepción. En la actualidad, no obstante, los teatros ya no responden únicamente a esta distribución espacial y tienden a ocupar nuevos espacios urbanos. A pesar de ello, su distribución no es homogénea. El presente trabajo muestra la distribución de los teatros dentro del municipio de Barcelona. El objetivo es mostrar como los teatros pueden contribuir a crear nuevos centros artísticos que ayuden en los procesos de renovación física y funcional de varias áreas urbanas.

PALABRAS CLAVE: Teatros, Barcelona, políticas culturales, ciudad creativa

ABSTRACT

Most cultural activities that required a permanent infrastructure had gathered traditionally in the historic city center. The theaters have not been an exception. However nowadays the spatial distribution of the theaters does not respond only to this parameter and it tends to occupy other urban spaces. But this distribution is not homogeneous. This paper shows the distribution of theaters of Barcelona. The aim is to show how the theaters can help to create new art centers that could help in the processes of physical and functional renewal of several urban areas.

KEYWORDS: Theatre, Barcelona, cultural policy, creative city

¹ La redacción del artículo ha sido posible gracias al proyecto del Ministerio de Ciencia y Tecnología "Las regiones metropolitanas españolas en la sociedad del conocimiento: tendencias económicas y transformaciones territoriales" (CSO 2009-10888)"

1. INTRODUCCIÓN

Las teorías que relacionan las actividades culturales con efectos beneficiosos en términos de equilibrio y regeneración de espacios urbanos están actualmente ampliamente reconocidos. Las actividades culturales se han transformado en una forma de comunicación que ha unido una función consolidada (conservar y exponer) con una función simbólica (recalificar y representar) (MONACI, 2005). Para que una determinada apuesta basada en la cultura alcance una repercusión importante es imprescindible que existan repercusiones tangibles en el espacio público (LANDRY *et al.*, 1996). En este sentido, los teatros son un magnífico ejemplo de equipamiento capaz de generar sinergias positivas en el territorio. Gracias a ello, los gestores teatrales han podido tener acceso a nuevos programas, difusiones, fondos o espacios que han facilitado su proliferación (STROM, 2002). De esta manera, los teatros se han transformado cada vez más en un elemento fundamental para la ciudad; son áreas de ocio urbano, que pueden atraer turistas, inversiones, negocios, nuevos vecinos o que contribuyen a dar un impulso importante a la convivencia urbana, con un evidente efecto sobre el territorio.

Así mismo, los teatros y la actividad teatral son un elemento clave de creatividad e innovación cultural en las ciudades. Buena muestra de ello es el proyecto que la ciudad de Barcelona puso en marcha en el año 2007, el programa de Fábricas de Creación, con el objetivo de incrementar los equipamientos culturales y apoyar la creación y producción cultural. Dos tercios de los 17 espacios de creación cultural definidos en este programa son centros en los que la actividad teatral es su principal o única actividad. Su programación y producción teatral, y las actividades paralelas que se desarrollan en ellos son en gran medida vanguardistas y con características innovadoras y creativas. Elementos que muestran el potencial de las artes escénicas en la transformación urbana.

1.1. Metodología

El presente trabajo parte del análisis de los emplazamientos de los distintos teatros de la ciudad de Barcelona. La definición del objeto de estudio ha sido un primer elemento de dificultad. Existen, por lo menos, tres listados oficiales de teatros de la ciudad de Barcelona. El Instituto de Cultura del Ayuntamiento de Barcelona apunta que la ciudad tiene 37 teatros. El Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya dispone de un listado de 51 teatros. En estos dos casos se trata, básicamente, de listados de los espacios que han pedido algún tipo de subvención pública. Finalmente, la Asociación de Empresas de Teatro de Catalunya (ADETCA) recoge 74 teatros. En el presente trabajo hemos analizado 56 teatros, limitándonos al estudio de aquellos espacios que disponen de una programación profesional, fija y abierta al público. Quedan voluntariamente al margen aquellos espacios de ensayo, dedicados a funciones amateurs o los cafés y restaurantes que disponen de un pequeño espacio de actuaciones.

La información que presentamos se ha obtenido a través de una combinación de fuentes cuantitativas y cualitativas. Así, se ha incorporado información cuantitativa procedente de la Estadística de Artes Escénicas del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya (disponible para los años 2006-2009) y las estadísticas anuales de ADETCA (2008-2011). Puntualmente, se ha complementado la información con datos de las páginas web de los distintos teatros (especialmente temas relacionados con el aforo y el número de salas y el año de inauguración). A nivel cualitativo, se ha

realizado entrevistas en profundidad a distintos responsables de empresas teatrales de Barcelona, a quien queremos agradecer su colaboración. Este trabajo más cualitativo aún continúa, por lo que podemos considerar los resultados que presentamos como un adelanto de un estudio más amplio, en desarrollo.

2. EVOLUCIÓN DE LOS ESPACIOS TEATRALES

Sin querer entrar a realizar una evolución histórica de los teatros en Barcelona, para contextualizar los datos presentados hemos considerado necesario introducir un breve apartado dedicado a la localización que históricamente han tenido los teatros de la ciudad. Por ello hemos utilizado, básicamente dos fuentes de información. La *Història de Barcelona* de Sobrequés (1991-2001) y el estudio de la arquitectura de los teatros barceloneses de Aloy, Olaizola & Ramon (2011).

El punto inicial de la implantación de los teatros en Barcelona se puede fijar en el año 1603, cuando se inauguró el teatro de la Santa Creu, considerado como el primer edificio de la ciudad construido con la finalidad principal de acoger representaciones teatrales. Anteriormente, las actuaciones teatrales se habían desarrollado en los conocidos como patios de las comedias. Inicialmente el teatro pertenecía al hospital del mismo nombre que obtenía así ingresos para su funcionamiento. Durante más de dos siglos dicho teatro fue el único existente en la ciudad. Un monopolio que finalizó en 1847. Pocos años después, ya con otros teatros en la ciudad, el teatro de la Santa Creu cambió su nombre por el de Teatre Principal, una denominación que indicaba a la ciudadanía su posición como decano del teatro barcelonés. De hecho, esta denominación se dio en muchos otros teatros, tanto en Cataluña, con ejemplos los teatros Principal de Vilanova i la Geltrú (1835), Valls (1845), Olot (1847) o Sabadell (1863), como en el resto de la península, como en los casos de Zamora (1606), Palma (1667), Zaragoza (1799), Maó (1829), San Sebastián (1843) o Alicante (1847)². Dichos equipamientos han tendido a conformar los espacios más representativos de la vida económica y social de las distintas ciudades. En el caso de Barcelona no fue una excepción. El teatro se encontraba en la parte baja de lo que hoy se conoce como la Rambla, un espacio que en el momento de su creación se encontraba sin urbanizar.

Posteriormente, los nuevos teatros se fueron repartiendo por distintos espacios de la ciudad. En 1835 se contabilizaban, además del Principal otros cuatro teatros en la ciudad: el dels Gegants, el de Montesión, el de la Mercé y el de Santa Caterina. Los cuatro se situaban en posiciones centrales de lo que hoy es el centro histórico de la ciudad. En 1859 el número de teatros ya era de diecinueve. Doce de ellos se localizaban en el centro histórico de Barcelona. A finales del siglo XIX se consolidan dos nuevas zonas teatrales: Gràcia y el Paral·lel. Esta distribución se mantiene, a grandes rasgos, hasta finales de siglo. En 1936 la distribución de los teatros seguía en buena medida la situación anterior con una novedad: la aparición de tres teatros en Montjuic, espacio que posteriormente, como veremos, tendrá un papel importante. En 1977 las salas seguían concentrándose mayoritariamente en el centro histórico (veintiséis), en Passeig de Gràcia (dieciocho), en el Paral·lel (trece) y en Gràcia (doce). Las zonas de Montjuic y el Poblenou acogían cuatro salas cada una, mientras que los otros espacios de la ciudad tenían diecinueve salas.

² Para las fechas de inauguración de los teatros se ha consultado las respectivas páginas web oficiales.

2.1. Cambios y permanencias

El gran cambio en la distribución de los teatros de Barcelona se ha producido recientemente. Como se puede observar en el cuadro 1 únicamente permanecen dos áreas que mantienen su tradición teatral a lo largo del tiempo. Significativamente, ambas se encuentran en centros históricos, especialmente en el área del Raval y el de la antigua villa de Gràcia.

Cuadro 1. Gráfico de distribución de los teatros de Barcelona

	Centro histórico	Passeig de Gràcia	de Gràcia	Paral·lel	Montjuïc	22@	Otros	Sin localizar	Total
1835	5	0	0	0	0	0	0	0	5
1859	12	5	1	0	0	0	0	1	19
1894	13	21	4	14	0	0	2	4	58
1936	26	20	10	18	3	2	10	6	95
1977	26	18	12	13	4	4	19	17	113
2011	28	4	13	7	7	3	30	3	95

Fuente: Aloy, Olaizola & Ramon (2011)³

En las otras zonas de importancia teatral podemos observar una amplia oscilación en el número de teatros que presenta cada período. En términos generales se tiende a constatar la implantación de nuevos teatros en zonas en consolidación para una posterior desaparición cuando el espacio se consolida dentro de la trama urbana. Un ejemplo histórico lo tenemos en la zona del Paral·lel. Hasta el derribo de las murallas, realizado a partir de 1854, no se podía construir en dicho terreno. La proximidad con el centro histórico supuso un rápido desarrollo de los teatros en estas zonas. Posteriormente, el cambio de modas y la mayor rentabilidad de otros usos hicieron que la zona entrara en decadencia. Pese a un intento relativamente reciente por revitalizarla (con la reconstrucción de varias salas históricas), la zona ha perdido más de la mitad de los teatros que tenía, aunque sigue siendo uno de los ejes de teatro comercial importantes de la ciudad.

Más ilustrativo resulta el caso de Passeig de Gràcia-Rambla Catalunya. Esta avenida, una de las principales del ensanche barcelonés, se consolidó a inicios del siglo XX, época en la que se construyen la mayoría de grandes viviendas modernistas que hoy le dan prestigio. Es también en esta época en la que el área tendrá un mayor número de teatros, superando en algunos momentos el centro histórico, espacio que generalmente ha acogido el volumen más importante de teatros de la ciudad. La progresiva transformación de esta área en un espacio dedicado al comercio y alojamiento de lujo, acompañado de un aumento del precio del metro cuadrado, han hecho que en la actualidad la actividad teatral haya prácticamente desaparecido de dicho espacio.

Una situación similar se dio, en menor medida, en los años setenta en la Diagonal. En un momento en el que aún quedaban espacios por edificar en la zona más alejada del centro de Barcelona, la zona acogió cinco teatros. Actualmente, el uso mayoritario comercial y de oficinas de la zona han eliminado prácticamente los usos teatrales (únicamente persiste una sala en dicho espacio).

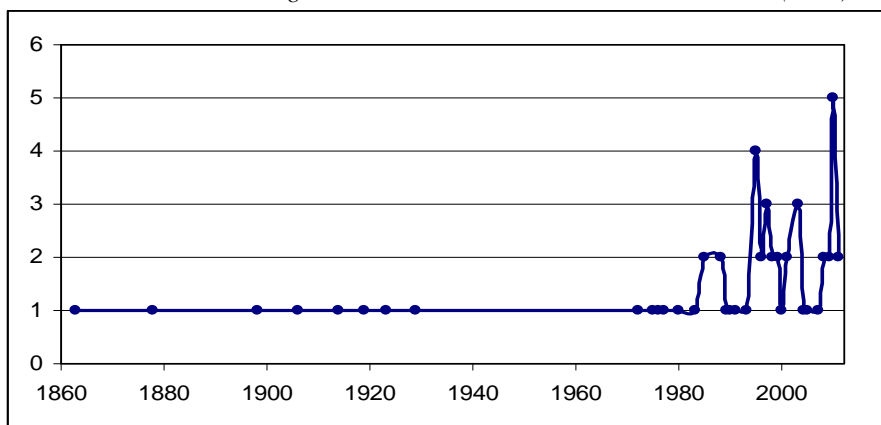
³ Para facilitar la comparación de los datos de los distintos teatros, hemos respetado los datos de 2011 que ofrecen los autores. Según nuestra definición de teatro, la distribución sería 16 teatros (Centro histórico), 3 (Passeig de Gràcia), 7 (Gràcia), 6 (Paral·lel), 7 (Montjuïc), 1 (22@), 16 (Altres)

3. LA DISTRIBUCIÓN ACTUAL DE LOS TEATROS EN BARCELONA

La movilidad de los espacios teatrales que hemos observado a nivel histórico sigue vigente. En la actualidad se está conformando un eje norte de teatros alrededor de equipamientos como los teatros Zona Nord, Ateneu Popular de Nou Barris, Sant Andreu Teatre o Nau Ivanow. Se trata, en términos generales, de equipamientos innovadores, instalados en los barrios de carácter más obrero de la ciudad, y que refuerzan la idea de una cierta tendencia de los teatros a aprovechar aquellos espacios con más oportunidades.

Buena muestra de la movilidad de los teatros barceloneses se observa en la edad media de los equipamientos, que se sitúa en los 27 años. Únicamente 12 teatros fueron inaugurados antes de los ochenta. Es más, en el período 2000-2011 se inauguraron 20 teatros. Unos datos que demuestran, por un lado, la vitalidad del sector, pero que no pueden esconder la poca supervivencia que tienen la mayoría de las salas.

Cuadro 2. Año de inauguración de los teatros existentes en Barcelona (2011)

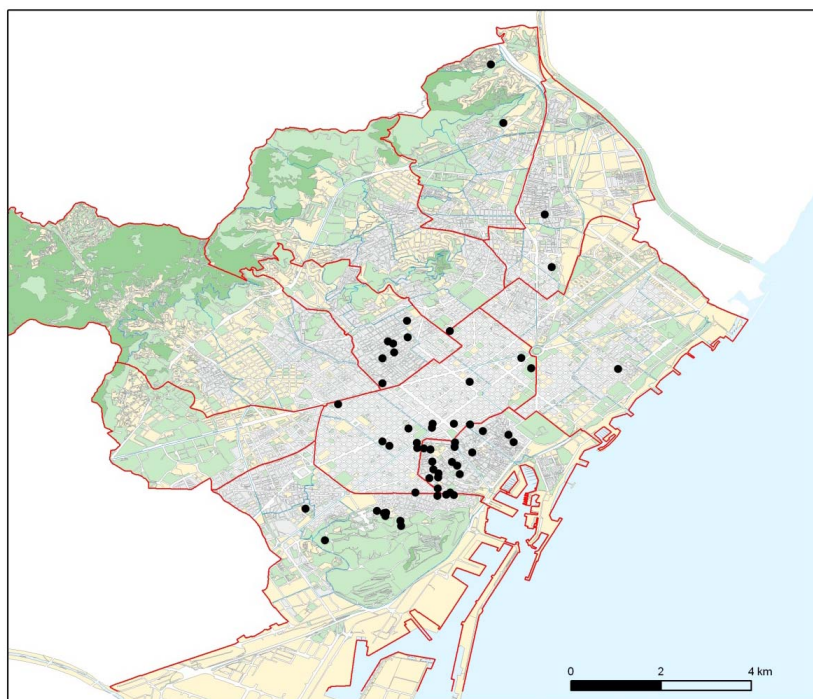


Fuente: Elaboración propia

3.1. La distribución por barrios y distritos

A pesar de la implantación en barrios periféricos a la que hacíamos referencia, la concentración de los teatros en ciertos puntos sigue siendo una realidad. De los diez distritos que tiene Barcelona, tres no tienen ningún teatro (les Corts, Sarrià-Sant Gervasi y Horta-Guinardó) y tres únicamente disponen de uno o dos locales (Sant Martí, Sant Andreu y Nou Barris). La concentración aún es mayor si analizamos la situación a nivel de barrio. De los 75 barrios de Barcelona, únicamente 16, el 21%, disponen de teatros. Es más, en ninguno de los distritos se da que todos sus barrios tengan por lo menos un teatro.

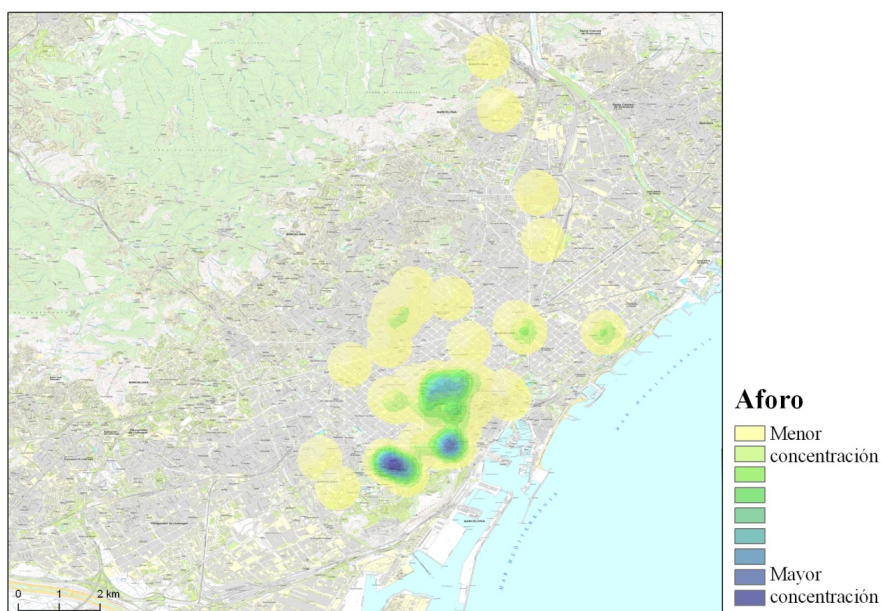
Figura 1. Localización de los teatros analizados



Fuente: Elaboración propia

La misma afirmación referente a la concentración en ciertos puntos de los teatros es válida a nivel de aforo de las salas, que se concentra en los espacios centrales (centro histórico, Paral·lel y Montjuic). Fuera de este espacio central únicamente existe una concentración relevante de aforo en el extremo este del Eixample, que se corresponde con el área que ocupa el Teatre Nacional de Catalunya (TNC, con poco más de 1.700 butacas en tres salas). De media, los teatros de Barcelona tienen un aforo de 397 butacas, que oscilan entre las 40 butacas de Cincónomos Espai d'Art y las cerca de 2000 del Teatre Grec.

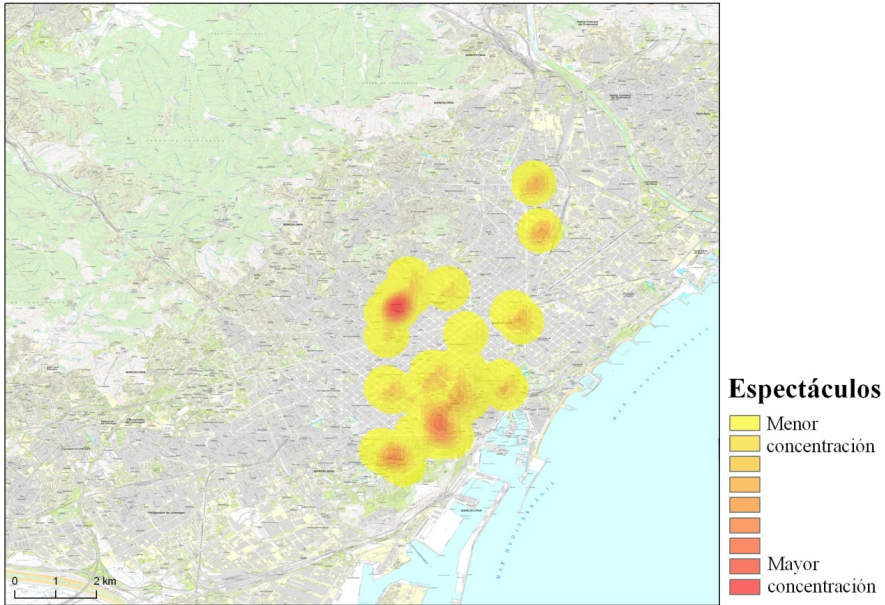
Figura 2. Concentración del aforo de los teatros de Barcelona



Fuente: Elaboración propia

Curiosamente, no obstante, la concentración de teatros y aforo no se corresponde con la concentración del número de espectáculos, mucho más difusa. En este sentido, es Gràcia el espacio que acoge un volumen más variado de obras. En ello influye mucho las características de los teatros. En el centro histórico, la mayoría de los teatros son grandes salas, con espectáculos que en términos generales hacen una temporada bastante larga. En cambio, en las salas de Gràcia predominan los pequeños espectáculos, más experimentales, y con una estancia más breve.

Figura 3. Concentración de los espectáculos de los teatros de Barcelona



Fuente: Elaboración propia

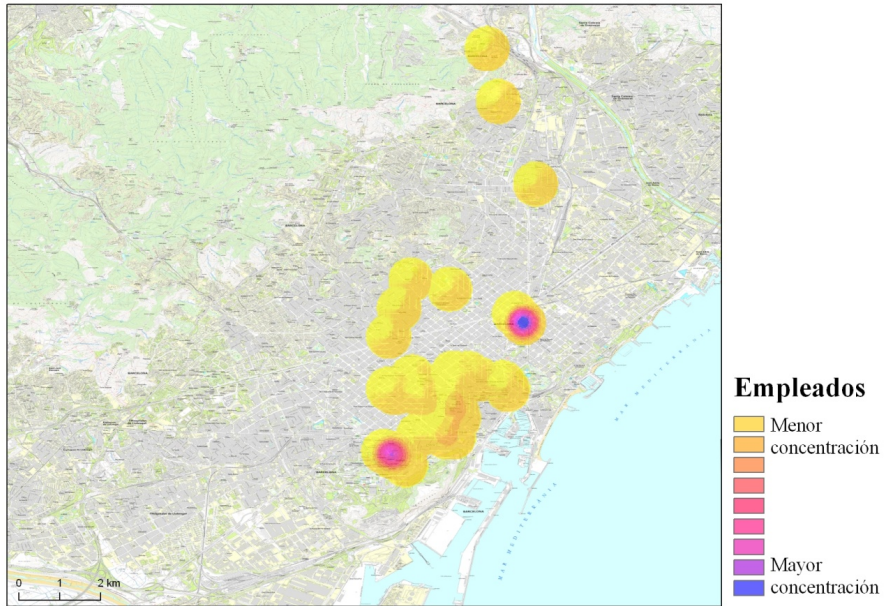
4. LA OCUPACIÓN DERIVADA DE LA ACTIVIDAD TEATRAL

Un último aspecto relevante del análisis del impacto de la actividad teatral de Barcelona es la concentración de los puestos de trabajo directos. Según los datos recopilados a partir de las encuestas de la Generalitat de Catalunya, el número de trabajadores directos en los teatros de Barcelona se situaba, en el período 2006-2009 entre las 500 y las 600 personas a tiempo completo⁴. Este dato esconde, no obstante, una gran variedad. Significativamente, aproximadamente la mitad de los trabajadores directos de los teatros de Barcelona lo hacen en tres equipamientos públicos: el TNC, el Mercat de les Flors y el Teatre Lliure. Si obviamos estos tres grandes equipamientos públicos tendríamos que la media de trabajadores de los teatros de Barcelona se sitúa alrededor de los 8 trabajadores a tiempo completo por local.

El predominio de los grandes equipamientos implica que la concentración de trabajadores se da en aquellos espacios donde se implantan dichas instituciones públicas. Así mismo, se da la paradoja que la concentración de la ocupación directa no sigue ni los parámetros de número de instituciones, ni aforo, ni de número de espectáculos. O lo que es más ilustrativo, la zona que acoge un mayor número de espectáculos, Gràcia, sale muy poco representada a nivel de puestos de trabajo, lo que nos indica un trabajo voluntario o con poco profesionales en los teatros de esta zona. Un hecho que se deberá tener presente en el análisis de las repercusiones.

⁴ Como hemos apuntado en la introducción, estos datos hacen referencia únicamente a los teatros que aparecen en la estadística de la Generalitat de Catalunya. En consecuencia, es de preveer que el número de trabajadores totales de los teatros de Barcelona sea superior.

Figura 4. Concentración de los puestos de trabajo directos de los teatros de Barcelona



Fuente: Elaboración propia

5. CONCLUSIÓN

La implantación de los teatros en áreas en renovación no es nueva y se observa en Barcelona ya desde finales del siglo XIX. Este proceso se reforzó a finales de los noventa con algunas grandes actuaciones públicas (TNC, Mercat de les Flors). Grandes iniciativas que en la última década han dado paso a iniciativas privadas, menos exigentes en términos económicos, pero que también pueden derivar en repercusiones importantes para el territorio. Ahora bien, para que ello ocurra es preciso que se den consensos amplios, no sólo entre la clase política, sino en el conjunto de agentes de la ciudad. Un requisito relativamente fácil de obtener gracias a la neutralidad temática que habitualmente tienen los contenidos culturales (difícilmente alguien se opondrá a la creación de un equipamiento teatral). A pesar de esta sencillez, será fundamental una sólida actuación de base, que cree consensos y que garantice la coherencia de las diversas actuaciones emprendidas (FERRARI, 2002).

El reto consiste en potenciar estos espacios en términos de futuro. Como hemos comentado, las aperturas y cierres de salas son una constante. En consecuencia, es preciso un esfuerzo constante en este campo para potenciar la creatividad, los impactos y los beneficios en términos artísticos y sociales. De lo contrario, la utilidad del equipamiento en términos de renovación física y social de su entorno se verá cuestionada y puede generar polémicas, problemas económicos e incluso condicionar el desarrollo de ciertas actuaciones futuras. En este sentido, podemos considerar muy positivo el esfuerzo realizado por parte de administraciones públicas y agrupaciones privadas por implantarse en localizaciones alejadas de los centros tradicionales. A

menudo se tiende a generalizar el impacto de la regeneración producida por determinadas actuaciones culturales, cuando en realidad únicamente benefician a un segmento limitado de población; la más próxima al área de actuación (MCGUIGAN, 1996). La difusión de los teatros por el conjunto de la ciudad ayuda a conseguir repercusiones duraderas y amplias en clave de ciudad y consolidar los beneficios económicos, sociales y de imagen de dichas actuaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- ALOY, G.; OLAIZOLA, E. & RAMON, A. (2011): «Cartografia teatral de Barcelona» en ALOY, G.; OLAIZOLA, E. & RAMON, A. Arxiu d'arquitectura teatral, Edición online: <http://www.theatresatrisk.org> (20/02/2012)
- FERRARI, S. (2002): *Event Marketing: I grandi eventi e gli eventi speciali come strumenti di marketing*, Padova, Casa editrice dott. Antonio Milani
- LANDRY, C.; GREENE, L.; MATARASSO, F. & BIANCHINI, F. (1996): *The Art of Regeneration: Urban Renewal through Cultural Activity*, Stroud, Comedia
- MCGUIGAN, J. (1996): *Culture and the public sphere*, London, Routledge
- MONACI, S. (2005): *Il futuro nel museo. Come i nuovi media cambiano l'esperienza del pubblico*, Milano, Guerini studio
- SOBREQÜÉS, J. (1991-2001): *Història de Barcelona*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana
- STROM, E. (2002): «Converting pork into porcelain: cultural institutions and downtown development» *Urban Affairs Review*, núm. 38, pàg 3 – 28

GGU

Grupo de Geografía Urbana

