



Nuevos escenarios urbanos: nuevos conflictos y nuevas políticas

XIII Coloquio de Geografía Urbana

Margarita Castañer Vivas
Joan Vicente Rufí
Jaume Feliu Torrent
Javier Martín Uceda
(eds.)

Nuevos escenarios urbanos: nuevos conflictos y nuevas políticas

**NUEVOS ESCENARIOS URBANOS: NUEVOS
CONFLICTOS Y NUEVAS POLÍTICAS**

XIII Coloquio de Geografía Urbana

Margarita Castanyer Vivas
Joan Vicente Rufí
Jaume Feliu Torrent
Javier Martín Uceda
(eds.)

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70/93 272 04 47).

Corrección lingüística: Redactum

© del texto original: los autores

© de las imágenes del libro: los autores

© del diseño de la cubierta: Documenta Universitaria

© de la edición: Documenta Universitaria

ISBN: 978-84-9984-385-8

Girona, 2017

Índice

Introducción	11
--------------------	----

EJE TEMÁTICO I: CRISIS INMOBILIARIA Y CRISIS URBANA: ¿DÓNDE ESTAMOS?

El impacto desigual de la crisis inmobiliaria en los barrios de Barcelona: un análisis a partir de los precios de las viviendas	14
--	-----------

CARLES DONAT MUÑOZ

1. Introducción	15
2. Algunas consideraciones teóricas y metodológicas.....	15
3. Resultados y discusión	16
4. Conclusiones	24
Bibliografía.....	25
Anexos	26

Las áreas metropolitanas de A Coruña y Vigo: crisis inmobiliaria vs crisis urbana.....	29
---	-----------

DANIEL BARREIRO QUINTÁNS Y RAMÓN LÓPEZ RODRÍGUEZ

1. Introducción	30
2. La evolución del caso gallego.....	31
3. El área metropolitana de A Coruña	36
4. El área metropolitana de Vigo.....	44
5. Conclusiones.....	51
Bibliografía.....	52

Castilla-La Mancha y sus nuevos escenarios urbanos: las ciudades fantasma	53
--	-----------

MARÍA DEL CARMEN CAÑIZARES RUIZ, MARÍA ÁNGELES RODRÍGUEZ DOMENECH

1. Introducción: de la burbuja inmobiliaria a la crisis económica en España.....	54
2. Crisis en Castilla-La Mancha: los nuevos escenarios urbanos	55
3. Urbanismo y «ciudades fantasma» en Castilla-La Mancha	58
4. Breves conclusiones	69
Bibliografía.....	70

Vulnerabilidad urbana y exclusión. La fragmentación social de la ciudad postcrisis75

MARÍA JOSÉ PIÑEIRA MANTIÑÁN, JESÚS MANUEL GONZÁLEZ PÉREZ,
RUBÉN C. LOIS GONZÁLEZ

1. Introducción	76
2. Estudios sobre vulnerabilidad y desigualdad urbana en las ciudades españolas	76
3. Factores de vulnerabilidad.....	78
4. Indicadores de vulnerabilidad.....	82
5. Desigualdad urbana: identificación de barrios vulnerables en Palma y a Coruña.....	83
6. Conclusiones	88
Bibliografía.....	88

Dinámica inmobiliaria en la periferia de la zona metropolitana de la ciudad de México 91

LUIS ALBERTO SALINAS ARREORTUA, ANA MELISA PARDO MONTAÑO

1. Introducción	92
2. Oferta de viviendas en la ZMCM	92
3. Sector inmobiliario en la ZMCM	95
4. Conclusiones	97
Bibliografía.....	98
Referencias electrónicas	99

Vivienda de interés social abandonada: el caso de Tijuana, Baja California 100

MARÍA DEL CARMEN VALVERDE VALVERDE, MARÍA DE LOS ANGELES ZÁRATE LÓPEZ,
ALONSO HERNÁNDEZ GUITRÓN

1. Introducción	101
2. Antecedentes	102
3. Metodología	106
4. El contexto de Tijuana.....	106
5. Casos de estudio	108
6. Conclusiones	119
Bibliografía.....	120

Los espacios de actividad, una medida de la movilidad cotidiana en época de crisis.

La UAB como ejemplo..... 121

GUILLEM VICH, XAVIER DELCLÒS, ORIOL MARQUET, CARMÉ MIRALLES-GUASCH

1. Introducción	122
2. Fuentes y metodología	124
3. Resultados.....	127
4. Discusión y conclusiones	130
Bibliografía.....	131

EJE TEMÁTICO 2:
NUEVOS O VIEJOS ESCENARIOS URBANOS:
NUEVAS O VIEJAS ACTITUDES Y POLÍTICAS

Segregación residencial de la población extranjera en la ciudad turística: una lectura a partir del caso de Salou (Costa Dorada)	135
MARINA PUJOL-PERDICES, AARON GUTIÉRREZ	
1. Introducción y objetivos.....	136
2. Cuestiones metodológicas	136
3. Resultados.....	140
4. Conclusiones	149
Bibliografía.....	149
Grandes proyectos de transformación urbana pendientes en Madrid.....	151
DOLORES BRANDIS	
1. Introducción	152
2. Los grandes proyectos de transformación urbana	152
3. Los grandes proyectos madrileños en la agenda del modelo de urbanismo neoliberal	155
4. Las grandes operaciones replanteadas por el nuevo gobierno municipal	164
5. Conclusiones.....	167
Bibliografía.....	168
Aplicación de metodologías participativas en el uso y gestión del espacio público. El caso de las Palmas de Gran Canaria.....	173
ITAHISA CHÁVEZ SANTANA, CARMEN GINÉS DE LA NUEZ	
1. Introducción	174
2. Experiencia participativa: área de intervención y metodología	175
3. Conclusiones	182
Bibliografía.....	183
Cenários urbanos brasileiros: novas ou velhas práticas?	185
NELI APARECIDA DE MELLO-THÉRY, HERVÉ THÉRY	
1. A questão urbana no século XXI.....	186
2. As políticas públicas municipais, planejamento e capacidade de execução.....	193
Bibliografía.....	199

Nuevos enfoques en el estudio de la movilidad urbana. Calidad de vida y accesibilidad peatonal a equipamientos colectivos: el caso del municipio de Valencia ... 200

FÉLIX FAJARDO MAGRANER

1. Introducción	201
2. Objetivos	202
3. Metodología	203
4. Resultados.....	206
5. Conclusiones.....	218
6. Agradecimientos.....	220
Bibliografía.....	220

Los escenarios de la reinención cultural y sus nuevos espíritus de lugar221

VÍCTOR FERNÁNDEZ SALINAS, ROCÍO SILVA PÉREZ

1. Presupuestos de la comunicación	222
2. Málaga, reinventándose como ciudad	223
3. Escenarios y espíritu de los lugares de la reinención urbanística y patrimonial Malagueña	227
4. Conclusiones	241
Bibliografía y referencias digitales.....	243

La incidencia de las políticas de austeridad en el verde urbano..... 246

ALEJANDRO GÓMEZ GONÇALVES, JOSÉ LUIS SÁNCHEZ HERNÁNDEZ,

ANTONIO CEBALLOS BARBANCHO

1. Introducción	247
2. Metodología	247
3. Resultados.....	251
4. Conclusiones	255
Bibliografía.....	255

Nuevos tiempos para los viejos barrios. Transformaciones recientes de la trasera de la Gran Vía Madrileña256

LETICIA JÁCOMO

1. Introducción	257
2. El control del territorio: la definición de <i>Triball</i>	258
3. Proceso paralelo de desterritorialización.....	262
4. Evolución reciente. Impacto de la crisis y reformulación.....	264
Bibliografía.....	270

Los cambios sociodemográficos en respuesta a la ausencia de políticas públicas en el entorno urbano. El gran San Blas (Madrid)273

ANTONIO J. PALACIOS GARCÍA, CARMEN HIDALGO GIRALT, ANA MELLADO SAN GABINO

1. Introducción	274
2. Breve estado de la cuestión y planteamientos metodológicos	275
3. Conformación histórica y situación actual.....	276
4. Evolución sociodemográfica	278
5. Conclusiones.....	283
Agradecimientos	284
Referencias bibliográficas	284

Nuevos y viejos espacios-problema tras la crisis. Impacto de la política de provisión de servicios públicos de proximidad en la ciudad de Valencia 286

MARÍA DOLORES PITARCH-GARRIDO, JULIA SALOM CARRASCO,

FÉLIX FAJARDO MAGRANER

1. Introducción: equipamientos públicos y ciudad	287
2. La accesibilidad como medida de calidad de vida	290
3. Objetivos y metodología	291
4. Resultados.....	294
5. Reflexiones y conclusiones	307
Bibliografía.....	308

Movilidad residencial y segregación urbana en el área metropolitana de Valencia, 2004-2014..... 310

JULIA SALOM, LORENA PASCUAL

1. Introducción	311
2. Objetivos, fuentes y metodología	312
3. Resultados.....	315
4. Conclusiones	331
Bibliografía.....	332

Lorca ciudad: nuevos escenarios urbanos y nuevas actitudes tras un desastre de origen natural.....334

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ-SÁNCHEZ, RAMÓN GARCÍA-MARÍN,

FRANCISCO BELMONTE-SERRATO

1. Introducción	335
2. El desastre.....	336
3. Cinco años desde el desastre	337
4. Conclusiones	339
Bibliografía.....	339

**La actual fisonomía de las ciudades españolas tras los grandes eventos:
de la necesidad al abandono341**

JOSÉ JAVIER SERRANO LARA, NÉSTOR VERCHER SAVALL

1. Introducción: el turismo y los grandes eventos en España..... 343
2. Hipótesis y metodología 344
3. Los grandes eventos como motor de cambio de usos del suelo..... 345
4. El impacto y coste socioeconómico de los grandes eventos..... 354
5. Conclusión359
- Bibliografía.....361

EJE TEMÁTICO 3:

EL EFECTO FRONTERA Y LOS ESPACIOS URBANOS TRANSFRONTERIZOS

La cooperación territorial y desarrollo local: el caso de la Cerdanya365

MATTEO BERZI, MARGARIDA CASTAÑER I VIVAS

1. Introducción 366
2. La cooperación transfronteriza en europa. El apoyo de Unión Europea
(enfoque *TOP-DOWN*)..... 367
3. Las iniciativas de los actores locales y regionales (enfoque *BOTTOM-UP*) 368
4. La Cerdanya: una microrregión transfronteriza 368
5. Conclusiones.....372
- Bibliografía.....372

**Ciudades abaluartadas de la raya ibérica:
declaraciones y candidaturas a patrimonio mundial..... 374**

ANTONIO-JOSÉ CAMPESINO FERNÁNDEZ, VÍCTOR JIMÉNEZ BARRADO

1. Introducción375
2. Ciudades abaluartadas de la raya ibérica.....375
3. Ciudades declaradas patrimonio mundial..... 382
4. Ciudades candidatas a patrimonio mundial 385
5. Badajoz. Reverso de elvas en la gestión patrimonial..... 388
6. Conclusiones 392
7. Agradecimientos393
- Bibliografía.....393

Dinámicas y estrategias en las ciudades fronteras ibéricas397

LORENZO LÓPEZ TRIGAL

1. Introducción 398
2. Caracterización de espacios fronterizos e identificación de centralidades..... 399
3. Dinámicas urbanas y estrategias de desarrollo urbano 402
4. Estrategias de cooperación entre ciudades y desfronterización. 407
- Bibliografía y documentación..... 409

Introducción

Durante los días 15-18 de junio tuvo lugar el XIII Coloquio de Geografía Urbana, en esta ocasión organizado por el Departamento de Geografía de la Universitat de Girona. Bajo el título *Nuevos escenarios urbanos: nuevos conflictos y nuevas políticas*, el argumento del encuentro era doble. Por un lado, se proponía una reflexión en torno a la situación poscrisis de las ciudades —sin dejar de poner en cuestión que el prefijo se ajuste a la realidad—, y el estado de los problemas urbanos heredados y de las políticas para afrontarlos. Por otro lado el segundo argumento de debate se centró en los impactos de la crisis y las nuevas formas de respuesta a la misma en territorios fronterizos (como el gerundense), con la intención de poder comparar realidades urbanas muy próximas pero con marcos legales, tradiciones,... diferentes

Estos dos argumentos dieron pie a estructurar las 23 comunicaciones recibidas en tres ejes, que llevaban por título: «¿Crisis inmobiliaria y crisis urbana: dónde estamos?»; «Nuevos o viejos escenarios urbanos: nuevas o viejas actitudes y políticas» y «El efecto frontera y los espacios urbanos transfronterizos».

Las sesiones tuvieron lugar en diferentes espacios, siguiendo un itinerario que llevó a los asistentes desde Girona hasta Roses, pasando por Figueres, la Jonquera y Perpiñán. La primera sesión tuvo lugar pues en la capital, con una conferencia inaugural a cargo de la arquitecta y activista social Itziar González Virós, quien desde su experiencia profesional y de gestión ofreció un diagnóstico sobre la relación entre ciudadanos y administraciones, así como la participación ciudadana en la definición de objetivos y proyectos colectivos en espacios urbanos.

El segundo día inició la sesión una parada en Figueres donde, desde el mirador del castillo de Sant Ferran, el geógrafo de la UdG Javi Martín expuso la importancia y las dinámicas del corredor de infraestructuras compuesto por la carretera nacional A2, la autopista AP7,

y el doble paso ferroviario de la línea convencional y la de AVE, así como su impacto en el área urbana ampurdanesa. A continuación, la siguiente etapa llevó al grupo hasta la Jonquera, la pequeña localidad fronteriza que en los últimos veinticinco años ha vivido una profunda transformación en paralelo a los cambios políticos y económicos a nivel europeo y estatal. Actualmente, como explico el exalcalde Jordi Cabezas, el municipio es un centro logístico de primera magnitud, así como mantiene una relación transfronteriza particularmente interesante en términos comerciales con sus vecinos del norte.

La tercera etapa tuvo su centro de interés en Perpiñán, la capital de la región francesa de los Pirineos Orientales, marcada por sus profundos problemas sociourbanísticos tanto de parte de su centro histórico como de su periferia. Fue el geógrafo de la universidad de Via Domitia, David Giband, el encargado de hacer el relato del recorrido por ambos espacios, así como de los diferentes intentos impulsados desde las instituciones públicas para dar solución a dichos problemas.

El día siguiente se inició en Roses, una de las poblaciones turísticas más importantes del litoral catalán en las que se han experimentado políticas para la recalificación turística de mayor interés. El punto de partida era, como se sabe, una localidad turística que vivió el boom del sector en los años sesenta/setenta, con todas las implicaciones de carácter urbanístico que ello conlleva. Desde hace unos años, son diversas las iniciativas llevadas a cabo tanto para dirigir el modelo turístico hacia otros parámetros, así como para transformar el modelo territorial heredado de aquellas décadas. La profesora Rosa Maria Fraguell de la UdG fue quien realizó las explicaciones de dichas experiencias, sobre todo las vinculadas a resaltar en espacio natural en el que se asienta Roses —parques naturales del Cap de Creus y de los Aiguamolls de l'Empordà—, y del legado histórico griego y romano.

Más particular y difícil, si cabe, fue la situación vista en la siguiente y última etapa: la macrourbanización de Empuriabrava, con la marina residencial de mayor capacidad de Europa. De nuevo, la profesora Fraguell explicó el origen del proyecto en los años setenta —como modelo de turismo de alta calidad, asociado a la náutica— y el presente, marcado por la depreciación y la degradación de la oferta inmobiliaria de la urbanización, y por los problemas sociales y espaciales que sufre.

Finalmente, de nuevo en Roses, tuvieron lugar las dos sesiones paralelas de presentación y debate de comunicaciones presentadas. La clausura de la jornada, y del coloquio, consistió en un debate inicialmente entre los profesores Oriol Nel·lo, de la Universidad Autónoma de Barcelona, y el prestigioso urbanista italiano Francesco Indovina en torno a los procesos de urbanización contemporáneos y su gobierno, que dio paso al diálogo abierto con todos los participantes.

Desde el comité organizador queremos agradecer a todos los ponentes su presencia en Girona, así como su empeño y dedicación con sus presentaciones. Por otro lado, agradecer a todas las personas que han sido necesarias para poder llevar a cabo todo el coloquio, en especial los conferenciantes invitados, al Departamento de Geografía y la Cátedra de Geografía y Pensamiento Territorial, a los ayuntamientos implicados y, finalmente, a la Asociación de Geógrafos Españoles.

EJE TEMÁTICO I:
CRISIS INMOBILIARIA Y CRISIS URBANA:
¿DÓNDE ESTAMOS?

¿Qué relaciones existen entre la crisis inmobiliaria y la urbana? ¿Se está saliendo de la crisis inmobiliaria? ¿Quién, dónde, en qué condiciones?

El impacto desigual de la crisis inmobiliaria en los barrios de Barcelona: un análisis a partir de los precios de las viviendas

CARLES DONAT MUÑOZ

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
Universitat Autònoma de Barcelona
carles.donat@uab.cat

Resumen:

El objetivo de la comunicación es analizar el impacto de la crisis económica e inmobiliaria, iniciada en 2008, en los barrios de Barcelona. Se analiza el precio medio de la vivienda de segunda mano y la renta familiar media en los setenta y tres barrios de la ciudad. Los resultados obtenidos permiten concluir que durante la crisis económica los precios medios de las viviendas han disminuido más en los barrios vulnerables y menos en aquellos con unas rentas medias más elevadas.

Palabras clave: Barcelona, crisis, precios viviendas, barrios, desigualdades

Abstract: Unequal impact of real estate crisis in the neighborhoods of Barcelona: an analysis on the basis of housing prices.

The aim of this paper is to analyse the impact of the economic and property crisis, which began in 2008, between the neighborhoods of Barcelona. Average prices of second-hand housing and family income in the seventy-three neighborhoods of the city is analysed. Results allow concluding that during the economic crisis home prices have fallen more in vulnerable neighborhoods and less in those with higher average incomes.

Keywords: Barcelona, crisis, housing prices, neighborhoods, inequalities

1. Introducción

Durante las últimas dos décadas ha acontecido en España uno de los ciclos inmobiliarios más intensos desde que se dispone de datos, tanto durante la fase alcista del ciclo (1996-2007) como durante el periodo recesivo del ciclo (2007-2014).

No obstante, estas tendencias generales esconden diferencias sustanciales entre territorios. En este sentido, hay un nutrido grupo de trabajos que han tratado estos aspectos centrándose en las diferencias a nivel regional (BURRIEL, 2008; GUTIÉRREZ Y DELCLÒS, 2015). En cambio, en buena parte debido a la escasez de datos, hay menos aproximaciones que hayan profundizado en las diferencias que se dan en el interior de las ciudades, entre los diferentes barrios de las mismas. Precisamente, el trabajo que se presenta a continuación se enmarca en esta segunda tipología.

En concreto, en la presente comunicación se analiza la evolución de los precios medios de compraventa de segunda mano en los 73 barrios de Barcelona entre los años 2007 y 2015, un periodo que cubre la fase recesiva del último ciclo inmobiliario (2007-2014) y el año 2015, en el que algunos indicadores del mercado inmobiliario han cambiado de tendencia. El objetivo es mostrar las diferencias encontradas en la evolución de los precios y relacionarlas con las desigualdades en el nivel de renta medio de los barrios. Para llevar a cabo este objetivo, se trabaja con dos variables de las que se dispone de serie histórica, el precio medio de la vivienda de segunda mano (2007-2015), recopilado por el portal inmobiliario Idealista.com, y la renta familiar media (2008-2013), estimada por el equipo de Barcelona Economía del Ayuntamiento de Barcelona.

Después de esta introducción, la comunicación se estructura en otros tres epígrafes. En el segundo, se presentan muy brevemente algunas consideraciones teóricas y metodológicas. En el tercero, se analizan y se discuten los resultados obtenidos para el periodo de crisis inmobiliaria 2007-2014, así como para el año 2015, en el que se vislumbra un cambio de tendencia. Finalmente, en el quinto epígrafe se exponen las conclusiones.

2. Algunas consideraciones teóricas y metodológicas

El mercado de la vivienda está compuesto realmente por mercados que responden a diferentes demandas. Estas demandas están condicionadas por diversos factores, entre los que cabe destacar el tamaño del hogar, el momento del curso de vida, el hecho de ser recién llegado o no y, en el caso de ser así, el lugar de origen. Pero el principal factor que condiciona el acceso, las características y la localización de la residencia es el nivel de renta.

De esta manera, la renta del suelo, expresada mediante el precio de la vivienda, actúa como causante de la distribución desigual de los grupos sociales en el territorio en función de su capacidad económica, y es uno de los principales mecanismos en los procesos de segregación urbana. Lógicamente, la intervención pública en los barrios puede amortiguar, revertir o por el contrario acelerar estas tendencias. Ahora bien, el mercado de la vivienda es al mismo tiempo causa y consecuencia ya que, precisamente debido a la concentración de población con menores ingresos, los mecanismos del mercado pueden dar lugar a que los precios evolucionen de manera diferenciada respecto a otros vecindarios donde hay un nivel de renta más elevado. Se trata pues de un «efecto de barrio» sobre los precios de la vivienda.

Pues bien, estos mecanismos tienen lugar en un contexto de profunda crisis económica y social, donde el incremento de las desigualdades se ha acelerado y donde se han producido unas notables

transformaciones en las necesidades y en la demanda de vivienda que no han afectado por igual a todos los grupos sociales ni a todos los barrios (NEL·LO Y DONAT, 2014; SARASA *et al.*, 2013; SARASA, 2014). El trabajo que se presenta a continuación se encuadra dentro de este resumido marco teórico con el objetivo apuntar las principales causas que, según el autor, explican el comportamiento diferencial en la evolución de los precios en los barrios de Barcelona durante la última crisis inmobiliaria, acontecida entre los años 2007-2014.

Como se ha avanzado, en el presente trabajo se utilizan dos fuentes para las cuales hay datos disponibles sobre la gran mayoría de los setenta y tres barrios de Barcelona y que cubren el periodo que se quiere analizar. Por una parte, la renta familiar, elaborada por el equipo de Barcelona Economía del Ayuntamiento de Barcelona para los años 2000, 2005 y para el periodo 2008-2013, último dato disponible (BARCELONA ECONOMIA, 2008; GABINET TÈCNIC DE PROGRAMACIÓ. AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2014). Se trata de una estimación de la renta familiar que se expresa en relación con la media de la ciudad en cada año que toma valor índice 100.

Por otra parte, por lo que respecta a los precios medios en el mercado de segunda mano, se toman como referencia los datos que publica el portal inmobiliario Idealista.com, de los cuales se dispone de la serie desde el año 2007. Pese a que el portal no facilita un documento metodológico detallado se trata, por la cantidad de información que contiene, por su detalle territorial y por la serie temporal, de la mejor fuente disponible. Actualmente, es utilizada y publicada junto a otras fuentes por los organismos del Ayuntamiento (DONAT, 2015). Se trabaja con los precios de segunda mano por dos razones. En primer lugar, porque no hay información disponible que cumpla los requisitos territoriales y temporales en el segmento de compraventa de obra nueva ni tampoco en el de alquiler. Por ejemplo, en el segmento de compraventa de obra nueva, la serie facilitada por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad (DTS) de la Generalitat de Cataluña, a partir de los estudios de mercado realizados por diferentes consultores, se remonta al año 1989 para la ciudad de Barcelona y sus diez distritos, pero no hay datos sobre los barrios. Solo a partir del año 2013 se dispone de estos datos sobre barrios, en este caso a partir de una fuente nueva: el Colegio de Registradores de la Propiedad. En el mercado de alquiler, la serie también la facilita el DTS, en este caso a partir de las fianzas de los nuevos contratos de alquiler depositadas en el Instituto Catalán del Suelo. La serie empieza en el año 2000 a escala de ciudad y distritos, pero solo a partir del 2013 la información está desglosada por barrios. En segundo lugar, se toman como referencia los precios de segunda mano porque en una ciudad consolidada como Barcelona es el segmento mayoritario en el mercado de compraventa. En efecto, desde el año 2004, cuando empieza la serie de transacciones de compraventa facilitada por el Ministerio de Fomento a partir de los datos del Consejo General del Notariado, las operaciones de compraventa de segunda mano han superado el 80% del total en la ciudad de Barcelona. Incluso en los años 2013 y 2014 se han situado por encima del 90%.

3. Resultados y discusión

Entre los años 1996 y 2007 se produjo en España el último episodio de burbuja inmobiliaria, caracterizado por un intenso y prolongado crecimiento de la construcción y de los precios. En la ciudad de Barcelona, el precio medio de la vivienda de segunda mano prácticamente se cuadruplicó en términos nominales, con un crecimiento del 281,3%. Es decir, una tasa de crecimiento anual acumulado del 12,9%, mientras que el Índice de Precios de Consumo (IPC) creció un 3% interanual de media.

Desde el verano de 2007, sin embargo, la crisis financiera internacional actuó como detonante, dando lugar a la explosión de la última burbuja inmobiliaria que se prolongaba ya durante una década. Se inició, de esta manera, un periodo de recesión en el mercado inmobiliario, caracterizado por una intensa contracción de la edificación residencial, un abrupto retroceso de las operaciones de compraventa de viviendas y un marcado descenso de los precios de las viviendas. Así, la crisis inmobiliaria deja en la ciudad de Barcelona el siguiente balance. En el campo de la edificación residencial, se pasa de 5.803 viviendas iniciadas en el 2006 a 752 en el 2014, un descenso del 87%. Por lo que respecta a las transacciones de compraventa, se pasa de 21.310 operaciones en el 2006 a 9.471 en el 2013, un retroceso del 55,6%. En el año 2014, las transacciones ya se incrementan para situarse en 12.819 operaciones. Por su parte, el precio de la vivienda de obra nueva pasa de 5.952 €/m² construido en el 2007 a 3.759 €/m² construido en el 2014, un descenso del 36,8%. Finalmente, el precio medio de la vivienda de segunda mano descendió un 31,7% en términos nominales entre los años 2007 y 2014. Es decir, una tasa de crecimiento anual acumulado negativa del 5,3%, mientras que el IPC aumentó solo un 1,6% interanual de media.

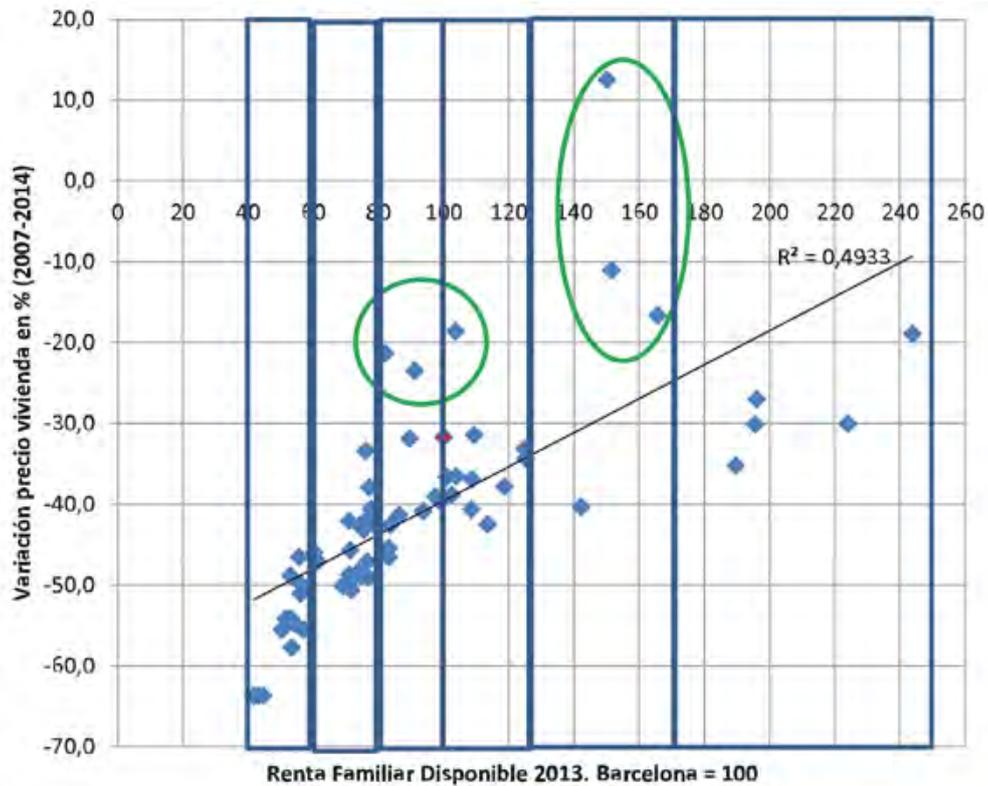
3.1. La crisis inmobiliaria en los barrios de Barcelona. 2007-2014

Como se acaba de ver, entre los años 2007 y 2014, el precio medio de la vivienda de segunda mano en la ciudad de Barcelona disminuyó un 31,7%. Ahora bien, este valor promedio esconde grandes diferencias entre los barrios de la ciudad, y estas diferencias están muy relacionadas con las desigualdades en la distribución de la renta familiar media en el territorio, como se intentará mostrar a continuación.

En la figura 1 se muestra la interrelación entre dos variables: la variación de los precios medios de la vivienda de segunda mano en el período 2007-2014 y la renta familiar disponible media en el año 2013 en los barrios de Barcelona a partir de un índice donde la media de la ciudad es igual a cien. Como se puede apreciar en el gráfico de dispersión, los valores obtenidos para cada barrio se ajustan, en general, a la línea de tendencia, que presenta una pendiente positiva. Es decir, que en los barrios con rentas más bajas (y con unos precios medios más reducidos) los precios han disminuido con mayor intensidad, mientras que en los barrios con rentas más altas (y con unos precios medios superiores), el descenso de los precios ha sido más moderado. Con todo, hay algunos barrios que se distancian de manera notable de la línea de tendencia por su parte superior, lo que indica que los precios disminuyen menos de lo que cabría esperar a partir la renta media de estos vecindarios. Veamos con detalle estos resultados, tomando como referencia los seis intervalos de renta propuestos en la figura 1 y que se concretan territorialmente en el mapa de la figura 2.

En efecto, los barrios con un nivel de renta muy bajo (inferior a 60) son los que presentan unos descensos de precios más notables en el periodo 2007-2014. En concreto, el descenso de precios oscila entre el 63,7% de Vallbona, Ciutat Meridiana y Torre Baró, y el 46,6% de Verdum (véase, en el anexo, el mapa con el nombre de los barrios). Como se puede apreciar en el mapa de la figura 2, la mayoría de los barrios que se incluyen en este intervalo se sitúan en la periferia norte de la ciudad, en las estribaciones de la sierra de Collserola en el distrito de Nou Barris y en el barrio andreuense de Trinitat Vella. A estos barrios hay que añadir el del Carmel, en la vertiente norte de la colina que lleva el mismo nombre; los vecindarios de la Verneda i la Pau, y el Besòs i el Maresme, ambos en el límite con el municipio de Sant Adrià del Besòs; y, finalmente, la Marina del Prat Vermell, con presencia muy residual de población, dado su carácter predominantemente portuario-comercial, industrial y logístico.

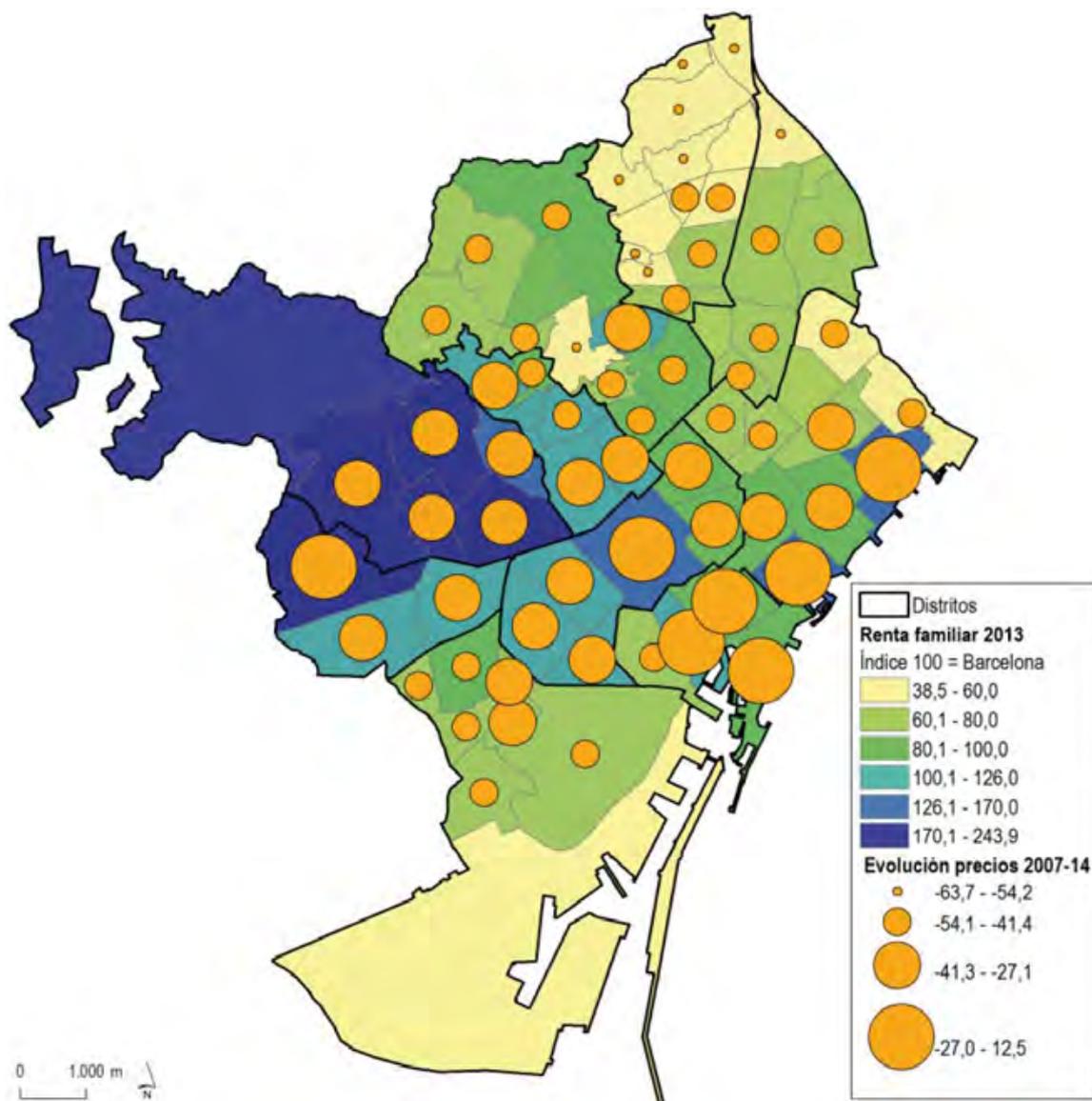
Figura 1. Gráfico de dispersión de la variación del precio medio de la vivienda (2007-2014) y la renta familiar disponible (2013). Barrios de Barcelona.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Gabinete Técnico de Programación, el Ayuntamiento de Barcelona y el portal Idealista.com

En general, se trata de barrios periféricos que se edificaron en terrenos con fuertes pendientes entre los años cincuenta y setenta del siglo pasado, donde predominan algunas de las formas y procesos de crecimiento urbano más característicos de ese periodo. En primer lugar, polígonos de vivienda pública edificados en los años cincuenta, la mayoría de ellos con viviendas de dimensiones reducidas y con otros déficits de accesibilidad o de aislamiento que han sido objeto de intervenciones de rehabilitación (viviendas de la Obra Sindical del Hogar en Trinitat Nova, Verdum, La Pau, del Instituto Nacional de la Vivienda en Trinitat Nova, del Patronato Municipal de la Vivienda en el polígono sudoeste del Besòs), e incluso de demolición y sustitución (viviendas del Patronato Municipal de la Vivienda en Trinitat Nova y en Via Trajana, Viviendas del Gobernador en el barrio de Verdum). En segundo lugar, polígonos de iniciativa privada edificados durante los años más intensos del desarrollismo que, en general, también han sido objeto de rehabilitación debido a déficits de accesibilidad y/o de aislamiento (Ciutat Meridiana, la Verneda, Canyelles). En tercer lugar, buena parte del tejido actual en algunos de estos barrios con rentas más bajas tiene su origen en formas de urbanización marginal (Torre Baró, Vallbona, les Roquetes, el Carmel), donde pese a la desafectación de la mayoría del suelo de estos barrios y a las mejoras en la calidad edificatoria, aún persisten déficits en el parque de viviendas, que se unen a las dificultades de accesibilidad derivadas de las fuertes pendientes y a los enormes carencias de suelo para dotar a estos barrios de equipamientos y servicios públicos.

Figura 2. Evolución del precio medio de segunda mano en los barrios de Barcelona según su nivel de renta. 2007-2014.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Gabinete Técnico de Programación, el Ayuntamiento de Barcelona y el portal Idealista.com

En el siguiente intervalo, formado por los barrios con un nivel de renta bajo (de 60 a 80), el descenso de precios es inferior respecto al intervalo de renta muy baja que se acaba de ver (véase figura 1). En efecto, la disminución de precios va del 50,7% en el barrio del Bon Pastor en el distrito de Sant Andreu, al 33,5% en Provençals del Poblenou, más al sur, en el distrito de Sant Martí, mientras que en los barrios de renta muy baja los precios oscilaban entre descensos del 63,7% y del 46,6%.

Como se puede apreciar en el mapa, los barrios con rentas bajas ocupan la práctica totalidad de los distritos de Sant Andreu y de Sants-Montjuïc, además de incluir los barrios de Porta y Vilapicina i Torre Llobeta, al sur de Nou Barris, otros cuatro barrios en el distrito

de Horta-Guinardó, los barrios al norte de la Diagonal en el distrito de Sant Martí y, finalmente, el Raval en Ciutat Vella.

Tienen en común que se trata de barrios populares, pero en general presentan unas características heterogéneas por lo que respecta al periodo de edificación, a los tejidos y a las características del parque de viviendas. Por ejemplo, solo en el distrito de Sant Andreu se incluyen desde el núcleo histórico, con buena parte del tejido de la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, hasta el polígono del Congreso, con 2.729 viviendas edificadas entre mediados de los años cincuenta y mediados de los sesenta del siglo XX, pasando por los barrios de casas baratas de finales de los años veinte: Baró de Viver y Bon Pastor, demolidos y sustituidos en su mayor parte, y aislados del resto del tejido residencial por zonas industriales.

Siguiendo el gráfico de dispersión, en los barrios con un nivel de renta medio-bajo (de 80 a 100) la evolución de los precios en el periodo 2007-2014 sube un peldaño respecto al grupo de renta baja, con descensos que se sitúan entre el 46,6% del barrio del Coll y el 21,1% de la Barceloneta (véase figura 1).

Como se puede observar en el mapa, estos barrios se localizan en diferentes distritos de la ciudad. Cinco barrios en Horta-Guinardó, el Parc i la Llacuna del Poblenou y Poblenou en Sant Martí, el Fort Pienc y la Sagrada Família en el Eixample, el barrio de Sants, y los barrios de la Barceloneta y Sant Pere-Santa Caterina-la Ribera en Ciutat Vella.

Se trata, como en el grupo anterior, de barrios de carácter popular, pero con un perfil heterogéneo en lo que respecta a los aspectos urbanísticos y las características del parque de viviendas. En general, como se ha visto, se ajustan a la línea de tendencia, con la clara excepción de dos de ellos, los barrios de la Barceloneta y Sant Pere-Santa Caterina-la Ribera en Ciutat Vella, a los que se volverá más adelante. Baste avanzar que el comportamiento diferencial en lo que respecta a la evolución de los precios se combina con cambios en la composición socioeconómica de sus residentes.

Continuado con la figura 1, en los barrios con rentas medias-altas se produce un nuevo salto y el descenso de los precios se modera respecto a los barrios con rentas medias-bajas que se acaban de ver. En este caso, los precios oscilan entre un descenso del 42,5% en el barrio de la Salut, en el distrito de Gràcia y una disminución de solo el 18,6% en el céntrico barrio Gòtic.

Forman parte de este intervalo de renta cuatro de los cinco barrios del distrito de Gràcia; la Font d'en Fargues en Horta; Sant Antoni, la Nova Esquerra de l'Eixample y la Vella Esquerra de l'Eixample, en el Eixample; la Maternitat i Sant Ramón, y les Corts en el distrito del mismo nombre; y el ya mencionado barrio Gòtic. De nuevo, la tipología de barrios es, aún más si cabe, heterogénea desde el punto de vista de su configuración histórica, de los tejidos existentes y de las tipologías residenciales. No obstante, prácticamente ya no se encuentran polígonos de vivienda públicos de los años cincuenta y sesenta del siglo XX, ni tampoco tejidos que tengan su origen en procesos de urbanización marginal.

Como se puede apreciar en la figura 1, todos los barrios presentan un buen ajuste a la línea de tendencia, con la única excepción del barrio Gòtic, que presenta un descenso del precio medio de segunda mano notablemente más moderado de lo que cabría esperar por su nivel de renta. De nuevo, como sucede con los otros dos barrios céntricos que se acaban de ver, estas divergencias se relacionan con procesos de gentrificación, es decir, de cambio de población con niveles de renta bajos por otra con niveles de renta más altos, acompañados por una reinversión asociada de capital fijo (CLARK, 2005).

Estos procesos de gentrificación se vienen produciendo durante las últimas décadas en algunas partes de los barrios céntricos de la ciudad de Barcelona (TAPADA-BERTELI Y ARBACI, 2011). Ahora bien, solo desde el año 2008, coincidiendo con el periodo de crisis económica, todos estos barrios han incrementado significativamente su posición respecto al nivel de renta media de la ciudad. Así, la Barceloneta tenía un nivel de renta de 65,9 en el año 2008 y en 2013 ya es de 82,1, es decir, en solo cinco años ha pasado del grupo de barrios con un nivel bajo de renta al grupo de renta media-baja. Por su parte, Sant Pere-Santa Caterina-la Ribera, pese a que se mantiene en el grupo de barrios de nivel de renta media-baja, ha pasado de un nivel de renta de 81,8 a 91,2. Finalmente, el barrio Gòtic ha hecho un salto muy notable en este periodo ya que ha pasado de un nivel de renta de 80,8, que entraba justo en el intervalo medio-bajo, a un nivel de renta de 103,6, en el intervalo medio-alto.

En lo que respecta a los barrios de rentas altas (de 126 a 170), de nuevo se sube un escalón respecto al grupo anterior, ya que los precios de las viviendas de segunda mano disminuyen de manera más moderada entre los años 2007 y 2014. Pero el hecho más relevante en este grupo, compuesto por cuatro barrios, es que en tres de ellos los precios disminuyen mucho menos de lo que cabría esperar: en la Dreta de l'Eixample, el tradicional enclave de los grupos de renta alta en el centro de la ciudad, disminuyen un 16,7%; en la Vila Olímpica, en el frente marítimo recuperado durante el periodo olímpico, caen solo un 11,1%; finalmente, en el mayoritariamente nuevo barrio de Diagonal Mar-Front Marítim del Poblenou, dando continuidad al frente marítimo, los precios incluso aumentan un 12,5%.

Ciertamente los resultados que se obtienen son muy relevantes para el análisis que estamos realizando, ya que remarcan, aún más, cómo no todos los mercados de vivienda se han visto afectados de la misma forma por la crisis inmobiliaria: en los barrios ricos, los precios se contienen incluso mucho más de lo que les correspondería si se ajustasen a la línea de tendencia, que ya de por sí es significativamente favorable a estos.

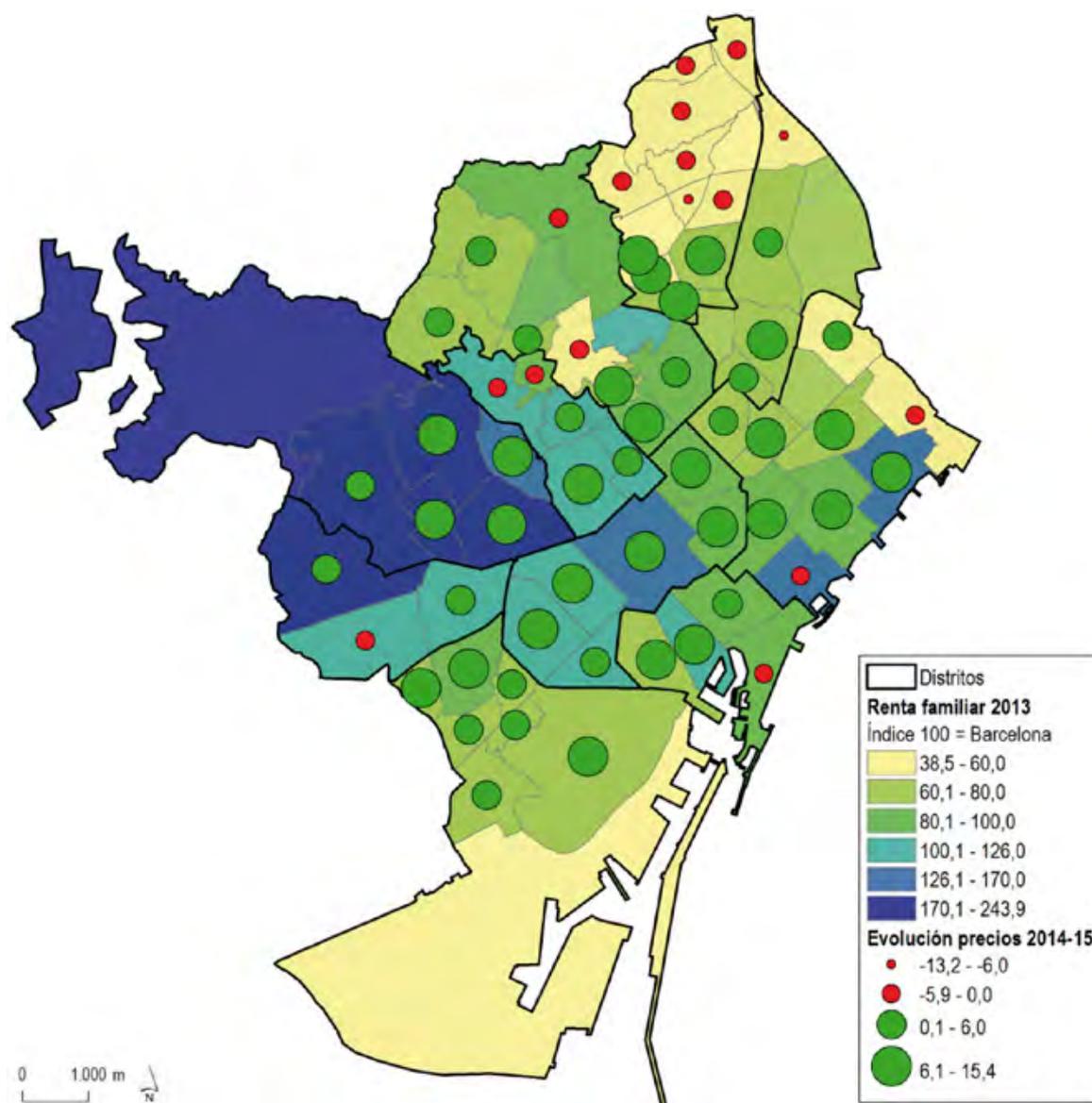
Finalmente, en los barrios de renta muy alta (índice superior a 170) el descenso del precio medio de segunda mano entre los años 2007 y 2014 oscila entre el 35,3% de Sant Gervasi-Bonanova y el 19% de Pedralbes.

En definitiva, pese a que hay algunas excepciones destacadas, los puntos presentan un buen ajuste respecto a la línea de tendencia, lo que se traduce en un $R^2=0,4941$, un valor significativo, principalmente si se considera que, como se ha visto, seis barrios concentran desviaciones muy notables. De hecho, si se aíslan estos seis barrios, que en realidad responden a una mayor demanda de los grupos con rentas altas y por lo tanto refuerzan la hipótesis de partida, la correlación estadística del resto aumenta de manera muy notable ($R^2=0,6501$).

3.2. La salida de la crisis inmobiliaria en los barrios de Barcelona. 2014-2015

La fase recesiva del ciclo inmobiliario parece haber tocado fondo en la ciudad de Barcelona durante el año 2014, ya que desde entonces la mayoría de indicadores muestran una evolución ligeramente positiva. Por ejemplo, se ha pasado de 697 viviendas iniciadas en el año 2013 a 752 en el 2014 y de 9.498 transacciones inmobiliarias a 12.819. En el caso del mercado de segunda mano, entre diciembre de 2013 y el mismo mes de 2014, el precio medio en la ciudad aumentó un 2,4% en términos nominales, y durante el siguiente año, es decir desde esa fecha hasta diciembre de 2015, se ha consolidado el cambio de tendencia con un crecimiento del 4,1%.

Figura 3. Evolución del precio medio de segunda mano en los barrios de Barcelona según su nivel de renta. 2013-2014.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Gabinete Técnico de Programación, el Ayuntamiento de Barcelona y el portal Idealista.com

No obstante, las diferencias entre los barrios son sustanciales y, de nuevo, están estrechamente relacionadas con las desigualdades de renta en el territorio. De entrada, es significativo observar cómo, de los 18 primeros barrios donde se aprecia el cambio de tendencia entre los años 2013 y 2014, 12 son vecindarios que se sitúan en los niveles de renta superior a la media de Barcelona (véase anexo). Además, los cinco barrios con un incremento más significativo de precios entre estos años son Diagonal Mar i el Front Marítim del Poblenou (19,6%), Sant Gervasi-Galvany (7,4%), Pedralbes (5,5%), la Dreta de l'Eixample (5,4%) y les Tres Torres (5,2%), es decir, todos ellos barrios con niveles de renta muy alta o alta.

Durante el periodo 2014-2015, el cambio de tendencia en los precios de segunda mano se ha hecho extensivo a muchos más barrios de Barcelona (en concreto, a 46 de 62, ya que en 11 no hay datos disponibles), pero precisamente aquellos en los que aún se registran descensos del precio medio son, de manera mayoritaria, barrios con rentas bajas (véase figura 3 y anexo). Así, de los 16 barrios donde disminuye el precio medio, 13 tienen niveles de renta en el año 2013 inferiores al nivel 100 que marca la media de la ciudad. Además, los cinco donde más descienden los precios son barrios de nivel de renta muy bajo (inferior a 60). En concreto, se trata de Verdum (13,2%), la Trinitat Vella (10,5%) y Torre Baró, Ciutat Meridiana y Vallbona (ambos con descensos del 5,4%).

En definitiva, también en la salida de la crisis inmobiliaria se aprecian diferencias notables entre los barrios de la ciudad. Así, el aumento de precios se ha producido primero en aquellos barrios donde la renta media es más alta (y también los precios), mientras que en aquellos con rentas más bajas los precios aumentan menos y, más tarde, e incluso en una parte significativa de ellos continúa disminuyendo.

3.3. Factores explicativos

¿Cómo se explican estas diferencias? Sin duda, se trata de una cuestión compleja. A nuestro entender, algunas de las principales causas están relacionadas con la reversión en la evolución de los factores que, precisamente, explicaban los fuertes incrementos de las demandas de vivienda en el periodo del boom inmobiliario:

- Factores financieros: restricción del crédito, especialmente al sector inmobiliario, y endurecimiento de las condiciones de financiación. Esto ha afectado principalmente a los niveles de renta medios y bajos, mientras que para los niveles altos, más solventes y que pueden disponer de un porcentaje de capital más elevado en relación con el precio de compraventa de las viviendas, el impacto de los factores financieros es menos importante.
- Factores económicos: elevada tasa de desocupación y, en un contexto de reducción de la renta media, incremento de las desigualdades en la distribución de la renta. Es decir, mayor impacto de la crisis económica en las rentas bajas.
- Factores demográficos: fin del paso de la generación del *baby boom* y entrada de una generación más vacía; interrupción e incluso reversión de la inmigración internacional por motivos de trabajo. Se trata de colectivos con niveles de renta media y baja, que en su momento impulsaron la explosión de la demanda desde un punto de vista cuantitativo y que ahora se han reducido drásticamente.

Todos estos factores de manera agregada se han traducido en un enorme descenso de la demanda de vivienda. No obstante, han tenido un impacto mucho más notable en los segmentos de renta media y baja, lo que permite explicar que el descenso de los precios en los barrios más populares sea superior que en los más ricos. Además, la incidencia diferencial de estos factores según el nivel de renta refuerza aún más las posibilidades de la demanda más solvente de desplazarse a entornos atractivos, pero con un nivel socioeconómico más bajo, como sucede en los procesos de gentrificación de los tres barrios del centro histórico de Barcelona.

4. Conclusiones

El objetivo de la comunicación era analizar el impacto de la crisis en Barcelona desde su dimensión territorial. En concreto, a partir de la evolución de los precios medios de la vivienda de segunda mano en los setenta y tres barrios de la ciudad durante los años 2007-2015, un periodo que cubre la fase recesiva del último ciclo inmobiliario (2007-2014) y el año 2015, en el que algunos indicadores del mercado inmobiliario han cambiado de tendencia. Se ha partido de la hipótesis que en los barrios con rentas más bajas (y con unos precios medios más reducidos) los precios han disminuido con mayor intensidad, mientras que en los barrios con rentas más altas (y con unos precios medios superiores), el descenso de los precios ha sido más moderado.

La regresión simple de las variables renta familiar media (2013) y variación de los precios medios de la vivienda en el período 2007-2014, presentan una correlación significativa ($R^2=0,4941$). Un análisis detallado muestra la complejidad existente, lo que permite ampliar los planteamientos iniciales. Así, en primer lugar, en los barrios del centro histórico donde se producen procesos de gentrificación más intensos, el descenso de los precios durante el periodo 2007-2014 es marcadamente inferior del que les correspondería por su nivel de renta: el barrio Gòtic, Sant Pere-Santa Caterina-la Ribera, y la Barceloneta. En segundo lugar, hay tres barrios con rentas medias-altas que tienen un comportamiento significativamente mejor del esperado: la Dreta de l'Eixample, la Vila Olímpica y el nuevo barrio de Diagonal Mar-Front Marítim del Poblenou. Si se aíslan estos seis barrios, la correlación estadística del resto aumenta de manera muy notable ($R^2=0,6501$), donde Vallbona, el barrio con una renta media inferior, presenta descensos del 63,7% en los precios medios de la vivienda de segunda mano, mientras que en Pedralbes, el barrio con una renta media más elevada, la disminución es solo del 19%.

Los resultados obtenidos permiten llegar a la conclusión principal que, durante el periodo 2007-2014 y coincidiendo con la última crisis económica e inmobiliaria española, los precios medios de las viviendas de segunda mano en la ciudad de Barcelona han disminuido más en los barrios vulnerables y menos en aquellos con unas rentas medias más elevadas.

Además, el análisis se ha ampliado temporalmente para analizar las diferencias entre barrios a partir del 2014, cuando algunos indicadores muestran un cambio de tendencia. Así, se ha visto cómo la salida de la crisis inmobiliaria se ha iniciado principalmente en los barrios con un nivel de renta superior a la media de la ciudad, y que en los barrios con menores ingresos el cambio de tendencia en los precios ha sido más tardío y menos intenso, incluso en algunos de ellos aún se aprecian descensos.

Esta evolución diferencial se debe, en primer lugar, al cambio en los principales factores que, precisamente, habían explicado la explosión generalizada de la demanda de vivienda durante el periodo del boom inmobiliario. Estos factores son, como se ha visto, de naturaleza financiera, económica y demográfica, entre los principales. La combinación de todos ellos se ha traducido en una reducción de la demanda de vivienda, más pronunciada entre los grupos con menores ingresos, que habían tenido una presencia excepcional debido a la entrada de las generaciones jóvenes del *baby boom* a la edad de emancipación y a la llegada de población extranjera.

En segundo lugar, además de estos factores generales, también hay otros de carácter territorial. En efecto, los barrios que experimentan una evolución de los precios significativamente mejor que la que les correspondería por su nivel de renta son de dos tipos: barrios del centro histórico sometidos a procesos de gentrificación, y viejos y nuevos

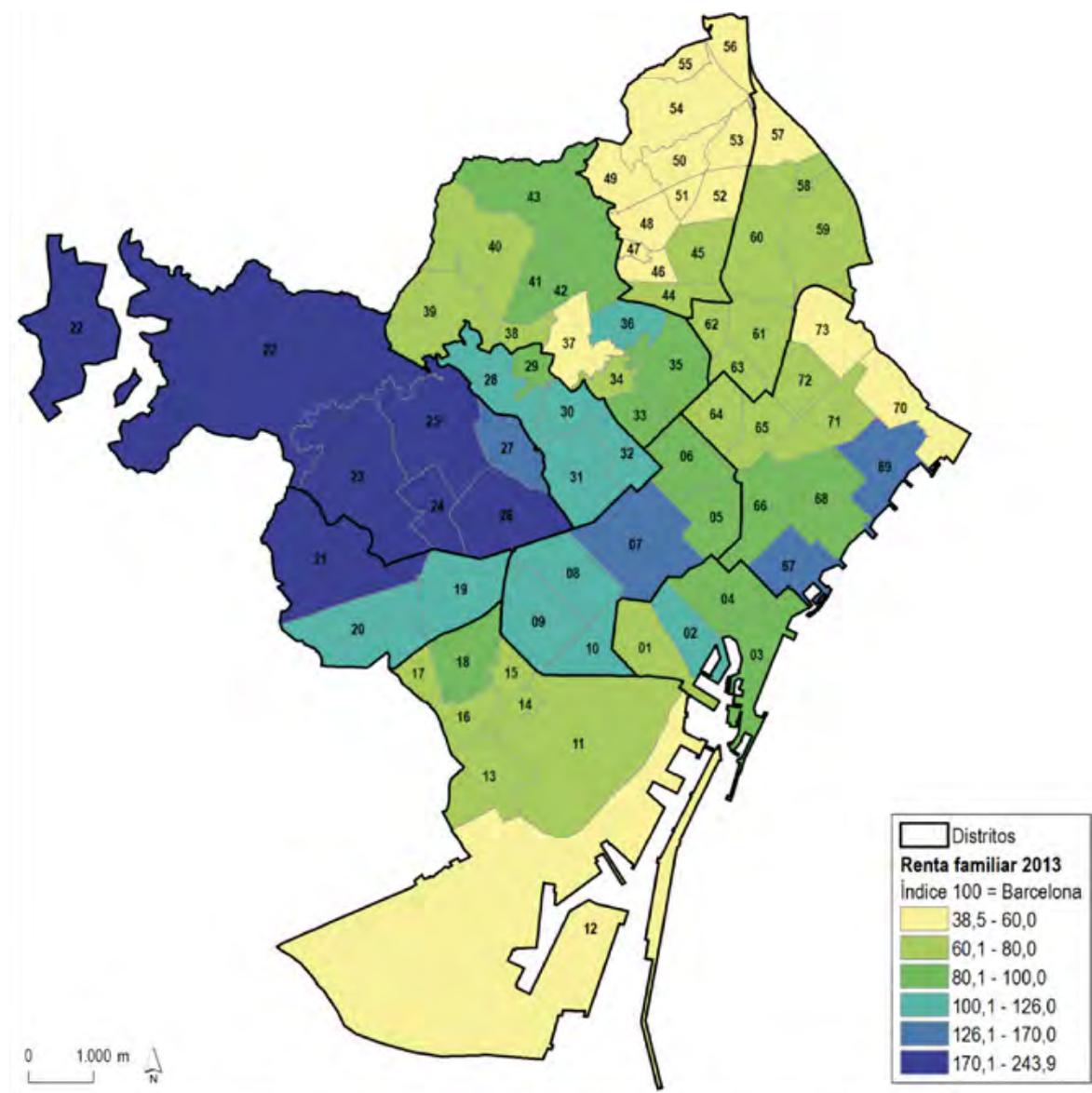
barrios residenciales de rentas medias-altas. Es decir, aquellas áreas donde confluye en mayor medida la demanda de vivienda con mayor poder adquisitivo, aquella que pese a las restricciones económicas, financieras y políticas que acabamos de ver, tiene posibilidades de acceder al mercado de la vivienda.

Bibliografía

- BARCELONA ECONOMIA (2008): «Distribució territorial de la renda familiar a Barcelona (2008)», Barcelona economia. Indicadors econòmics de Barcelona i la regió metropolitana, n. 71, p. 79-87.
- BURRIEL, E. (2008): «La “década prodigiosa” del urbanismo español (1997-2006)», Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica. Geocrítica. Universidad de Barcelona.
- CLARK, E. (2005): «The order and simplicity of gentrification: a political change», en ATKINSON, R. Y BRIDGE, G. (Eds.) Gentrification in a Global Context: The New Urban Colonialism, London, Routledge, p. 256-264.
- DONAT, C. (2015): Xifres d'Habitatge. Indicadors del Pla d'Habitatge de Barcelona. n. 34, Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
- GABINET TÈCNIC DE PROGRAMACIÓ. AJUNTAMENT DE BARCELONA (2014): Distribució territorial de la renda familiar disponible per càpita a Barcelona (2013), Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
- GUTIÉRREZ, A. Y DECLÒS, X. (2015): «¿Hipertrofia inmobiliaria? Análisis de las pautas territoriales del boom e implicaciones del estallido de la burbuja en Cataluña», Cuadernos Geográficos, vol. 54, n. 1, p. 283-306.
- NEL-LO, O. Y DONAT, C. (2014): «Los efectos territoriales de la crisis económica en la región metropolitana de Barcelona», Albertos J. M. (Ed.) Geografía de la crisis económica en España, Valencia, Publicacions Universitat de València, p. 565-608.
- SARASA, S. (2014): «Estratificació i classes socials», Crisi econòmica, creixement de les desigualtats i transformacions socials. Informe General Enquesta condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya, 2011, Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, p. 128-198.
- SARASA, S., PORCEL, S. Y NAVARRO-VARAS, L. (2013): «L'impacte social de la crisi a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i a Catalunya», Papers. Regió Metropolitana de Barcelona, n. 56, p. 10-87.
- TAPADA-BERTELI, T. Y ARBACI, S. (2011): «Proyectos de regeneración urbana en Barcelona contra la segregación socioespacial (1986-2009): ¿solución o mito?», ACE: Architecture, City and Environment, vol. VI, n. 17, p. 187-222.

Anexos

Figura A.1. Barrios de Barcelona según su nivel de renta en 2013



01. el Raval	16. la Bordeta	31. la Vila de Gràcia	46. el Turó de la Peira	61. la Sagrera
02. el Barri Gòtic	17. Sants - Badal	32. el Camp d'en Grassot i Gràcia Nova	47. Can Peguera	62. el Congrés i els Indians
03. la Barceloneta	18. Sants	33. el Baix Guinardó	48. la Guineueta	63. Navas
04. Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera	19. les Corts	34. Can Baró	49. Canyetes	64. el Camp de l'Arpa del Clot
05. el Fort Pienc	20. la Maternitat i Sant Ramon	35. el Guinardó	50. les Roquetes	65. el Clot
06. la Sagrada Família	21. Pedralbes	36. la Font d'en Fargues	51. Verdun	66. el Parc i la Llacuna del Poblenou
07. la Dreta de l'Eixample	22. Valldiviera, el Tibidabo i les Planes	37. el Carmel	52. la Prosperitat	67. la Vila Olímpica del Poblenou
08. l'Antiga Esquerra de l'Eixample	23. Sarnà	38. la Teixonera	53. la Trinitat Nova	68. el Poblenou
09. la Nova Esquerra de l'Eixample	24. les Tres Torres	39. Sant Genís dels Agudells	54. Torre Baró	69. Diagonal Mar i el Front Marítim del Poblenou
10. Sant Antoni	25. Sant Gervasi - la Bonanova	40. Montbau	55. Ciutat Mèdica	70. el Besòs i el Maresme
11. el Poble Sec	26. Sant Gervasi - Galvany	41. la Vall d'Hebron	56. Vallbona	71. Provençals del Poblenou
12. la Marina del Prat Vermell	27. el Poble Nou i el Farró	42. la Ciutat	57. la Trinitat Vella	72. Sant Martí de Provençals
13. la Marina de Port	28. Valcarlos i els Penitents	43. Horta	58. Baró de Viver	73. la Verneda i la Pau
14. la Font de la Guàrdia	29. el Coll	44. Vilapicina i la Torre Llobeta	59. el Bon Pastor	
15. Hostafrancs	30. la Salut	45. Porta	60. Sant Andreu	

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Gabinete Técnico de Programación, el Ayuntamiento de Barcelona y el portal Idealista.com

Tabla A.1. Evolución del precio medio de la vivienda de segunda mano en los barrios de Barcelona, según su nivel de renta (2007-2014, 2013-2014, 2014-2015)

Distrito	Barrios	Índice RFD 2013 Barcelona = 100	2007-2014	2013-2014	2014-2015
Ciutat Vella	1. el Raval	60,3	-46,0	-8,0	15,4
Ciutat Vella	2. el Barri Gòtic	103,6	-18,6	-0,5	11,7
Ciutat Vella	3. la Barceloneta	82,1	-21,4	-1,0	-3,0
Ciutat Vella	4. Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera	91,2	-23,5	4,2	3,9
Eixample	5. el Fort Pienc	99,0	-39,7	-0,5	6,8
Eixample	6. la Sagrada Família	97,5	-39,1	-2,3	6,7
Eixample	7. la Dreta de l'Eixample	165,7	-16,7	5,4	9,6
Eixample	8. l'Antiga Esquerra de l'Eixample	125,1	34,4	0,9	12,6
Eixample	9. la Nova Esquerra de l'Eixample	108,6	-36,9	4,2	1,5
Eixample	10. Sant Antoni	102,5	-38,9	2,5	12,3
Sants-Monjuïc	11. el Poble Sec - AEI Parc de Monjuïc	71,0	-42,1	0,9	11,8
Sants-Monjuïc	12. la Marina del Prat Vermell - AEI Zona Franca	59,1			
Sants-Monjuïc	13. la Marina de Port	70,9	-49,8	-3,3	4,5
Sants-Monjuïc	14. la Font de la Guàrdia	77,8	-40,6		0,1
Sants-Monjuïc	15. Hostafrancs	77,2	-38,0		0,8
Sants-Monjuïc	16. la Bordeta	71,4	-45,7		1,6
Sants-Monjuïc	17. Sants - Badal	76,6	-47,2	-7,1	9,0
Sants-Monjuïc	18. Sants	82,6	-46,3	-4,6	12,1
les Corts	19. les Corts	124,8	-33,2	3,2	3,0
les Corts	20. la Malerilla i Sant Ramon	118,7	-37,9	-2,0	-0,6
les Corts	21. Pedralbes	243,9	-19,0	5,5	4,8
Sarrià-Sant Gervasi	22. Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes	177,8			
Sarrià-Sant Gervasi	23. Sarrià	196,1	-27,1	2,0	6,2
Sarrià-Sant Gervasi	24. les Tres Torres	224,0	-30,1	5,2	8,5
Sarrià-Sant Gervasi	25. Sant Gervasi - la Bonanova	189,6	-35,3	0,4	9,1
Sarrià-Sant Gervasi	26. Sant Gervasi - Galvany	195,6	-30,2	7,4	7,1
Sarrià-Sant Gervasi	27. el Poble del Farnó	142,2	-40,1	-1,3	6,4
Gràcia	28. Valcarlos i els Penitents	103,9	-36,6	-4,5	-3,6
Gràcia	29. el Coll	83,1	-46,6		-2,8
Gràcia	30. la Salut	113,5	42,5	-7,2	5,3
Gràcia	31. la Vila de Gràcia	109,5	-31,5	1,3	10,5
Gràcia	32. el Camp d'en Grassot i Gràcia Nova	101,0	-36,7	-2,4	4,9

	Renta muy alta (más de 170)
	Renta alta (de 126 a 170)
	Renta media-alta (de 100 a 126)
	Renta media-baja (de 80 a 100)
	Renta baja (de 60 a 80)
	Renta muy baja (menos de 60)

Tabla A.1 (continuación). Evolución del precio medio de la vivienda de segunda mano en los barrios de Barcelona, según su nivel de renta (2007-2014, 2013-2014, 2014-2015)

Horta-Guinadró	33. el Baix Guinadró	83,6	42,6	-3,3	12,7
Horta-Guinadró	34. Can Baró	74,2	-42,7		9,7
Horta-Guinadró	35. el Guinadró	86,4	-41,4	0,1	1,2
Horta-Guinadró	36. la Font d'en Fargues	108,6	-40,7		
Horta-Guinadró	37. el Carmel	54,4	-54,8	0,1	-2,3
Horta-Guinadró	38. la Teixonera	69,0	50,2	-7,2	0,1
Horta-Guinadró	39. Sant Genís dels Agudells	74,8	-49,0	-0,3	4,7
Horta-Guinadró	40. Monibau	71,5	-49,0	-0,3	4,7
Horta-Guinadró	41. la Vall d'Hebron	87,7			
Horta-Guinadró	42. la Clota	85,1			
Horta-Guinadró	43. Horta	83,1	-45,5	-4,2	-2,8
Nou Barris	44. Vilapicina i la Torre Llobeta	71,1	-48,8		11,3
Nou Barris	45. Pòria	61,3	47,1		8,2
Nou Barris	46. el Turó de la Peira	51,6	-54,2		9,8
Nou Barris	47. Can Peguera	53,1	-54,2		9,8
Nou Barris	48. la Guineueta	54,5			
Nou Barris	49. Canyelles	57,0	-55,6	-11,3	-0,6
Nou Barris	50. les Roquetes	50,4	55,6	-11,3	0,6
Nou Barris	51. Verdun	55,6	-46,6		-13,2
Nou Barris	52. la Prosperitat	56,3	-49,9	-4,5	-2,6
Nou Barris	53. la Trinitat Nova	38,5			
Nou Barris	54. Torre Baró	44,7	-63,7	-10,2	-5,4
Nou Barris	55. Ciutat Meridiana	43,2	63,7	-10,2	5,4
Nou Barris	56. Vallbona	41,7	-63,7	-10,2	-5,4
Sant Andreu	57. la Trinitat Vella	53,5	-57,8	-3,4	-10,5
Sant Andreu	58. Baró de Viver	61,9			
Sant Andreu	59. el Bon Pastor	71,8	-50,7		
Sant Andreu	60. Sant Andreu	79,3	-42,7	2,1	0,5
Sant Andreu	61. la Sagrera	74,3	-48,2	-8,5	12,6
Sant Andreu	62. el Congrés i els Indians	73,7			
Sant Andreu	63. Navas	75,4	-43,2		1,7
Sant Martí	64. el Camp de l'Arpa del Clot	76,5	-41,9	4,8	0,7
Sant Martí	65. el Clot	76,9	-49,1	-10,5	11,5
Sant Martí	66. el Parc i la Llacuna del Poblenou	93,7	-40,9		6,4
Sant Martí	67. la Vila Olímpica del Poblenou	151,6	11,1		1,4
Sant Martí	68. el Poblenou	89,6	-32,0	-4,1	9,1
Sant Martí	69. Diagonal Mar i el Front Marítim del Poblenou	150,1	12,5	19,6	15,2
Sant Martí	70. el Besòs i el Maresme	53,0	-48,9		-2,5
Sant Martí	71. Provençals del Poblenou	76,1	-33,5		10,7
Sant Martí	72. Sant Martí de Provençals	66,2			
Sant Martí	73. la Verneda i la Pau	56,1	-51,1		2,0
	BARCELONA	100,0	-31,7	2,4	4,1

	Renta muy alta (más de 170)
	Renta alta (de 126 a 170)
	Renta media-alta (de 100 a 126)
	Renta media-baja (de 80 a 100)
	Renta baja (de 60 a 80)
	Renta muy baja (menos de 60)

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Gabinete Técnico de Programación, el Ayuntamiento de Barcelona y el portal Idealista.com

Las áreas metropolitanas de A Coruña y Vigo: crisis inmobiliaria vs crisis urbana

DANIEL BARREIRO QUINTÁNS

Universidad de Santiago de Compostela
Barreiro_quintans@hotmail.com

RAMÓN LÓPEZ RODRÍGUEZ

Universidad de Santiago de Compostela
Ramón.lopez.rodriguez@rai.usc.es

Resumen:

Desde el siglo XIX, y en especial desde mediados del siglo XX, las urbes españolas han sufrido un notable crecimiento urbano a nivel demográfico, económico o inmobiliario que ha hecho que la superficie urbana se expandiera como nunca antes lo había hecho. Este incremento fue la base del crecimiento económico español hasta el estallido de la crisis inmobiliaria y tuvo consecuencias a nivel metropolitano. Pese a no ser dos casos paradigmáticos del crecimiento urbano en España, las áreas metropolitanas de A Coruña y Vigo son dos buenos ejemplos a nivel gallego que nos pueden explicar la evolución de la construcción y de la vivienda durante las dos últimas décadas, las causas que la explicaron en cada caso y los cambios dentro del espacio metropolitano y de la ciudad tradicional.

Palabras Clave: Áreas Metropolitanas, Planificación, Crisis Inmobiliaria, Recuperación

Abstract: Metropolitan Area of A Coruña and Vigo: housing crisis vs urban crisis

Since S.XXI, and special since half S.XX, Spanish cities have undergone remarkable urban grow demographic, economic or housing. It has made the urban area to expand like never before had done. This increase was the basis of Spanish economic growth until the outbreak of the housing crisis and had consequences at the metropolitan level. Despite not being two paradigmatic cases of urban growth in Spain, the metropolitan area of A Coruña and Vigo are two good examples in the Galician level we can explain the evolution of the construction and housing over the past two decades, the reasons that can explain each case and the changes in the metropolitan space and the traditional city.

Keywords: Metropolitan Area, Planning, housing crisis, Recovery

1. Introducción

Durante las últimas décadas, la construcción en España ha sido uno de los pilares fundamentales del crecimiento económico. Ha sido una actividad que ha fomentado el empleo de una forma directa e indirectamente en otros sectores económicos. La construcción ha sido el motor de crecimiento de ciertos núcleos que, con la expansión de esta actividad, se han dado a conocer y se han colocado en el mapa.

La construcción en España tiene una gran tradición. Desde mediados del siglo XX, la actividad se ha visto ligada a variaciones cíclicas positivas y negativas con etapas punteras muy ligadas a los crecimientos de la población. Concentración demográfica que se producía principalmente en los focos industriales del país, lo que provocó la transformación de núcleos medios y pequeños en ciudades. Esta situación de expansión urbana creó un paisaje urbano sobredensificado, con una enorme presencia de las edificaciones en altura.

Este crecimiento, ligado a una demanda por parte de la población en un primer momento, careció de control por parte de las administraciones públicas que, movidas por las ansias de crecimiento, hicieron caso omiso a las exigencias legales al no tener en cuenta los planes generales, ya que se empezaron a conceder licencias para edificar fuera de casco sin realizar planes parciales, produciéndose de esta manera una ocupación del suelo continua (LOIS GONZÁLEZ, R. C.; PIÑEIRA MANTIÑÁN, M. J., 2011)

Esta tendencia constructiva se vio frenada en los años 70 y no sería hasta los años 80, con los cambios de sistema político en el país, la terciarización de la economía y los procesos de desconcentración de la población (periurbanización y contraurbanización) cuando se produciría un nuevo auge constructivo en España. Sin embargo, esta nueva etapa constructiva no estaba ligada a un aumento de la población como sucedía en la etapa de los 50, sino que respondía a procesos de especulación urbanística. En esta etapa de los años 80 en adelante, el crecimiento de la vivienda está asociado a una vivienda secundaria. Viviendas secundarias vinculadas a una segunda residencia, como vivienda turística en los meses de verano o, en algunos casos, como vivienda vacía porque no se compró o se utilizó como inversión. (LOIS GONZÁLEZ, R. C.; PIÑEIRA MANTIÑÁN, M. J., 2012) (LÓPEZ GONZÁLEZ, A.; PIÑEIRA MARTIÑÁN, M. J., 2014)

Algunos de los factores que llevaron a la construcción de una gran cantidad de vivienda, sin que la población creciese lo suficiente como para cubrir la oferta y que provocaron la situación de la burbuja inmobiliaria desde finales de los años 90 hasta prácticamente la actualidad, son los siguientes.

Las empresas de construcción y los promotores inmobiliarios, de algún modo, controlaban y utilizaban las administraciones públicas en su beneficio mediante la especulación y la corrupción urbanística, dos aspectos que fueron parejos. De esta forma aparecieron políticas urbanísticas, donde todo el suelo era declarado como urbanizable, menos aquel sometido a alguna legislación especial. La buena situación económica del país y los intereses bancarios bajos hicieron que incluso la población con un salario medio-bajo y una situación laboral poco estable se animase a pedir hipotecas. (LOIS GONZÁLEZ, R. C.; PIÑEIRA MANTIÑÁN, M. J., 2012)

Y, por último, otro de los factores que influye en un aumento de la construcción y que es uno de los motivos que provocó cambios en la ocupación del territorio son las mejoras de la movilidad, y de las tecnologías de la información y la comunicación. Estas mejoras provocaron que núcleos tradicionales de población que se encontraban en el área de influencia de ciudades y grandes aglomeraciones urbanas, se convirtieran en ciudades

o espacios urbanos. Todos estos factores llevaron a que en España se crease una burbuja inmobiliaria que hizo que, desde el año 1997 hasta una década después, la construcción viviese sus años dorados con precios del suelo y de los inmuebles muy por encima de su valor. La especulación y la inversión en estos bienes durante estos años era la nota predominante. Pero en 2007 aproximadamente, la burbuja inmobiliaria explotó con la crisis financiera que afectó a todo el mundo, comenzando una etapa muy profunda de declive de la construcción y del mercado inmobiliario.

En resumen, el sector de la construcción en España se ha caracterizado por unos períodos cíclicos positivos y negativos, cuya diferencia primordial se establece en la causa de dicho crecimiento. Si comparamos los motivos del periodo de los años 50 con el periodo de la burbuja inmobiliaria de los años 80 en adelante es principalmente el crecimiento demográfico que se producía en la primera etapa y no en la segunda. Otra diferencia importante es la ocupación del suelo, pasamos de un modelo de concentración urbana y de altas densidades de la primera etapa, a un modelo que se extiende por el territorio y de baja densidad.

2. La evolución del caso gallego

En este caso, aunque Galicia sea un espacio periférico dentro del territorio nacional, la evolución cíclica del sector y del mercado inmobiliario es parejo a lo que sucede a escala nacional. Esto sorprende en un primer momento, ya que Galicia se caracteriza por ser una región con un crecimiento demográfico lento, pero el fenómeno constructivo es igual de intenso que en otros territorios del país.

El caso de Galicia se caracteriza más por un trasvase demográfico que por un crecimiento poblacional de la comunidad autónoma. Se produjeron unos movimientos migratorios interiores, desde las provincias de áreas rurales hacia los principales núcleos de población. Esto provocó un despoblamiento de las provincias interiores y un envejecimiento de la población muy profundo en esta zona. Mientras, en las provincias costeras se concentra más de la mitad de la población de la comunidad autónoma. La causa principal de este trasvase de población fue el cambio en la estructura productiva, ya que el paso de una agricultura precapitalista y autárquica hacia un nuevo sistema de producción orientado al mercado generó excedentes de mano de obra rural y favoreció el trasvase de población hacia áreas urbanas de base industrial (RODRIGUEZ GONZÁLEZ, R., 1999). Las consecuencias de este proceso de urbanización fueron un rápido crecimiento de población, un enorme crecimiento del espacio edificado y un mayor peso de la industria y de los servicios a nivel económico (SOUTO GONZALEZ, X. M., 1988).

Desde la integración en la Unión Europea, el proceso de urbanización se aceleró y el porcentaje de población urbana creció hasta representar un 70,47% en el año 2005. Durante esta etapa, los cambios fueron motivados por la transición hacia un modelo postindustrial caracterizado por la descentralización del dinamismo demográfico y económico, por la internacionalización de las economías urbanas, por la especialización terciaria y por los procesos de metropolitanización. Estos hechos hicieron que la concentración de población en las áreas urbanas se acentuara aún más, ya no solo debido a la inmigración interior sino también gracias a los efectivos demográficos procedentes del extranjero y a los datos positivos de crecimiento natural gracias a la mayor juventud de la población urbana. Uno de los cambios fundamentales durante los últimos 25 años es que dicha concentración de la población ya no se produce en la ciudad central, sino que será la periferia de las mismas

la que más crezca gracias a los procesos de urbanización difusa (PRECEDO LEDO, A., MÍGUEZ IGLESIAS, A., FERNÁNDEZ JUSTO, M. I., 2008).

Todos estos cambios sociales, económicos y territoriales nos permiten hablar, en la actualidad, de una Galicia dual. Por un lado, una Galicia interior de carácter eminentemente rural en la que los espacios urbanos se reducen a las capitales provinciales y a las cabeceras comarcales, y que se corresponde con las provincias de Lugo y Ourense, y las áreas interiores de A Coruña y Pontevedra. Por otro lado está la Galicia urbana litoral, que se caracteriza por su elevada densidad de población y por concentrar una parte muy importante de los efectivos demográficos y de las actividades económicas de la comunidad. Históricamente, la riqueza agrícola permitió un denso y disperso poblamiento del sector litoral, y del comercio marítimo y la pesca; más tarde, de los derivados de esta (como la industria conservera y la salazón) posibilitaron la aparición de núcleos urbanos a lo largo de toda la costa gallega. Existe por tanto una bipolaridad entre un subsistema urbano-industrial en la costa, y otro agrario y tradicional en el interior, si bien los límites entre ambos no son claros ya que la urbanización difusa, los cambios socioeconómicos y el incremento de los desplazamientos diluyen dicha separación (LOIS GONZÁLEZ, R. C., 1993).

Dentro de este subsistema urbano litoral, el eje atlántico gallego registra el mayor dinamismo demográfico y económico, pues en él se encuentran cinco de las siete grandes ciudades gallegas (Ferrol, A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra y Vigo), además de importantes villas en el contexto autonómico y áreas densamente pobladas, como son las Rías Baixas y el golfo Ártabro. Si bien no existe un consenso a la hora de delimitarlo, el eje atlántico se extiende desde el área urbana de Ferrol, al norte, hasta la frontera portuguesa al sur y teniendo continuidad en el país luso. Esta limitada franja espacial, que tiene como espina dorsal la autopista AP-9, concentra además buena parte de los servicios públicos y de las infraestructuras de la comunidad. En este espacio, a pesar del crecimiento de los núcleos urbanos, se puede apreciar una dispersión de la población que da lugar a un rural denso en el que la función residencial es cada vez más importante en detrimento de la agricultura, que se convierte en un complemento de las rentas procedentes de la industria y los servicios (LOIS GONZÁLEZ, R. C., 2004). Debido a la escasa distancia entre núcleos urbano (menos de 20 km) y a los procesos de descentralización, las periferias urbanas se solapan dando lugar a áreas rururbanas, favorecidas en gran medida por la red viaria.

En la década de 1980, la organización espacial de las áreas urbanas cambia como resultado de los procesos de desconcentración del crecimiento, de la aparición de procesos de urbanización difusa y, en las ciudades más importantes como A Coruña y Vigo, de procesos de metropolitanización. Frente al crecimiento centrípeto que se pudo observar en los años 60, a partir de los 80 predomina un tipo de crecimiento centrífugo donde las periferias son las protagonistas de la expansión de los límites de la ciudad. A lo largo de los últimos años se pueden observar distintas etapas en la formación de las áreas metropolitanas. En la etapa 1981-1991, serán las ciudades centrales las que sigan absorbiendo gran parte del crecimiento, pese a existir crecimiento demográfico en el resto de municipios del área urbana. En la siguiente década, los comportamientos entre la ciudad central y el resto del área urbana se intercambiarán en los casos de A Coruña, Santiago de Compostela y Ourense. Ya en el siglo XXI la tendencia se mantiene, si bien es cierto que las ciudades principales recuperan índices de crecimiento mayores en relación con dinámicas de retorno urbano, al aumento de la inmigración extranjera (que se localizará principalmente en los municipios centrales), a una nueva valoración del centro de las ciudades y al impacto del estallido de la burbuja

inmobiliaria en 2008, que supuso el «abandono» de algunas periferias (GONZÁLEZ PÉREZ, J. M., 2015, 34-35). Este proceso tendrá unas importantes consecuencias territoriales más allá de un incremento de la población, como son el crecimiento urbano disperso, la artificialización del suelo, los cambios en la localización de las actividades industriales y terciarias, la modificación en los flujos de movilidad o el desbordamiento de los límites municipales.

Como es lógico, los sectores inmobiliario y de la construcción serán básicos para explicar los procesos de metropolitanización en relación con la burbuja inmobiliaria (1996-2008) y con un modelo económico centrado en actividades muy consumidoras de suelo, como son el turismo y la construcción. Buena muestra de esto lo da la juventud de las construcciones en los municipios periurbanos. Además, al crecimiento de la construcción asociado al incremento de la población hay que añadir una parte importante de segundas viviendas, sobre todo en áreas litorales.

La planificación urbanística también jugará un papel fundamental en la conformación de las áreas urbanas gallegas, ya que los planes urbanísticos limitaron o favorecieron estos procesos. Los planes de la década de los 80 afectaron principalmente a la ciudad consolidada, precisamente en la época en la que empezaba el proceso de periurbanización. A partir de la segunda mitad de la década de los 90, los planes PGOU se utilizaron para canalizar la intensa urbanización del territorio de los años del boom inmobiliario con un planeamiento desarrollista y neoliberal, cuyo principal protagonista era el suelo urbanizable. A todo esto, hay que añadir la tardía e insuficiente planificación a nivel metropolitano.

A pesar de la situación marginal de Galicia respecto a los grandes ejes de desenvolvimiento europeos y españoles, encontramos en la comunidad territorios con características propias de áreas centrales más desarrolladas y de sociedades postindustriales. En Galicia podemos hablar de tres áreas metropolitanas, las de A Coruña, Vigo y Santiago de Compostela. Existe consenso en la existencia de áreas metropolitanas tanto en el caso herculino como en el olívico, ya que son las dos únicas ciudades gallegas con funciones industriales y terciarias lo suficientemente potentes como para establecer lazos de dependencia directa sobre un importante volumen demográfico localizado en un amplio territorio adyacente. No ocurre lo mismo en el caso compostelano, pero desde los años 80 se observan dinámicas metropolitanas derivadas del crecimiento de la universidad y de otros servicios públicos (sanitarios, administrativos, etc.), así como del incremento del precio del suelo y de la ausencia de vivienda asequible en las ciudades centrales, que se refleja en el crecimiento de los municipios vecinos de Teo, Ame, Brión u Oroso (FERRÁS SEXTO, C., LOIS GONZÁLEZ, R. C., 1993).

En el caso del área metropolitana de A Coruña, el proceso de urbanización posterior a los años 70 favoreció la formación de una franja territorial de fuerte integración funcional, cultural y económica, e incluso continuidad constructiva entre la ciudad de A Coruña y los municipios limítrofes, si bien cada investigador ha utilizado diferentes criterios y métodos para la caracterización de las áreas metropolitanas. A pesar de esto, y como se verá a continuación, existen coincidencias en los puntos clave a la hora de delimitarlas.

Precedo Ledo (1990) establece una diferenciación entre lo que se puede considerar estrictamente área metropolitana y lo que sería la Región Funcional Urbana. La primera estaría formada por los municipios que tienen una intensa relación con la ciudad central a la que ofrecen servicios y funciones específicas. Estos municipios serían: Arteixo,

Cambre, Culleredo, Oleiros, Carral, Sada, Bergondo y Abegondo. El segundo nivel se caracteriza por las interrelaciones de dependencia por parte de las áreas de influencia directa de Carballo, Ferrol y Betanzos. La ciudad departamental tiene un papel complementario de la ciudad de A Coruña, como principal centro urbano del sector septentrional de la provincia debido a su función naval, militar y terciaria. Villas como Carballo, Betanzos y Ordes se pueden considerar ciudades-satélite de A Coruña, si bien es cierto que este hecho es mucho más claro en los dos primeros casos, ya que centralizan la vida económica y social de dos espacios de características rururbanas con un destacado nivel de desarrollo, mientras que la villa de Ordes es el núcleo central de una comarca agroganadera.

Por su condición de península y la reducida extensión de su término municipal, la ciudad de A Coruña vio limitado su crecimiento, hecho por el cual este se manifestó ya desde los años 70 en los municipios vecinos. En estos municipios más próximos a la ciudad central existe una continuidad en la edificación que creció alrededor de las principales vías de acceso a la ciudad herculina, si bien es cierto que estos municipios mantuvieron su independencia administrativa. Este fenómeno se observa claramente en los municipios que conforman la primera corona metropolitana (Culleredo, Cambre, Oleiro y Arteixo) y en ellos se puede apreciar una especialización espacial. Arteixo y Culleredo destacaron a nivel industrial pues en ellos se localizaron diversos polígonos y áreas industriales como el polígono de Sabón en Arteixo o los de Alvedro, O Burgo o Ledoño en Culleredo, los tres últimos de menor importancia. También hay que destacar la construcción del puerto exterior de A Coruña, en el término municipal de Arteixo.

Tampoco a nivel residencial existe homogeneidad en el área metropolitana pudiendo diferenciarse dos sectores. Por un lado, el occidental (Arteixo, Culleredo y Cambre) caracterizado por el predominio de la primera vivienda, de las construcciones en altura y de una población de clase media-baja, que en muchos casos no se podía permitir una vivienda en propiedad en la ciudad central y que dio lugar a la aparición de núcleo-dormitorio como O Temple (Cambre), Fonteculler (Culleredo) u O Burgo (Culleredo). Por otro lado, los municipios orientales (Oleiros y Sada), en los que predomina la vivienda secundaria, las viviendas unifamiliares y población de clase media-alta. Este sector oriental también tiene importancia como lugar de ocio y esparcimiento, al existir una serie de núcleos con funciones turísticas como Sada o Santa Cristina, y Santa Cruz, en Oleiros (ESCUADERO GÓMEZ, L. A., PIÑEIRA MATIÑÁN, M. J., 2005).

En el caso del área metropolitana de Vigo, los procesos de urbanización están fuertemente ligados al potencial industrial de la ciudad olívica. Industria muy ligada a la actividad automovilística y portuaria. Estas actividades económicas generan un crecimiento urbanístico y demográfico en la ciudad central, al igual que en los municipios contiguos o limítrofes. El rápido crecimiento de la ciudad y la proximidad de los pequeños núcleos de otros municipios han proporcionado la continuidad urbanística tan característica del sistema de asentamientos gallego, convirtiendo la ciudad de Vigo en el centro neurálgico del área metropolitana.

La importancia industrial de la ciudad viguesa se desarrolla entre los años 1950 y 1980. En la década de los 70 se produce el mayor crecimiento demográfico, coincidiendo con el aumento del empleo indirecto. Este crecimiento se nota no solo en el núcleo central sino en municipios de carácter industrial del área metropolitana como O Porriño, Redondela y Mos. En los años 80 comienza una crisis industrial que afecta a la ciudad central y a los municipios anteriores, notándose en el estancamiento demográfico que se produce en

ellos. Esta crisis provoca la salida de población de la ciudad central, comienza un proceso de contraurbanización y periurbanización hacia municipios limítrofes, como pueden ser Nigrán o Gondomar y los espacios periféricos de Vigo (FERRÁS SEXTO, C., LOIS GONZÁLEZ, R. C., 1993).

Posteriormente, se produce el proceso de terciarización de la economía, lo que conlleva el crecimiento de ciertos municipios de carácter más turístico, como puede ser el caso de Baiona. Esto, ligado a un aumento del nivel de vida de la población, y a las mejoras de los transportes y de las comunicaciones, conlleva el aumento del radio de acción de los flujos intermunicipales.

Existen diversos estudios sobre la delimitación y la evolución del área metropolitana de Vigo, uno de los que nos ayudaron a explicar la evolución de esta área es el de Precedo Ledo (1989). En algunos casos, entran en conflicto a la hora de incluir o excluir ciertos municipios de esta área metropolitana, pero los actores que influyen para su delimitación suelen coincidir en los estudios. Estos suelen ser aspectos demográficos, económicos y de flujos gravitacionales entre los distintos núcleos.

En cuanto a la delimitación del área metropolitana viguesa, existe una delimitación oficial aprobada en 2012 por la Xunta de Galicia. Esta delimitación, basándose en criterios sociales y económicos, además de los institucionales de los poderes locales, crea un área metropolitana oficial de 14 ayuntamientos (Cangas, Vigo, Moaña, Redondela, Pazos de Borbén, Soutomaior, Salceda de Caselas, Salvaterra do Miño, Gondomar, Baiona, Nigrán, O Porriño, Mos y Fornelos de Monte). Esta delimitación tiene sus inconvenientes: quedan fuera algunos municipios importantes como Pontearreas o Tui, y se incluyen otros municipios de menor importancia.

En este artículo se pretende realizar un análisis comparativo de las áreas urbanas de mayor rango del sistema urbano gallego. A lo largo del artículo se pudo comprobar la existencia de diversas obras sobre los dos ámbitos de estudios seleccionados. Pero cada autor escoge una serie de indicadores y realiza las delimitaciones correspondientes bajo sus criterios. Por lo tanto, para la selección de los municipios correspondientes para cada área, utilizaremos como punto de partida la delimitación de las áreas metropolitanas del proyecto «sistema de indicadores de análisis para las dinámicas urbanas y metropolitanas en España a comienzos del S. XXI».

Este proyecto establece una serie de indicadores comunes para la selección de los municipios. Las características que tiene que cumplir los municipios para ser seleccionados son, principalmente: tener más de 10.000 habitantes, una densidad demográfica mayor de 250 habitantes por km² (teniendo en cuenta el tamaño del municipio, ya que la población puede ser elevada pero bajaría la densidad), un incremento de la vivienda superior al 100% y un índice económico superior a 10 (índice económico del anuario de La Caixa, 2012). Un indicador que se utiliza en este proyecto es la continuidad física en el territorio. Este indicador va a ser el único que no utilizaremos a rajatabla, ya que existen municipios que, por sus flujos obligatorios diarios, son muy importantes y consideramos importante incluirlos.

Este proyecto hace una diferenciación entre municipios metropolitanos y municipios de urbanización contigua. Los metropolitanos son aquellos que cumplen todos los requisitos anteriores. Los municipios de urbanización contigua son aquellos que fallan en alguno de los indicadores, pero con una diferencia mínima. En este estudio, no se hará diferenciación: todos los municipios seleccionados serán tratados como área metropolitana en cada caso.

3. El área metropolitana de A Coruña

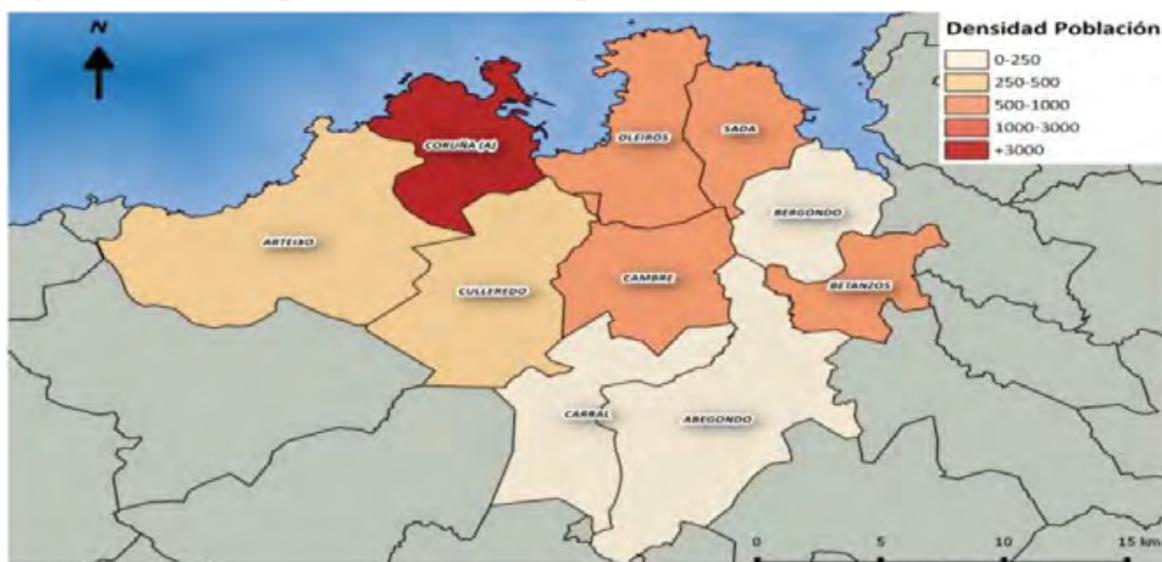
3.1. Caracterización social y demográfica

Como ya se dijo, durante las diferentes fases de formación del área metropolitana de A Coruña se pueden observar cambios notables en los municipios que la conforman y uno de los cambios más sensible es el que se dará a nivel demográfico.

No será hasta los años 70 cuando se aprecien los primeros procesos de periurbanización en cuanto a población. Hasta esta fecha, los municipios que actualmente conforman el área metropolitana crecieron muy levemente e incluso redujeron su población entre la década de los 50 y los 70, mientras que la ciudad de A Coruña concentraba todo el crecimiento —dinámica propia de una ciudad industrial.

A partir de los años 70 y con el paso de una ciudad industrial a una postindustrial, se comenzarán a ver cambios en la periferia. Durante los años 70 y 80 la ciudad central sigue absorbiendo buena parte del crecimiento, pero los municipios más próximos a ella invierten la tendencia negativa de las décadas previas y registran aumentos de población —aunque más leves que los que se darán en los años siguientes. De esta manera, debido al crecimiento de ambas, el porcentaje que representan los municipios metropolitanos solo pasa de un 27,9% en 1970 a un 28,5% en 1991.

Figura 1. Densidad de población del área metropolitana de A Coruña.

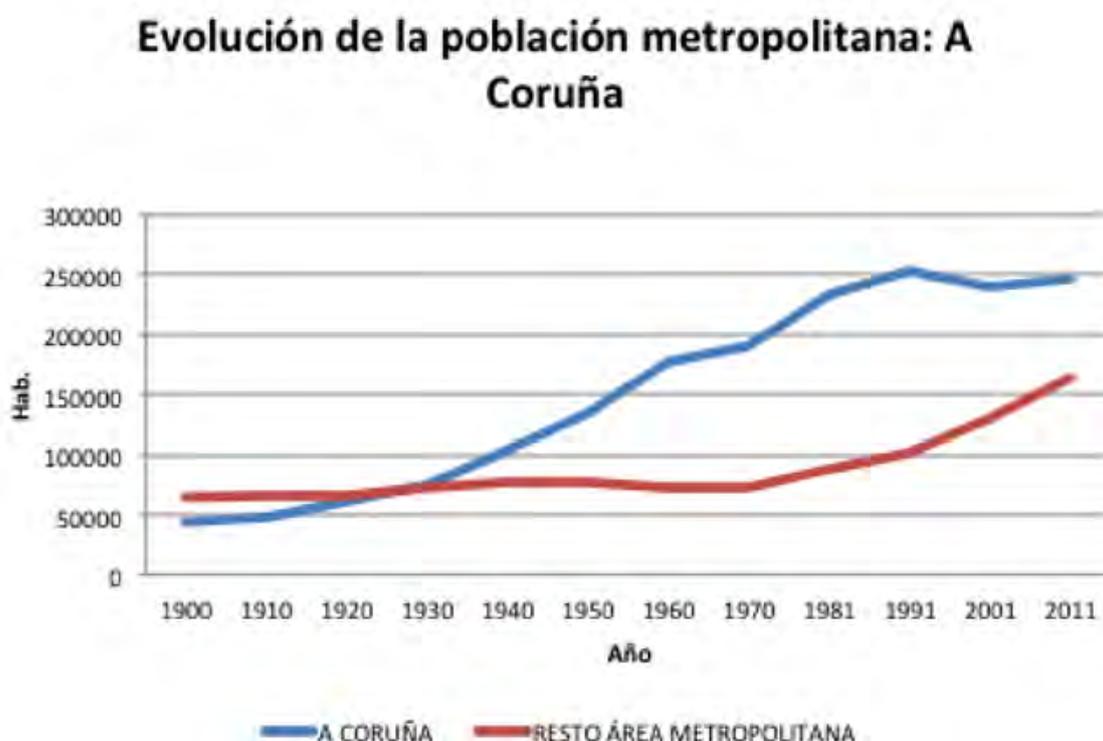


Elaboración propia: fuente de datos INE.

Con la llegada de los años 90, se puede diferenciar otra etapa caracterizada por un descenso de los habitantes en la ciudad central y un notable aumento en el resto de municipios del área urbana. La ciudad de A Coruña, que alcanzara su máximo de población en los años 90, sufre un descenso de población motivado por la salida de la población de la ciudad hacia la periferia urbana en busca de un precio de la vivienda más bajo o de una mayor relación

con el medio natural. Por tanto, serán el resto de municipios los que permitan mantener un crecimiento general de toda el área metropolitana. Si en el año 1991 solo representaban el 28,5%, una década después este porcentaje aumentaría en casi 7 puntos porcentuales. Estos datos reflejan, por tanto, no solo un movimiento de población interior dentro del área metropolitana sino también la llegada de población desde fuera de la misma. Los municipios que más crecen en este periodo son los que forman la primera corona metropolitana, como Arteixo, que crece un 26,6%, Oleiros (43,5%), Cambre (50,9%) y Culleredo (51,2%). Por su parte el municipio de A Coruña pierde un 5,25% de su población.

Figura 2. Gráfica comparativa evolución población del municipio central con el resto de municipios del área metropolitana 1900-2011.



Elaboración propia a partir de datos INE.

Entre el año 2001 y el 2008, coincidiendo con el boom inmobiliario, se mantiene el crecimiento y la ciudad de A Coruña vuelve a registrar datos positivos gracias, entre otros motivos, a la revalorización de los centros de las ciudades, a la llegada de inmigrantes extranjeros que ocupan los espacios dejados por los habitantes que abandonan la ciudad central para irse a otra área del área metropolitana y también gracias al incremento del parque de vivienda, escaso en el municipio de A Coruña en comparación con otras ciudades ante la ausencia de suelo urbanizable y el precio del mismo. En números totales, el crecimiento en los municipios de la primera corona metropolitana es muy semejante al de la década anterior —con la excepción de Arteixo, que crece un 34,2%. También hay que destacar que se produce un incremento en municipios como

Carral o Sada, más alejados de la ciudad de A Coruña pero que, debido al crecimiento del área urbana, sufren los procesos que previamente sufrieran los municipios más próximos a la ciudad central. Otros municipios como Abegondo o Bergondo aumentarán en menor medida su población, pero no así su vivienda, pues se convierten en espacios de proliferación de segundas viviendas.

Con el estallido de la burbuja y el comienzo de la crisis económica se produce un parón en el crecimiento demográfico. La ciudad de A Coruña vio reducida su población en más de 2.000 habitantes entre 2006 y 2015, debido al descenso de la llegada de inmigrantes extranjeros y la salida de los que había llegado años atrás. Además, se siguen dando —aunque en menor medida— movimientos centrífugos de población hacia los municipios vecinos que mantienen datos positivos de crecimiento demográfico, aunque mucho menores que antes del estallido de la crisis. En el contexto gallego, estos municipios son —junto a ciertas villas cabeceras de comarca— los espacios más dinámicos a nivel demográfico. Este hecho se refleja no solo en los datos positivos de su evolución demográfica sino, también, en la estructura de población más joven y con mejores datos de crecimiento natural.

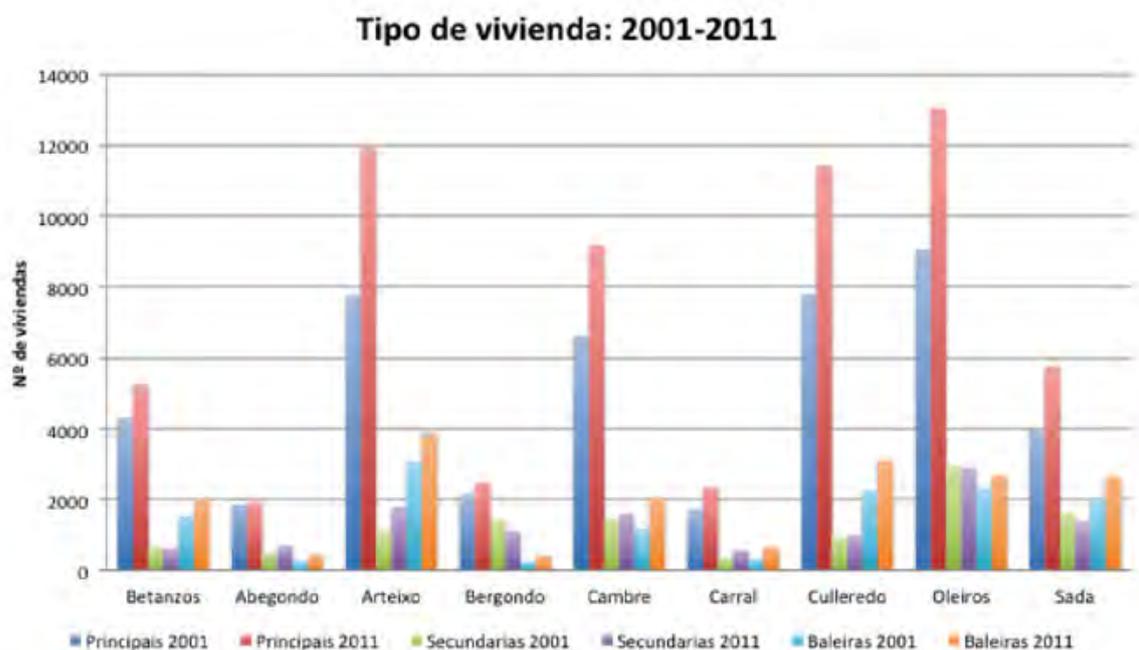
En lo que se refiere a los movimientos migratorios, el saldo es claramente positivo en el conjunto de los últimos 20 años. Destacan sobre todo los movimientos dentro de la misma provincia y, más en concreto, dentro de la propia comarca. Este hecho pone de manifiesto el dinamismo del área metropolitana, en la que los movimientos dentro de la misma son comunes y muy numerosos al tratarse de la misma realidad urbana

3.2. Construcción y vivienda

De manera paralela al crecimiento demográfico y en parte como consecuencia del mismo se ha producido un incremento del número de viviendas. Como ya se dijo, la reducida extensión del centro urbano rector, el cual no ha sido capaz de absorber el crecimiento demográfico del mismo pese a la sobredensificación en altura del mismo. Además, esta escasez de suelo urbano provocó un aumento del precio de la vivienda y un fuerte proceso de especulación que llevó a que fueran muchos los que decidieran trasladarse a los municipios limítrofes, que destacaban por el menor coste del suelo y la mayor permisibilidad constructiva. A estas causas se les deben añadir otras de carácter social, como el gusto por los espacios verdes y el disfrute del tiempo libre que llevó a la proliferación de segundas viviendas que más tarde se convertirían en viviendas principales. Unido a todo esto, se da un proceso de contraurbanización por el cual son muchos los coruñeses de clase media-alta que deciden abandonar su piso en la urbe para establecerse en una vivienda unifamiliar en la periferia, hecho que explica la aparición de numerosas urbanizaciones en los últimos años.

En los últimos 15 años se puede apreciar un notable incremento del volumen total de viviendas en toda el área metropolitana. Entre los años 2001 y 2011 el número de viviendas total pasó de 182.533 a 228.489, es decir, un 25,2% más. Pero este crecimiento no es homogéneo en toda el área metropolitana, aunque todos los municipios registran datos positivos. Mientras que los más urbanos y más densamente poblados como Arteixo, Cambre, Oleiros o Culleredo incrementan en más de un 30% su parque de viviendas, otros más alejados de la ciudad de A Coruña apenas lo incrementan un 20%. Destaca, por el escaso aumento, Bergondo, con un 4,72% de incremento. En el caso contrario Carral, municipio que tuvo el mayor incremento de toda el área metropolitana, con más de un 48% de nuevas viviendas. En números totales serán los municipios más poblados los que muestren los mayores aumentos.

Figura 3. Gráfico comparativo del nº total de viviendas según uso A Coruña.



Elaboración propia: a partir de datos del censo de viviendas 2001-2011, INE.

Tampoco es homogénea la evolución según el tipo de vivienda, existiendo de nuevo diferencias espaciales. En lo que respecta a las viviendas principales se observa un aumento en todos los casos, pero sobre todo en los municipios más poblados y en Carral. Esto no indica la existencia de un proceso de descentralización de la población que establece su domicilio principal en los municipios de la periferia por los motivos expuestos anteriormente. Los mayores aumentos los registran los municipios del sector occidental (Arteixo y Culleredo), que incrementan en un 53, 68% y un 46,72% respectivamente el número de viviendas principales. Este sector destacó en un primer momento por su carácter industrial, pero en la actualidad a este uso debemos añadir el uso residencial. En el caso de Arteixo proliferaron, principalmente, las edificaciones en altura que gracias a los menores precios de la vivienda atrajeron a un importante volumen de población joven.

Si nos fijamos en el porcentaje que estas representan sobre el total de viviendas de los municipios vemos que se trata del tipo de viviendas más habitual, con más de un 50% en todos los casos y casi el 74% si analizamos todo el conjunto. En la ciudad de A Coruña, el porcentaje está muy cerca del 78% y en los municipios de la primera corona metropolitana rondó el 70%, datos que muestran cómo los espacios centrales del área metropolitana priman los usos residenciales junto a otros, como los industriales o los comerciales. La tendencia indica que, a medida que se consolidan las características urbanas, el número de viviendas principales aumenta en detrimento de las viviendas secundarias y las viviendas vacías. Si nos alejamos de estos, el peso de la vivienda principal se reduce —pero sigue siendo importante.

En cuanto a las viviendas secundarias, aumentan de manera considerable en los municipios de Abegondo (41,37%), Carral (54,79%) y Arteixo (55,95%) mientras que en municipios que anteriormente destacaran por el carácter secundario de sus viviendas —vinculadas al

turismo y el ocio— existe un retroceso. Son los casos de Bergondo (-22,41%), Sada (-15,09%) u Oleiros (-1,52%), en los que las segundas viviendas acaban convirtiéndose en el domicilio habitual de sus dueños gracias a la cada vez mayor integración de estos municipios dentro de la ciudad de A Coruña. Por el contrario, las viviendas secundarias de los habitantes del área urbana proliferan en los municipios de la segunda corona metropolitana e incluso fuera de la misma, donde el suelo sigue siendo más barato y la relación con el medio se ve menos perturbada por la antropización del medio.

El último tipo de vivienda son las vacías, que en 2011 representaban un 16,29% en el conjunto del área metropolitana. Como en el número de viviendas principales, en el caso de las viviendas vacías existe un notable incremento de las mismas. En el total del área metropolitana aumentaron un 21,79%, hecho que se explica por el boom de la construcción que hizo que fueran muchas las viviendas construidas con fines especulativos y sin ajustarse a las necesidades de vivienda de la población. Pese a ello, el porcentaje que representan sobre el total se mantuvo, ya que solo se redujo en un 0,45%. En número totales, todos los municipios registraron aumentos considerables del número de viviendas vacías, pero existen variaciones espaciales. El municipio central apenas incrementa el número total de viviendas en un 11,32% y reduce el porcentaje que representan en un 1,12%, datos que contrastan con las subidas de los datos de viviendas principales, que demuestran la escasez de vivienda a precios competitivos.

El parque de viviendas vacías también aumenta en los municipios de la primera corona metropolitana, con datos de entre un 15% y un 35%, y ligeros descensos en el porcentaje representado sobre el total de viviendas del municipio en detrimento de las viviendas principales. Esto muestra la consolidación como espacios propiamente urbanos que dejan de tener una especialización espacial tan marcada. Aun así, el menor precio del suelo, y la descentralización de las funciones industriales y terciarias desde la ciudad de A Coruña, unido a la abundancia de suelo libre favoreció la proliferación de nuevas construcciones, hecho que no se correspondió con el menor aumento de la población. Pese al descenso, en Sada o Arteixo el porcentaje de viviendas vacías se sitúa alrededor del 25%, mientras que en el resto de municipios está por debajo del 20%.

Si nos alejamos más de la ciudad de A Coruña el panorama cambia. Si bien es cierto que el porcentaje que representan es menor (10,41% en 2011 en Bergondo), sí se observa un mayor crecimiento porcentual que en el resto del área. Abegondo (+70,5%), Bergondo (+72,02%) o Carral (+94,19%) registran los mayores aumentos y demuestran cómo la integración de estos municipios en el área metropolitana es cada vez mayor, al vivir con igual o mayor intensidad los procesos de urbanización que se observan en la primera corona metropolitana, sobre todo en la época de crecimiento económico que precedió a la crisis. De todas formas, se ha de tener en cuenta que se parte de volúmenes totales mucho menores —aunque estos datos nos pueden ayudar a ver un cambio en las dinámicas metropolitanas.

En lo que respecta al régimen de tenencia de la vivienda, este tiene las mismas características que el conjunto del Estado, al predominar las viviendas en propiedad, que representan casi tres cuartas partes del total del área metropolitana. Dentro de estas podemos diferenciar aquellas totalmente pagadas, aquellas con pagos pendientes —es decir, con hipotecas—, y las adquiridas por herencia o donación. Podemos observar diferencias a nivel territorial, ya que los municipios más próximos a la ciudad central tienen un porcentaje menor de las primeras, lo que muestra su gran crecimiento durante la burbuja inmobiliaria, cuando acogieron a mucha población que compró viviendas en estos espacios animados por la abundancia de nuevas construcciones y la facilidad para conseguir créditos. En aquellos

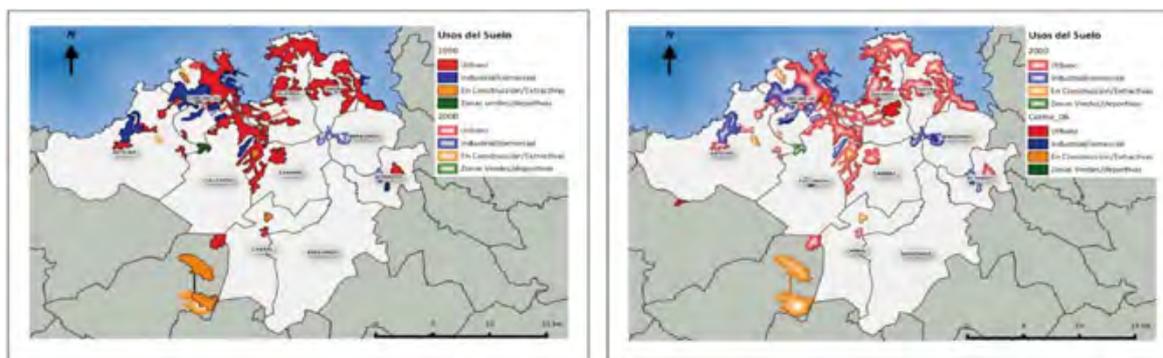
municipios con un menor grado de urbanización y que vivieron de manera más débil el boom inmobiliario, el porcentaje de viviendas totalmente pagadas asciende con respecto a los anteriores.

Las viviendas alquiladas no llegan a representar un 20% del total del área metropolitana y se puede observar, también, cómo en aquellos municipios con mayor centralidad suponen un mayor porcentaje. El resto de viviendas, un 8,77%, tienen otros regímenes de tenencia siendo buena parte de estas viviendas embargadas o en stock a causa del estallido de la crisis inmobiliaria. Los municipios con mayor porcentaje de este tipo de viviendas serán los que experimentaron un mayor aumento del porcentaje de viviendas vacías.

3.3. Usos del suelo

Los cambios vistos a nivel demográfico y de vivienda, así como otros a nivel industrial y de infraestructuras han provocado que en los últimos años puedan apreciarse cambios en cuanto a usos del suelo en toda el área metropolitana. Estos cambios, que ya se empezaron a ver en las primeras etapas del proceso de metropolitanización en los municipios vecinos de la ciudad central, se pueden ver en los últimos años en espacios más alejados de esta —gracias, en buena medida, a la mejora de las infraestructuras de comunicación, hecho que permitió el aumento de los suelos artificiales (urbano, industrial, comercial, infraestructuras...).

Figura 4. Mapas evolución de usos del suelo AM A Coruña décadas 1990-00 y 2000-06.



Elaboración propia a partir de datos del CORINE 1990, 2000 y 2006.

El crecimiento de la construcción supuso el aumento del espacio construido a nivel residencial, bien sea de manera consolidada o dispersa. Este aspecto se aprecia en toda el área metropolitana desde comienzos de este siglo pero siguen siendo los municipios centrales los que registran los mayores aumentos de suelo residencial. Este hecho se refleja claramente en la urbanización de diversos planes parciales tanto en la ciudad de A Coruña como en los municipios próximos. A medida que nos alejamos de la ciudad central, los usos residenciales pierden predominancia y se mezclan con otros usos propios de espacios rurales (agrícolas, forestales...)

En cuanto a suelo industrial y comercial, este proliferó en un primer momento dentro del propio término municipal vinculado a los Polos de Desarrollo de la época franquista. Más tarde, y ante la necesidad de más espacio y de menores precios del suelo, serían los municipios de la primera corona metropolitana los que absorberían este crecimiento, principalmente el municipio de Arteixo donde se creó el polígono industrial de Sabón. Con la intensificación de los procesos de metropolitanización, otros usos del suelo se incorporaron a estas áreas haciendo subir los precios del suelo, hecho por el cual proliferaron los usos industriales en municipios más alejados de la ciudad de A Coruña como Betanzos, Carral o Bergondo. En cuanto a infraestructuras, estas siguieron un proceso parecido y entre ellas cabe destacar la construcción del Puerto Exterior de A Coruña en Arteixo. También es salientable la multiplicación de vías de comunicación que han sido creadas en toda el área metropolitana para dar respuesta a los nuevos flujos de tráfico que se dan dentro del área.

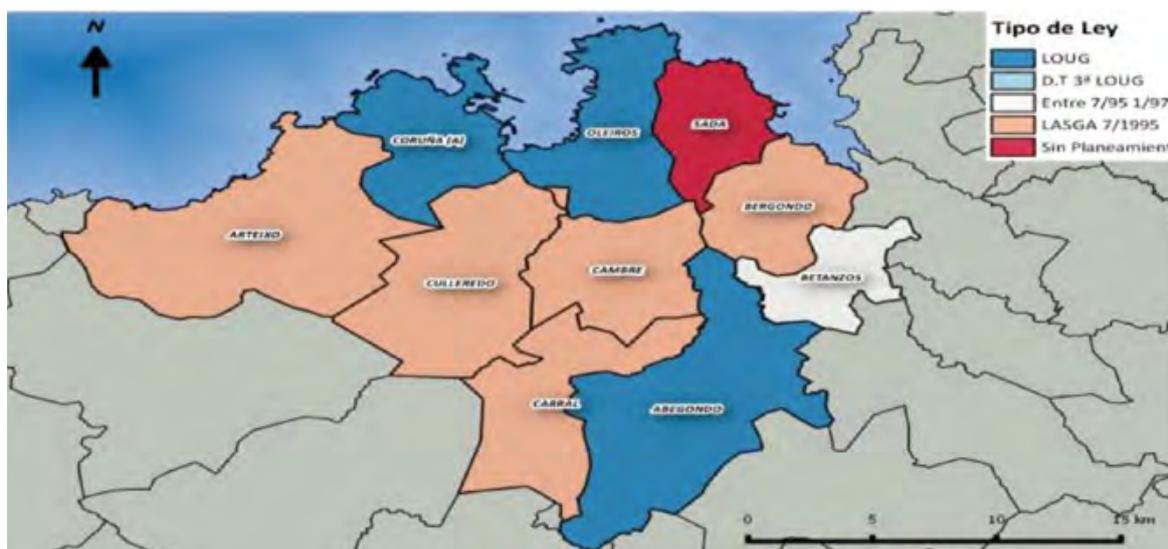
El estallido de la burbuja inmobiliaria unido a la posterior crisis y a la reducción de la inversión pública ha provocado que muchos de los espacios tanto residenciales como industriales y comerciales que se estaban construyendo quedaran inconclusos. Buenos ejemplos de esto son el Parque Ofimático (A Coruña) a nivel residencial o el polígono de Morás (Arteixo) a nivel industrial. De menor tamaño —pero muy habituales— son las construcciones que han quedado inconclusas en toda el área, con el problema que suponen tanto a nivel económico como por su impacto visual. Otros espacios, pese a estar urbanizados, apenas han sido construídos debido a la limitada inversión en los últimos años.

3.4. Planeamiento urbanístico

Un aspecto importante para entender cómo los procesos anteriores se dieron en el área urbana será el planeamiento urbanístico. La ausencia de planificación a nivel metropolitano unida a la ausencia o antigüedad del planeamiento urbanístico en algunos de los municipios periféricos facilitó que, durante la época de crecimiento económico, proliferaran las construcciones sin atenerse a criterios de crecimiento razonables. Parte de este crecimiento de la construcción se beneficiará de la laxitud de este planeamiento.

En la actualidad, solo los municipios de A Coruña, Oleiro y Abegondo cuentan con un Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) adaptado a la ley del suelo vigente, mientras que otros como Arteixo, Cambre, Sada, Bergondo, Betanzos o Carral siguen rigiendo su planeamiento mediante normas subsidiarias anteriores al gran boom de la construcción. Se puede suponer, por tanto, que estos últimos se han visto superados por la enorme presión urbanística que ha supuesto la intensificación de los procesos de metropolitanización. Este hecho evidencia que las normas subsidiarias no establecen el marco normativo en materia urbanística necesario en unos municipios de carácter urbano y de una gran complejidad urbanística, pues fueron hechas para establecer unos mínimos de ordenación en el conjunto de la provincia y en una época en la que el crecimiento urbanístico era menor.

Figura 5. Mapa de las leyes del suelo de Galicia a las que se adapta el planeamiento vigente de cada municipio.



Elaboración propia: a partir de datos del SIOTUGA, Xunta de Galicia.

Tabla 1. Planeamientos vigentes e históricos de cada municipio

Abegondo	PGOM 2012	NSP 1996	
Arteixo	NSP 1995*		Afectadas por sentencia.
Bergondo	NSP 1992		
Betanzos	NSP 1996	NSP1987	
Cambre	NSP 1994	NSP 1986	
Carballo	PGOM 2016	PGOM 2003; NSP 1984; NSP 1980; NSP 1978	
Carral	NSP 1993	NSP 1984	
Coruña (A)	PGOM 2013	PGOM 1998; PGOU 1985; PGOU 1967; PGOU 1948	
Culleredo	PGOU 1987, NSP 1970	PGOU (NS)	
Oleiros	PGOM 2014	PGOM 1995; PGOU 1984	
Sada	NSP 1997*	NSP 1989; NSP 1980; NSP 1977	Afectadas por decreto.

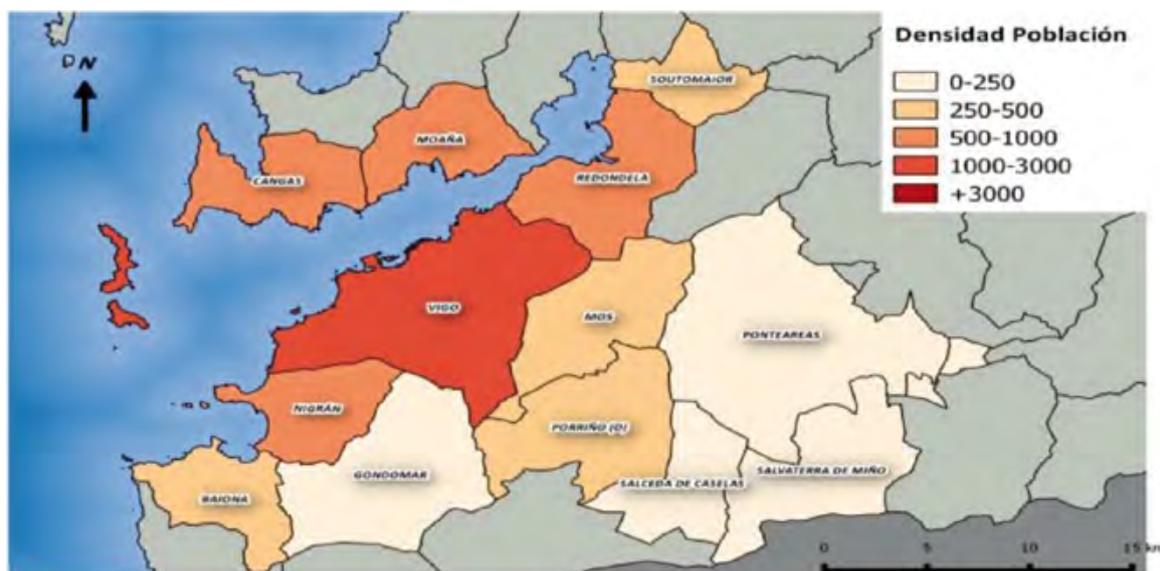
Fuente de información: SIOTUGA, Xunta de Galicia.

4. El área metropolitana de Vigo

4.1. Caracterización social y demográfica

Los movimientos demográficos que se producen en el área de Vigo son cíclicos, cambian en cuanto a intensidad y emplazamiento. Esta oscilación de la población será un factor importante a la hora de configurar la evolución de los asentamientos de este espacio. El área metropolitana de Vigo se encuentra densamente poblada, exceptuando los municipios interiores, en el caso de Gondomar y Pontearreas debido a su gran extensión territorial, la densidad es baja, aunque la población es elevada.

Figura 6. Densidad de población del área metropolitana de Vigo.



Elaboración propia a partir de datos INE.

Como ya se mencionó anteriormente, el crecimiento de Vigo está muy ligado a la industrialización. Entre los años 1950 y 1980, se produjo una etapa de crecimiento demográfico muy importante. En esta etapa, el crecimiento se centraba en la ciudad central, llegando a duplicar su población en un periodo de 30 años.

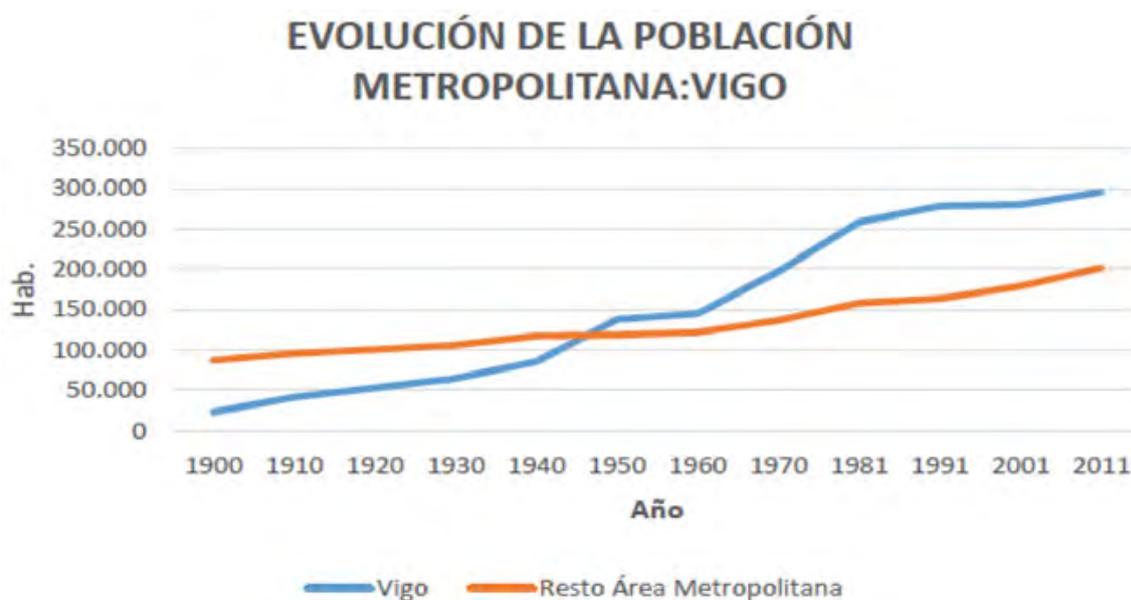
Será a partir de los años 70, con la creación de empleos secundarios en otros municipios, cuando comienza una etapa de periurbanización y contraurbanización del municipio central, con la consecuencia de que estos municipios limítrofes comienzan a ganar población. Este incremento, durante esta etapa, es mayor al que se venía produciendo años antes. La tendencia del núcleo central sigue siendo un crecimiento positivo. Es a principios de los años 80, con la crisis que afecta a la industria, cuando se produce un estancamiento de la población en los municipios industrializados del área metropolitana.

A partir de esta crisis industrial, el crecimiento de la población es generalizado en todos los municipios del área metropolitana —salvo el caso de Salvaterra de Miño, municipio interior con una tendencia más rural que urbana que durante los años 90 sufre pérdidas de población. El municipio central es el que menos crece durante esta etapa, convirtiendo

la periferia del área metropolitana en el territorio más dinámico demográficamente, con unos crecimientos de población cercanos al 10% (los que menos crecen) y al 20% (los que experimentan un mayor crecimiento).

Durante el siglo XXI, el crecimiento demográfico sigue siendo positivo en todos los municipios. Si comparamos el crecimiento que se produce en la década del 2001 al 2011, podemos observar que en los municipios centrales el crecimiento es más moderado entre un 0%-10%. Esto sucede en los municipios de Vigo, Redondela, Nigrán, Mos, y en los dos municipios del otro lado de la ría Moaña y Cangas. El resto de municipios crecen entre un 10%-40% en esta década. En el caso de Vigo, cabecera del área metropolitana, alcanza su máximo en 2012 con 297.355 habitantes. En estos tres últimos años, el municipio de Vigo ha perdido más de 3.000 efectivos. Estos datos nos indican que la burbuja inmobiliaria y el estallido de la crisis no afectaron demográficamente al área metropolitana de Vigo.

Figura 7. Gráfica comparativa evolución población del municipio central con el resto de municipios del área metropolitana 1900-2011.



Elaboración propia a partir datos INE.

Por otro lado, se siguen dando, aunque en menor medida, movimientos centrífugos de población hacia los municipios vecinos que mantienen datos positivos de crecimiento demográfico. En el contexto gallego, los espacios más dinámicos a nivel demográfico. Este hecho se refleja en los datos positivos de su evolución demográfica.

En lo que se refiere a los movimientos migratorios, el saldo es claramente positivo en el conjunto de los últimos 20 años. Destacan sobre todo los movimientos dentro de la misma provincia y, más en concreto, dentro de la propia comarca. Este hecho pone de manifiesto el dinamismo del área metropolitana, en la que los movimientos dentro de la misma son comunes y muy numerosos al tratarse de la misma realidad urbana.

Aunque en conjunto el saldo es positivo, en los últimos años existen algunos municipios donde el saldo es ligeramente negativo. Aunque, como la mayoría son movimientos a otros municipios del área metropolitana, se compensa en el total.

4.2. Construcción y vivienda

Como se puede observar, el crecimiento demográfico del área metropolitana de Vigo es positivo. Esto conlleva que exista un crecimiento parejo del mercado inmobiliario. Desde finales de los años 90, entramos en un cambio de modelo constructivo. Se pasó del modelo concentrado y en altura que básicamente afectaba al núcleo de Vigo, a un modelo difuso por el territorio. Este cambio viene precedido por una serie de factores entre los que predominan la especulación, y la permisividad o una menor regulación de los espacios periféricos a la gran ciudad.

A estos factores hay que sumar los cambios sociales que se produjeron. El cambio de la ciudad por el «campo», con las mejoras de la calidad de vida de la población. En algunos municipios de marcado carácter turístico, el aumento de la segunda residencia —que en algunos casos se acabaría convirtiendo en vivienda principal. La llegada de mano de obra para trabajar en la industria y la inmigración fueron determinantes para el crecimiento del mercado inmobiliario por toda el área de influencia de Vigo.

En las últimas dos décadas, se ha producido un aumento del volumen total de viviendas en toda el área metropolitana. En el periodo 2001-2011, la vivienda ha pasado de 193.556 a 237.735 viviendas construidas, o lo que es lo mismo, la vivienda ha crecido en 10 años un 22,8%. Esta evolución de la construcción no es igual en todos los municipios. Por debajo de la media de crecimiento metropolitana se encuentran los municipios que sufrieron un crecimiento en la primera etapa industrial —exceptuando el caso de Porriño, que se encuentra por encima de la media, con un 43,8%, lo cual es un crecimiento muy elevado. Los municipios por debajo de ese 22,8% son Nigrán, Mos, Redondela y Vigo, siendo este el último que tiene el menor porcentaje de crecimiento de vivienda de toda el área metropolitana, con un 17,2%. Son los municipios más alejados de la ciudad olívica los que tienen un crecimiento superior, superando el 25% de nueva construcción. Y llaman la atención los casos de los municipios menos poblados del área metropolitana, donde el parque de viviendas aumenta el doble y el triple que en otros casos. Estos municipios son Salvaterra de Miño (57,3%), Soutomaior (65,4%) y Salceda de Caselas (73,7%).

En cuanto al tipo de vivienda, la evolución no es homogénea en todos los casos. Si nos fijamos en la vivienda principal, de los 13 municipios pertenecientes al área metropolitana, solo en cinco de ellos se produce un aumento de la ocupación de la vivienda como principal. Este crecimiento está en torno al 2%-3% en los municipios de Cangas, Mos, Nigrán, Redondela y Vigo. Estos núcleos son los contiguos a la ciudad central —excepto Cangas, al otro lado de la ría de Vigo—, lo que indica que estos núcleos fijan población. En estos cinco municipios se sigue una misma tendencia, que es la disminución de la vivienda secundaria y vacía. Lllaman la atención dos casos con una funcionalidad muy distinta. En el caso de Mos, resulta llamativo el alto grado de vivienda ocupada como principal, más de un 90%, seguramente debido a su proximidad a Vigo y su fortaleza industrial. Mientras que, por el otro lado, Nigrán —municipio turístico—, donde solo el 54% de la población tiene allí su vivienda fijada, sufre un proceso característico, gana población fija y aumentan las viviendas vacías, por lo que se está provocando una pérdida de residentes temporales, una pérdida de segundas residencias.

En los ocho municipios restantes, las tendencias son muy heterogéneas. En el caso de Pontearreas, un municipio que ha ganado población, su crecimiento es homogéneo y la variación de los porcentajes de ocupación de la vivienda es inexistente. Otro caso característico es el de Baiona, municipio que se afianza como destino turístico y de tiempo libre. En este caso, aumenta el porcentaje de vivienda de segunda residencia, disminuyendo la ocupación de los otros dos tipos de vivienda. Algo parecido sucede en Moaña y Soutomaior, donde la vivienda secundaria en 2011 duplica y triplica —respectivamente— la existente en 2001.

Por último, los cuatro municipios de Porriño, Gondomar, Salvaterra de Miño y Salceda de Caselas tienen en común que, lo que varía en estos diez años, es el aumento de la vivienda vacía dentro de sus límites municipales. Esto tiene que ver en gran medida con una construcción desmedida en estos municipios, como pudimos ver con el crecimiento de vivienda total. A lo que hay que sumar el hecho de que estos municipios, en algunos casos, estén muy ligados económicamente al sector industrial. Este sector, que no está en un momento muy pujante, era el que atraía la población.

En conclusión, se observa que los municipios centrales, próximos al núcleo central, son los que incrementan la vivienda principal, además de ser los que menos auge constructivo tuvieron en esta década. A medida que nos alejamos del centro, en la primera corona aparecen los municipios con un crecimiento constructivo mayor y muy ligado al sector turístico de segunda residencia. Y, por último, están los municipios más alejado del núcleo central, donde el auge de la construcción fue desmedido, como los datos demuestran.

Tabla 2. Evolución según el tipo de vivienda de municipios del área metropolitana de Vigo. 2001-2011.

	2001						
	Total	Principales	% Principales	Secundarias	% Secundarias	Vacías	% Vacías
Salvaterra de Miño	3647	2709	74,28	820	22,48	118	3,24
Cangas	11317	7487	66,16	1475	13,03	2300	20,32
Moaña	6876	5604	81,50	222	3,23	1050	15,27
Baiona	6527	3415	52,32	2257	34,58	851	13,04
Gondomar	4482	3439	76,73	702	15,66	238	5,31
Mos	4435	3956	89,20	203	4,58	275	6,20
Nigrán	9198	4881	53,07	3185	34,63	1112	12,09
Pontearreas	9225	6372	69,07	1256	13,62	1584	17,17
Porriño, O	5821	4605	79,11	411	7,06	804	13,81
Redondela	11605	8783	75,68	753	6,49	2064	17,79
Salceda de Caselas	2585	1997	77,25	298	11,53	290	11,22
Soutomaior	2176	1712	78,68	83	3,81	356	16,36
Vigo	122538	93419	76,24	10459	8,54	17846	14,56

2011							
	Total	Principales	% Principales	Secundarias	% Secundarias	Vacías	% Vacías
Salvaterra de Miño	5737	3809	66,39	971	16,93	956	16,66
Cangas	14446	9855	68,22	1812	12,54	2778	19,23
Moaña	9672	7173	74,16	745	7,70	1754	18,13
Baiona	8567	4120	48,09	3383	39,49	1062	12,40
Gondomar	6286	4561	72,56	866	13,78	856	13,62
Mos	5263	4875	92,63	245	4,66	140	2,66
Nigrán	11011	6019	54,66	3246	29,48	1742	15,82
Ponteareas	12358	8428	68,20	1640	13,27	2288	18,51
Porriño, O	8372	6385	76,27	550	6,57	1435	17,14
Redondela	14046	10921	77,75	1227	8,74	1896	13,50
Salceda de Caselas	4492	3310	73,69	339	7,55	841	18,72
Soutomaior	3600	2587	71,86	372	10,33	641	17,81
Vigo	143637	114455	79,68	10536	7,34	18588	12,94

Fuente de Información: censo de viviendas 2001 y 2011, INE.

En lo que respecta a las características del régimen de tenencia de la vivienda, destaca el predominio de las viviendas en propiedad, que representan más de la mitad del total de cada municipio del área metropolitana. Dentro de estas podemos diferenciar aquellas totalmente pagadas, con pagos pendientes —es decir, con hipotecas—, y las adquiridas por herencia o donación. Los otros tipos de tenencia existentes son el alquiler, y otras formas que suelen afectar a viviendas en stock o embargadas a causa del estallido de la burbuja inmobiliaria.

Si analizamos lo que sucede en el periodo de 2001 a 2011, vemos dos dinámicas bastante diferenciadas entre los municipios. Existe un aumento, en todos los municipios, de la ocupación de viviendas. Lo que se observa es un cambio en el régimen de tenencias; en estos diez años, en la mayoría de los municipios ha descendido la tenencia en propiedad totalmente pagada. Solo en los municipios de Gondomar, Porriño, Ponteareas, Soutomaior, Salceda de Caselas y Salvaterra de Miño se produce un aumento. Estas zonas coinciden con las que tuvieron un mayor auge constructivo y las zonas más periféricas del área metropolitana. A consecuencia de ello, en estos municipios disminuye la vivienda bajo tenencia en propiedad por herencia o donación, y bajo otras formas.

En su totalidad, los municipios han experimentado un aumento de la vivienda bajo la tenencia en alquiler o en propiedad, principalmente. El resto de formas también están en aumento, pero en menor medida. Esto es debido a las consecuencias de la crisis económica y a la situación laboral que se está atravesando. Llama la atención que, estas dos formas de tenencia de la vivienda, aumenten en porcentajes altísimos en la mayoría de los municipios. Por poner un ejemplo: Mos, con un crecimiento del 678,97% de la vivienda en propiedad con pagos pendientes y un 151,14% en la vivienda en alquiler. En cuanto al municipio de

Vigo, en comparación con el resto, es el que mantiene los porcentajes más estables en todas las categorías, siendo la vivienda en propiedad la que tiene una evolución negativa pequeña.

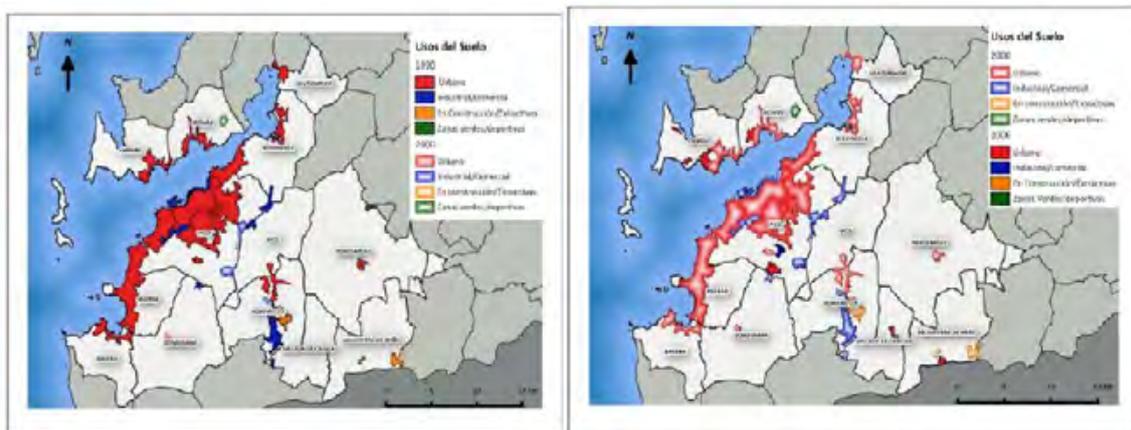
4.3. Usos del suelo

Los factores demográficos y constructivos han provocado cambios en la utilización del suelo. Se ha experimentado un aumento de la superficie construida urbana, además de otros usos englobados dentro del aspecto urbano como el suelo industrial, infraestructuras, zonas verdes urbanas o equipamientos.

Los grandes cambios en el uso del suelo urbano se producen próximos a las áreas urbanas consolidadas, en un primer momento. Estos cambios vienen motivados por la construcción y se generan procesos de suburbanización con la construcción de grandes bloques de vivienda —e incluso de periurbanización— dentro del propio municipio de Vigo, debido a su gran tamaño.

En cuanto al uso industrial y comercial, en un primer momento está ligado al interior de la ciudad. Es el caso del polígono de Balaídos y el de la Citroën, que se encuentra en el interior del tejido urbano. Por motivos de espacio y precios del suelo, se trasladarán estas actividades hacia el exterior del municipio. Es en esta etapa cuando los municipios como Porriño, Mos o Salvaterra crean las grandes superficies industriales. En el caso de Vigo, hay que tener en cuenta la importancia del puerto tanto para la ciudad como para el área metropolitana, como uso industrial comercial interior, y su evolución a lo largo de los años.

Figura 8. Mapas evolución de usos del suelo AM Vigo décadas 1990-00 y 2000-06.



Elaboración propia a partir de datos del CORINE 1990, 2000 y 2006.

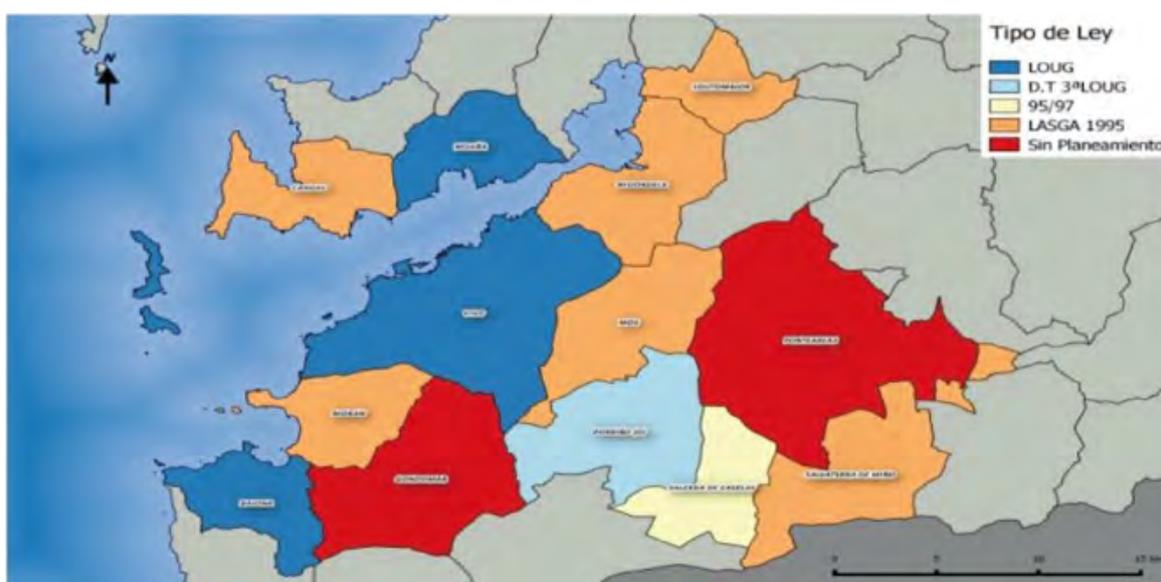
4.4. Planeamiento urbanístico

Un aspecto importante para entender la evolución de la urbanización del área metropolitana de Vigo es el análisis del planeamiento que regula estos factores. La ausencia de un planeamiento supramunicipal, que planificase y ordenase el crecimiento de esta área, e incluso es importante analizar el planeamiento individual existente. En muchos casos la planificación

de estos municipios está vinculada a planes antiguos que quedan obsoletos, o incluso a la tardía aparición de algunas formas de planeamiento o a la inexistencia de estas figuras.

Actualmente, solo existen 4 municipios con un Plan General de Ordenación Urbano (PGOM) que se encuentra adaptado a Ley de Ordenación Urbana (LOUG) vigente en estos momentos. El resto de municipios se rigen por normas subsidiarias de planeamiento, en muchos casos antiguas y que no estaban preparadas para el boom constructivo que las precedió. Existen casos donde el planeamiento está afectado por decretos del Tribunal Superior de Justicia de Galicia (TSJG), por lo que se encuentran suspendidos; por lo tanto, los municipios, en la actualidad, se encuentran sin forma de planeamiento o guiados por la figura anterior, ya obsoleta.

Figura 9. Mapa de las leyes del suelo de Galicia a las que se adapta el planeamiento vigente de cada municipio.



Elaboración propia a partir de datos del SIOTUGA Xunta de Galicia.

Tabla 3. Planeamientos vigentes e históricos de cada municipio.

Baiona	PGOM 2014	PGOU 1995; PGOU 1975	
Cangas	NSP 1993		
Gondomar		PGOM 1997*	Anulado sentencia judicial TSXG (2001)
Moaña	PGOM 2011*	NSP 1996; NSP 1984	Aprobación parcial.
Mos	NSP 1992		
Nigrán	NSP 1991 *	NSP 1987	(Texto refundido)
Ponteareas	NSP 1995*	NSP 1983	Afectadas por decretos

Baiona	PGOM 2014	PGOU 1995; PGOU 1975	
Porriño (O)	PGOM 2003	PGOU (NS)	
Redondela	NSP 1987	NSP 1980; NSP 1976	
Salceda de Caselas	NSP 1997	NSP 1984	
Salvaterra do Miño	NSP 1993		
Soutomaior	NSP 1989	NSP 1984	
Vigo	PGOU 1993*	PGOM 2008; PGOU 1972	Afectado sentencias TSXG. Segunda aprobación definitiva 2009

Fuente de Información: SIOTUGA, Xunta de Galicia.

5. Conclusiones

Los procesos urbanizadores en ambas áreas metropolitanas han seguido unas dinámicas parecidas. Existe una fase en la que el crecimiento de la población se concentra en los municipios centrales, donde existe la gran ciudad, y los municipios limítrofes. Estos crecimientos, tanto demográficos como constructivos, siempre han estado muy ligados al potencial industrial de cada zona.

En una segunda fase, el crecimiento se extiende a áreas más rurales a causa de diversos factores: aumento de la calidad de vida, mejoras en las comunicaciones y transportes, necesidad de terreno para la industria... entre otros muchos. Todo ello provoca este crecimiento expansivo y de ocupación del terreno.

Es importante resaltar la función de la construcción en ambas áreas como motor de crecimiento y de consumo de suelo. Un crecimiento de la vivienda desproporcionado a la realidad demográfica presente en el territorio. Un modelo basado en la especulación, donde la recalificación y reclasificación de terrenos ha sido la tónica dominante, generando la aparición de espacios residenciales en zonas remotas, rompiendo la estética paisajística.

La construcción en estas áreas se ha beneficiado de un planeamiento inexistente o demasiado permisivo con el boom constructivo existente en esos años. Para evitar caer en errores del pasado, es necesario realizar una planificación y una gestión urbanas coordinadas y participativas, por parte de las administraciones y agentes de estas áreas.

El estallido de la crisis inmobiliaria, tras el boom constructivo, ha dejado en herencia un stock de vivienda vacía muy numeroso. En los últimos años, se comienza a hablar de una recuperación económica del sector —aunque todavía puede resultar algo precipitado decirlo, sí se puede hablar de una estabilización. Es el momento de aprender de lo sucedido, y de establecer las estrategias futuras a la hora de planificar y ordenar el territorio.

Bibliografía

- ESCUADERO GÓMEZ, L. A. y PIÑEIRA MATIÑÁN, M. J. (2005). «Los procesos de urbanización difusa y conformación del área metropolitana de A Coruña». En Domínguez Rodríguez, R. (coord.), *La ciudad: tamaño y crecimiento* [actas del III Coloquio de Geografía Urbana] (pp. 297-307). Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- FERRÁS SEXTO, C. y LOIS GONZÁLEZ, R. C. (1993). «Estructura urbana de las áreas metropolitanas gallegas. La estructura urbana de Santiago. ¿Un área metropolitana en proceso de formación?». En Montaner Salas, E. (dir.), *Papeles de Geografía*, nº 19 (pp. 115-124). Murcia: Universidad de Murcia.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. (1993), «Problemas para a delimitación dos espacios urbanos e rurais». En *Concepcións espaciais e estratexias territoriais na historia de Galicia* (pp. 201-221). Santiago de Compostela: Asociación Galega de Historiadores.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. (2004). «Estructura territorial de Galicia». En Rodríguez González, R. (dir.), *Os concellos galegos para o século XXI. Vol. I, Análise dunha reestructuración do territorio e do foberno local*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, IDEGA.
- Lois gonzález, r. C. y PIÑEIRA MANTIÑÁN, M. J. (2011). «Urban development processes in Spain- from consolidate cities to urban regions with an overdensified housing market». *Contemporary Problems of Urban and Regional Development* p. 61-69.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. y PIÑEIRA MANTIÑÁN, M. J. (2012). «Población, crecimiento y mercado de la vivienda en España». *Nuevos aires en la Geografía Española del siglo XXI*. P.237-251.
- LÓPEZ GONZÁLEZ, A. y PIÑEIRA MANTIÑÁN, M. J. (2014). «Housing market dynamics in a peripheral región: the atlantic urban axis in Galicia (Spain) 2001-10. Urban transformations: Centres, peripheries and systems». P. 39-52.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R. (1999). *De aldeas a ciudades: urbanismo e xeografía das vilas galedas*. Vigo: Ir Indo.
- SOUTO GONZÁLEZ, X. M. (1988). *Xeografía Humana*. Vigo: Galaxia.
- PRECEDO LEDO, A. VIGO, *Area metropolitana*. Vigo 1989.
- PRECEDO LEDO, A., MÍGUEZ IGLESIAS, A. y FERNÁNDEZ JUSTO, M. I. (2008). «Galicia: el tránsito hacia una sociedad urbana en el contexto de la Unión Europea». En Barreiro Gil, M. J. (coord.), *Revista Galega de Economía*, vol. 17, núm. extraord.

Castilla-La Mancha y sus nuevos escenarios urbanos: las ciudades fantasma

MARÍA DEL CARMEN CAÑIZARES RUIZ

Dpto. de Geografía y O.T. Universidad de Castilla-La Mancha
MCarmen.Canizares@uclm.es

MARÍA ÁNGELES RODRÍGUEZ DOMENECH

Dpto. de Geografía y O.T. Universidad de Castilla-La Mancha
MAngeles.Rodriguez@uclm.es

Resumen:

La crisis económica iniciada en 2008 ha tenido gravísimas consecuencias para España y también para cada una de sus regiones, tanto en el plano económico como en el social. En el caso de Castilla-La Mancha, esta crisis ha dejado escenarios urbanos de especial singularidad, algunos de los cuales serán analizados de forma detenida. En concreto, nos referimos a ejemplos de grandes urbanizaciones como las de Seseña en la provincia de Toledo, Valdeluz en el núcleo de Yebes, dentro de la provincia de Guadalajara, y el complejo turístico-residencial El Reino de Don Quijote, en Ciudad Real, que se han convertido en auténticas «ciudades fantasma».

Palabras clave: Castilla-La Mancha, ciudades fantasma, Seseña, Valdeluz, Reino de Don Quijote

Abstract: Castilla-La Mancha and its news urban scenarios: the ghost towns

The economic crisis began in 2008 and has had very serious consequences for Spain and also for each of its regions, both in economic and social terms. In the case of Castilla-La Mancha, this crisis has left urban landscapes, which have a special uniqueness, some of them will be analysed in detail. In particular, we are focus on examples of a large housing estates as Seseña in Toledo province, Valdeluz in Yebes (Guadalajara province), and a residential tourism complex The Reino de Don Quijote in the province of Ciudad Real. They have become a real «ghost towns».

Keywords: Castilla-La Mancha, ghost towns, Seseña, Valdeluz, Reino de Don Quijote

1. Introducción: de la burbuja inmobiliaria a la crisis económica en España

Como se ha analizado en numerosas ocasiones, el cambio de siglo ha estado marcado en España, entre otros muchos factores, por un desarrollo urbanístico descontrolado y expansivo que ha conducido a que algunos autores como O. Bohigas hablaran del «fin del urbanismo» (BOHIGAS, 1997), vinculado con la aprobación de la Ley del Suelo de 1998, de marcado carácter liberal y cuyos objetivos, claramente alejados de las necesidades sociales, fueron el aumento de suelo urbanizable y la flexibilización de su gestión con el fin de incrementar la oferta de vivienda y reducir su precio (CONCHEIRO, 2014: 1), algo que, como sabemos, no se produjo. Con una cierta perspectiva, este proceso se inserta en las políticas neoliberales desde el punto de vista ideológico y constata lo que se ha denominado el «giro neoliberal» aplicado a las políticas de la ciudad, con una clara apuesta por la producción inmobiliaria como motor de la actividad económica, así como una liberalización y revalorización del suelo favorecido por la legislación urbanística, y plasmada en urbanización masiva y dispersa con grandes desarrollos fuera de los planes urbanos, a lo que se une la apropiación de la renta por parte de promotores y entidades financieras (ROMERO, BRANDIS y MELO, 2015: 370-371), entre otros aspectos destacables. Sin olvidar, como caldo de cultivo, la bonanza económica que vivía España en esos años.

Como hemos señalado en otras publicaciones (CAÑIZARES y RODRÍGUEZ, 2014: 1), citando a O. Rullán (2012: 165), este crecimiento de la urbanización entre 1990 y 2006-7 no tiene parangón con ningún otro ciclo descrito hasta el momento, tanto por su duración como por su intensidad. Favorecido por diversos condicionantes, entre los que sobresalen la facilidad legislativa para transformar en «aptos» suelos no urbanizables (iniciada con anterioridad de la Ley del Suelo de 1998), pero también: la mejora en las infraestructuras de comunicación y la utilización masiva del automóvil con el consiguiente incremento de la movilidad, unas condiciones financieras favorables, un valor del suelo más bajo en las periferias, unas nuevas preferencias sobre la tipología de vivienda, etc., han consolidado un urbanismo difuso o disperso en grandes y medianas ciudades, claro exponente de lo que hemos conocido como *burbuja inmobiliaria*.

Todo ello se materializó no solo en la construcción de viviendas sino, también, en el incremento de suelo urbanizable, claramente constatado en el caso de algunas de las grandes ciudades del país, como Madrid y Valencia (BRANDIS, 2014: 9; ROMERO, BRANDIS y MELO, 2015: 372 y ss.). La formidable expansión del sector de la construcción en este intervalo de tiempo, principalmente des 1996 a 2007, ha estado determinada también por una demanda aparentemente insaciable, una capacidad de producción hipertrofiada y la permisividad de la Administración por encima de toda racionalidad, así como, en la mayor parte de los casos, por un planeamiento claramente sobredimensionado (GAJA, 2015: 121). Con ello se ha ido afianzando el modelo de «ciudad difusa», basado en la proliferación de urbanizaciones definidas por la discontinuidad territorial que ha calado progresivamente en la forma de construir la ciudad —y que, con el tiempo, se ha convertido en expresión del paisaje y de los usos de suelo a diferentes escalas (CEBRIÁN, 2013: 25-26).

Un crecimiento urbano, además, muy superior al incremento demográfico y que, aunque no ha sido exclusivo de España, sí ha sido singular «la particular especialización española en la revalorización de los activos urbanísticos (léase especulación) como base del crecimiento, como base de la formación de la burbuja» (RULLÁN, 2012: 201), es decir donde «la edificación ha estado ligada a la inversión y a la especulación» (CONCHEIRO, 2014: 1), con la consiguiente transformación paisajística de un recurso,

el territorio, «no renovable, esencial y limitado... referente de identidad y cultura», que «contiene valores ecológicos, culturales y patrimoniales que no pueden reducirse al precio del suelo...», y sobre el que las administraciones deben (en teoría) «velar por sus cualidades y potencialidades», siempre teniendo presente que «la apropiación privada de cualquier parte del territorio debe ser compatible con dichos valores; por ello, la propiedad del suelo y la vivienda debe ser ejercida con respeto de su función social, y con la asunción plena de la responsabilidad de potenciar su utilidad, su valor ambiental y su potencial paisajístico», según recoge el «Manifiesto por una nueva cultura del territorio» (VV. AA., 2006), redactado en un momento, el año 2006, en el que ya eran visibles las consecuencias negativas de carácter ambiental y paisajístico derivadas de este modelo de urbanización.

Un modelo que, plagado de prácticas no siempre correctas, muchas veces opacas y vinculadas con políticas ineficaces, se convirtió en el protagonista de la denominada «década prodigiosa del urbanismo español» (BURRIEL, 2008), del «tsunami urbanizador» (FERNÁNDEZ DURÁN, 2006) o del «tsunami inmobiliario» (VALENZUELA, 2013; GAJA, 2013), contribuyendo al «desordenamiento del territorio al dictado de oligarquías políticoempresariales» (NAREDO, 2010: 21). Las consecuencias son evidentes en la gran cantidad de «espacios inconclusos» que se han desarrollado —algunos de los cuales, llenos de viviendas deshabitadas, han dado lugar a verdaderas «ciudades fantasma» (BURRIEL, 2014: 111). Un urbanismo vacío o *empty urbanism* (BURRIEL, 2015) en el que las «malas prácticas» han dejado, también, demasiados espacios asociados con la especulación del suelo e inmobiliaria, e incluso en diversas ocasiones, con la corrupción urbanística dado el elevado número de municipios españoles implicados en algún caso de corrupción, el 8% del total para el período 2006-2010, así como de habitantes afectados y comunidades autónomas implicadas (JÉREZ, MARTÍN y PÉREZ, 2012: 16; VV. AA., 2006).

Este ciclo expansivo quedaría ralentizado cuando, siguiendo a F. Gaja (2015: 120-121), en el verano de 2007 se derrumba todo el entramado financiero armado en torno a las llamadas hipotecas *subprime* (de alto riesgo), anticipando lo que después ha sido la crisis financiera mundial, jalonada por la quiebra de la banca Lehman Brothers (15 de septiembre de 2008). Una crisis económica que terminó convirtiéndose también en «crisis urbana» (MÉNDEZ *et al.*, 2012: 42) al iniciarse un periodo de inestabilidad financiera, social, política y económica global que, a nivel de Estado, se traduce en el agotamiento del modelo de acumulación aplicado en el sector inmobiliario. Esto tendría consecuencias; entre otras, el final de las subvenciones. Un contexto en el que las entidades financieras han incrementado su hegemonía, y en el que los propietarios del suelo han sido desplazados por los promotores en la producción y la patrimonialización de las rentas urbanas, favoreciendo lo que se ha denominado «urbanismo concesional» (VIVES y RULLÁN, 2014: 387). El resultado, en conjunto, se resume en la «imposibilidad de hacer frente al modelo urbanístico implantado» (BRANDIS, 2014: 9) que caracteriza a los nuevos escenarios urbanos en el momento actual.

2. Crisis en Castilla-La Mancha: los nuevos escenarios urbanos

En Castilla-La Mancha, la transformación de suelo rural (no urbanizable) en suelo urbanizable y urbano ha sido considerable. La burbuja inmobiliaria «ha tenido un comportamiento mucho menos acentuado, pero no por ello ha dejado de manifestarse,

a distintas escalas», como han demostrado algunos estudios al analizar el incremento en el número de parcelas urbanas y la evolución de la superficie de las mismas, especialmente relevante entre los años 2000 y 2008 (Cebrián y García, 2011: 135 y ss.). Lo atestigua, también, el incremento de superficie artificial por habitante que, a finales del siglo pasado, se manifestaba relevante para el conjunto nacional en las ciudades medias con población inferior a 250.00 habitantes (22 m²/hab. en el período 1987-2000), sobresaliendo en la región castellano-manchega algunas ciudades como Toledo, Guadalajara y Ciudad Real, que llegaron a encontrarse entre las quince capitales con mayor incremento de España (RODRÍGUEZ, 2011: 596-597), beneficiadas por su cercanía y conexión con Madrid, especialmente a través de la línea de alta velocidad española (AVE). A modo de ejemplo, las provincias que progresivamente han ido absorbiendo gran parte de la expansión urbanística madrileña, Toledo y Guadalajara, presentaron los incrementos de viviendas más llamativos entre 1996 y 2006 y con los indicadores de viviendas iniciadas por mil habitantes más altos de España en 2006, con más de 35 viviendas por mil habitantes en el caso de Toledo, cinco veces el nivel de 1996 (BURRIEL, 2008: 4).

Para explicarlo, a todos los factores generales esgrimidos anteriormente, añadimos una legislación regional en sintonía con la nacional, absolutamente permisiva, la Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y Actividad Urbanística (LOTAU), modificada con posterioridad (2003 y 2005) y a la que se unió la Ley 2/2009, de 14 de mayo, de Medidas Urgentes en Materia de Vivienda y Suelo, junto con el Texto Refundido de la LOTAU en 2010. Por cierto, avances legislativos que no se han trasladado, de manera generalizada, a la creación/renovación/actualización de los Planes de Ordenación Municipal en la mayor parte de las ciudades importantes de Castilla-La Mancha, redundando, todo ello, en el escenario de urbanización expansiva e incontrolada.

Como podemos observar en el cuadro siguiente (tabla 1), globalmente el número de viviendas construidas experimentó un aumento considerable desde 1995 (17.368 viviendas) hasta el año 2007 (67.501), con un máximo el año anterior de 69.869 viviendas (también se constató en el de viviendas rehabilitadas, pero con una dimensión mucho menor). Incremento paralelo al del precio medio del metro cuadrado, que pasó de 505,3 euros/m² en 1995 a 1.424,1 euros/m² en 2007. A partir de 2008, y por tanto desde el inicio de la crisis económica, ambos indicadores descendieron de manera significativa, mucho más en el caso de las viviendas construidas —que en el tránsito de 2007 a 2008 se redujeron a la mitad (27.196 viviendas), hasta quedar casi paralizado el sector, con 1.854 viviendas en el último año del que existen datos, 2014. Este cambio de signo, e incluso de ritmo, está lógicamente relacionado con la crisis económica, cuyo calado en Castilla-La Mancha requiere una atención pormenorizada en relación con lo sucedido en España, donde la crisis ha tenido un impacto territorial desigual (MÉNDEZ, 2012; BURRIEL, 2015), ya que las características propias de cada territorio han determinado sus consecuencias y han condicionado su vulnerabilidad. De manera general, en un primer momento (2008) se produjo una restricción del crédito disponible, freno en la compra de viviendas y consiguiente elevación del paro en el sector de la construcción; después, en una segunda fase (2009), la crisis se extendió al resto de actividades y al consumo interno que, a partir de 2010, se completaría con la aplicación de medidas de austeridad impuestas desde la U.E. (MÉNDEZ, 2012: 41; MÉNDEZ *et al.*, 2015: 27 y ss.).

Tabla 1. Evolución del número de licencias de obra y precio medio del m² en Castilla-La Mancha (1995-2015).

Año	Población nº hab.	Licencias de obras		Precio medio euros/m ²
		Viviendas a construir	Viviendas rehabilitadas	
1995	1.692.678	17.368	359	505,3
1996	1.712.529	12.204	336	517,2
1997	1.706.562	12.548	232	529,8
1998	1.716.152	17.496	372	532,8
1999	1.726.199	17.993	236	562,3
2000	1.734.261	25.886	367	607,8
2001	1.755.053	29.505	621	676,8
2002	1.782.038	27.113	374	767,2
2003	1.815.718	38.502	498	874,0
2004	1.848.881	51.259	551	1.031,4
2005	1.894.667	65.644	528	1.233,3
2006	1.932.261	69.869	842	1.360,5
2007	1.977.304	67.501	458	1.424,1
2008	2.043.100	27.196	450	1.402,1
2009	2.081.313	9.002	301	1.246,6
2010	2.098.373	7.565	303	1.243,1
2011	2.115.334	5.248	246	1.173,5
2012	2.121.888	2.706	144	1.064
2013	2.100.998	1.977	260	1.091
2014	2.078.611	1.854	125	995
2015	2.059.191	--	--	1.014

Fuente: INE, Ministerio de Fomento (2016a) y JCCM (2013).

Por su parte, el precio medio del suelo manifiesta un descenso más progresivo y relativamente menor, pasando de 1.402,1 euros/m² en 2008 a 995 euros/m² en 2014, manifestando un ligero repunte en 2015, cuando superó de nuevo los 1.000 euros/m² (1.104).

El boom inmobiliario desencadenó, también aquí, un gran incremento del suelo urbano, concretamente de un 24% para el período 1996-2006 (RODRÍGUEZ, 2014: 156). Proceso que, siguiendo a C. Vázquez y J. M. Martínez (2013: 114), vinculamos con varios factores: la expansión madrileña que afecta, principalmente, a Toledo y Guadalajara; el propio crecimiento de las ciudades en Castilla-La Mancha, exagerado, desordenado y dirigido por los intereses empresariales; la creciente expansión de suelo urbano/urbanizable

relacionada más con los intereses especulativos que con las demandas sociales; propuestas de planes urbanos que proyectaban un crecimiento y una ocupación del territorio aún mucho más rápidos; utilización, por parte de la administración regional, de la figura Proyecto de Singular Interés para aprobar proyectos de dudosa viabilidad y sostenibilidad; y, finalmente, ausencia de aprobación de los planes territoriales supramunicipales. Una forma de expansión urbana siguiendo el modelo de crecimiento periférico disperso o difuso (CEBRIÁN, 2007; 2013), preferentemente «a base de urbanizaciones de gran tamaño, de un único promotor, con una función casi exclusivamente residencial y conectadas a grandes ejes de infraestructuras» (CONCHEIRO, 2014: 5). Entronca, pues, con lo que se ha denominado *urban sprawl*, con desarrollos urbanos de baja densidad en nuestro contexto inmediato, donde los países meridionales, como es el caso de España, presentan impactos ambientales y económicos más severos (HORTAS-RICO, 2013: 843).

Algunos de estos espacios, como ya hemos analizado con ejemplos como El Reino de Don Quijote en Ciudad Real (RODRÍGUEZ, 2014; CAÑIZARES y RODRÍGUEZ, 2014), constituyen casos de «territorios inconclusos» que se han transformado, progresivamente, en «ciudades fantasma» con «miles de viviendas construidas y no vendidas» (BURRIEL, 2014: 110), como veremos más adelante. De hecho, la crisis desencadena no solo la paralización o reestructuración de algunos POM, en elaboración o pendientes de aprobación, sino el estancamiento del mercado inmobiliario y la quiebra de algunos proyectos ya ejecutados (VÁZQUEZ y MARTÍNEZ, 2013: 114).

Un crecimiento, además, muy alejado de los parámetros de sostenibilidad pues, distanciándose del modelo de ciudad compacta, precisa y consume mucho suelo (generalmente recalificado), así como servicios y energía para abastecer a una población localizada de manera dispersa en las periferias que, además, utiliza el transporte, normalmente el vehículo privado para desplazarse. Por todo ello, esta expansión frecuentemente se ha asociado a la «ocupación de suelos fértiles, a la contaminación de los suelos y aguas subterráneas, a la deforestación, a la contaminación del aire, a un mayor uso de los recursos naturales, etc.» (VÁZQUEZ y MARTÍNEZ, 2013: 112).

3. Urbanismo y «ciudades fantasma» en Castilla-La Mancha

En agosto de 2008, el periodista Hugh Pym de la BBC escogió el desolador paisaje de Seseña, la macrourbanización proyectada por el constructor Francisco Hernando, conocido como *el Pocero*, como ejemplo para describir en la cadena británica el parón del negocio inmobiliario experimentado en España, donde se había pasado del auge urbano a las «ciudades fantasma». Titulares tan significativos como: «La BBC descubre la —ciudad fantasma—»; o comentarios tan reveladores como: «En esta ciudad la población no ha desaparecido, simplemente nunca ha existido» evidenciaban una realidad que, sin embargo, sabemos que no era exclusiva de este núcleo toledano, sino la «la punta del iceberg» de un proceso de dimensiones más amplias.

La prensa, desde entonces, no ha dejado de lanzar artículos y reportajes que muestran diferentes caras del mismo proceso, a modo de ejemplos de «ciudades fantasma» (*ghost towns*), algunos de los cuales se han centrado en espacios urbanos de Castilla-La Mancha, como el publicado en 2010 por *New York Times* (DALEY y MINDER, 2010) sobre Ciudad Valdeluz en el municipio de Yeves (Guadalajara). La mayoría, obviamente se han referido a la situación en España como el que publica *The Guardian* en 2011 incidiendo, de nuevo, en las ciudades fantasma españolas (CHAKRABORTTY, 2011), o el de *El Mundo*, con un

titular muy sugerente: «Las ciudades fantasma de la burbuja fascinan a la prensa extranjera» (VV. AA., 2011). En la misma línea y en las mismas fechas, insiste «A vista de pájaro» en *The Bussines Insider* (GOLDMAN y LUBIN, 2011), con la particularidad que este reportaje aporta imágenes de satélite sobre el estado actual de algunas de estas urbanizaciones: Horche (junto a Ciudad Valdeluz, en el municipio de Yeves), Quer, Alovera y Chiloeches (también en Guadalajara), Yuncos (Toledo), La Serena (Murcia), o la promoción de Ojo del Salado y Chimborazo, en el distrito del Genil (Granada). Casos a los que se podrían añadir otros de futuro incierto que salpican nuestra región, como parte del Señorío de Illescas (Toledo), y la geografía peninsular, como Costa Miño (A Coruña), La Muela (Zaragoza), El Toyo (Almería), Costa Esuri (Ayamonte, Huelva) o La Torre Golf Resort (Murcia). Completan este panorama algunos artículos más recientes de prensa internacional, en los que se abordan nuestros «aeropuertos fantasma» (BURGEN, S., 2015), de los cuales también Castilla-La Mancha aporta algún ejemplo significativo.

Todos ellos se enmarcan en el intenso crecimiento urbanístico anteriormente analizado en el que, dentro de España, la actividad urbanizadora más intensa se produjo en la costa mediterránea y en las provincias del entorno de Madrid. Esta última circunstancia es la que nos ha llevado a seleccionar tres estudios de caso de «ciudades fantasma» localizadas en Castilla-La Mancha: Seseña (Toledo), Ciudad Valdeluz en Yeves (Guadalajara) y El Reino de Don Quijote en Ciudad Real. Ellos nos pueden ayudar, por un lado, a comprender las peculiaridades de este fenómeno en una zona del interior que gravita sobre una gran ciudad, Madrid, y por otro, a explicar qué repercusiones urbanas, sociales y de paisaje nos han dejado estos años de crisis.

3.1. Génesis común del proceso

Los casos escogidos se enmarcan dentro de las propuestas de crecimiento urbano en las periferias de las ciudades, valorizadas como potencialmente urbanizables, donde el territorio se ha concebido como un simple soporte para dinamizar la actividad económica, y donde los agentes privados han obtenido inmensas plusvalías derivadas de su renta por la reclasificación de terrenos, su urbanización y construcción (ROMERO, BRANDIS y MELO, 2015: 372). En este sentido, la expansión urbana madrileña afecta, sobre todo, a las provincias de Toledo y Guadalajara, en las que se produce, entre 1996 y 2006, un fuerte incremento de los indicadores de viviendas iniciadas, encontrándose sus valores entre los más altos de España, como ya hemos señalado. Viviendas destinadas a abastecer fundamentalmente una demanda madrileña de primera residencia.

Las razones fundamentales de esta «huida» de Madrid, como de todas las grandes ciudades, son bien conocidas y se resumen en «precios más bajos de las viviendas, pero también las nuevas preferencias residenciales por tipologías unifamiliares, núcleos más pequeños, mayor calidad ambiental o tranquilidad, así como la mejora de las comunicaciones» (BURRIEL, 2008: 40). Además, la conformación de áreas urbanas supramunicipales en el entorno de Toledo y Guadalajara es expresión de dinámicas como la mejora en las comunicaciones por autovía y ferrocarril (AVE), y la aparición de nuevas funciones vinculadas con el terciario especializado sobre todo en turismo, a las que hay que añadir los efectos de la deslocalización industrial hacia los respectivos corredores (CEBRIÁN, 2007: 238). En el análisis del policentrismo regional, de hecho, las áreas funcionales urbanas localizadas en las zonas de contacto con la Comunidad de Madrid (Guadalajara, Toledo, Illescas), son las que presentan un mayor dinamismo no solo demográfico sino, en general, socioeconómico

basado, en gran parte, en las buenas conexiones de sus principales ciudades con la capital del país (PILLET *et al.*, 2010; PILLET *et al.*, 2014: 590 y ss.).

En este contexto, las ciudades fantasma han surgido a partir de planeamientos urbanísticos, basados en la transformación de suelo rústico en urbano, pensados y ejecutados, muchas veces, para ser habitados por miles de familias cuando, en la realidad, nunca llegaron a contar con más de unas decenas de vecinos. En general, «megaproyectos de promoción inmobiliaria en los que la clave del negocio es comprar o disponer de suelo rústico y conseguir reclasificarlo como urbano, añadiendo con este simple hecho varios ceros a su valor, han acentuado el modelo de edificación difusa o dispersa» (PRADA, 2010: 49).

3.2. Casos de estudio

Los casos escogidos son, sin duda, ejemplos de actuaciones pretendidamente estratégicas que responden al urbanismo neoliberal en dos de sus modalidades más representativas, siguiendo a Gaja (2015: 115): fruto de recalificaciones y reclasificaciones de suelo (Seseña y Valdeluz), así como megaproyectos ligados a grandes eventos (El Reino de Don Quijote). De manera complementaria, utilizando la clasificación de Concheiro (2014: 6 y ss.), los dos primeros se corresponderían con «inversiones suburbanas» vinculadas a primera residencia y relacionadas con el área metropolitana de Madrid y sus provincias limítrofes, en este caso, Toledo y Guadalajara, donde el suelo rústico se convierte en urbanizable favorecido por la legislación dando lugar a «nuevos desarrollos urbanos» de más de 10.000 viviendas, en ambos casos; por su parte, El Reino de Don Quijote en Ciudad Real se enmarcaría en los *stand-by landscapes*, planificado como complejo turístico-residencial sobre suelo agrícola recalificado que, en este momento, se encuentra paralizado por falta de financiación.

3.2.1. Seseña (Toledo)

El municipio de Seseña (21.558 hab. en 2015) organiza su espacio urbano en dos núcleos, el antiguo y el que surgió tras la devastación sufrida en la Guerra Civil. A ellos hay que añadir la urbanización Vallegrande y la que se proyecta a través del PAU El Quiñón, objeto de nuestro estudio.

En 2003, el Ayuntamiento de Seseña aprueba y adjudica el PAU El Quiñón a la mercantil Obras Nuevas De Edificación. ONDE 2000, S. L., contemplando la clasificación de terrenos rústicos en urbanos en la zona denominada El Quiñón, ubicada al norte del término municipal, con una superficie de 1.822.147 m², donde se establece un uso residencial a partir de viviendas multifamiliares y edificios en *open planning* de 9 y 10 plantas. En ese momento, el constructor y promotor Francisco Hernando comienza a levantar una «nueva ciudad» con 13.508 viviendas en bloques (figura 1), para dar cobijo a 40.000 personas, que ni siquiera tenía garantizado el suministro de agua. Se trataba del Residencial Francisco Hernando, conocido popularmente como *el Manhattan de Seseña* (MÉNDEZ, 2006), edificado al lado del núcleo de Seseña que no llegaba a los 8.000 habitantes en 2004 (7.621 hab.) y localizado en el eje de comunicación viaria de la A4 a pocos kilómetros de Madrid.

La responsabilidad judicial de los implicados en este proceso de prevaricación y blanqueo de dinero de la recalificación de 1,8 millones de metros cuadrados de suelo rural para el PAU de El Quiñón de Seseña ha dado muchos titulares de prensa y, recientemente, el alcalde implicado ha resultado absuelto de la acusación de blanqueo de dinero en abril de 2016 (VV. AA, 2016). La complejidad del asunto se deriva, no solo del desorbitado número de viviendas y de la consiguiente recalificación de suelo, sino de que, entre 1999

y 2016, este pequeño municipio ha tenido tres alcaldes de diferente signo político. Con el Gobierno del PSOE (1999-2003) se aprobó el PAU El Quiñón; posteriormente, en el período de Gobierno de Izquierda Unida (2003-2011), se denunció al anterior equipo por presuntas irregularidades en la aprobación del macroproyecto, paralizando las licencias por no tener previsto el suministro de agua para las viviendas; y, a partir del 2011, con un nuevo Gobierno, esta vez del PP, se cambió la estrategia, el Ayuntamiento realizó las obras necesarias para garantizar el suministro de agua a las viviendas construidas y se concedieron licencias de ocupación. Por su parte, el promotor pagó la deuda adquirida con la Administración pública. Esta reactivación propició que las entidades bancarias, las grandes propietarias, bajaran los precios para poder deshacerse de los inmuebles adquiridos (SANZ, 2015). Toda esta «cadena de factores» ha favorecido la revitalización de Seseña, con una ocupación del 80% en las 5.000 viviendas construidas en 2016.

Figura 1: urbanizaciones en Seseña (Toledo).



Fuente: BURGOS, 2012.

¿Por qué un municipio como Seseña, desconocido hasta el macroproyecto citado, se sitúa en el mapa como una de las mayores atrocidades urbanísticas? La respuesta nos la dan los datos estadísticos, al no cumplirse las macroexpectativas iniciales. Esta locura inmobiliaria se debe a la filosofía dominante durante el *boom inmobiliario* en España, cuando la mayor parte de los compradores adquirieron su vivienda no como primera residencia, sino con la intención de utilizarla como inversión. En una previsión de construcción de 13.508 viviendas, se han levantado 5.096. Hasta el 2011, se estimó que vivían 2.300 vecinos, es decir, que la mayoría de casas edificadas estaban sin habitar y en manos de las entidades

acreedoras como: ONDE 2000 S. L. (empresa de Francisco Hernando, *el Pocero*), Caja de Ahorros del Mediterráneo (CAM), Caixa Nova, Santander y Caja Duero. Los datos actuales, en 2016, contemplan casi 8.000 vecinos. Una ciudad fantasma que empieza a revivir (SALIDO, 2016).

A esta realidad se unió un nuevo factor, en principio ajeno al fenómeno inmobiliario, que contribuye, sin embargo, a resaltar y, en cierto modo, dramatizar, el propio fenómeno comentado. En el año 2003 se le otorgó la licencia municipal para el reciclado de neumáticos, y cuatro o cinco millones de neumáticos comenzaron a formar una inmensa mancha negra de 9,8 hectáreas, unos 10 campos de fútbol (figura 2) entre el municipio de Seseña (Toledo) y Valdemoro (Madrid). Desde 2014 la Comunidad de Madrid ha impulsado, junto con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Ayuntamiento, un proyecto en el que las toneladas de ruedas usadas serán trituradas para diversos usos (SÁNCHEZ, 2010).

La realidad de este municipio, una vez que se ha desarrollado este proceso, puede explicarse a través de la evolución de su población y del precio medio del m² de suelo para vivienda, datos que nos indican un cambio de paradigma. Si en 2006 Seseña ya contaba con 10.854 habitantes, en 2009 llega a los 16.231 y en 2015 supera los 21.000, es decir, su tasa de crecimiento anual ha sido muy elevada, concretamente, de un 10,5%, debido, sobre todo, al incremento de población extranjera, que ha pasado de representar un 13% a suponer un 18%, gran parte de ella ocupada en la construcción (hecho que contrasta con la supuesta salida de población extranjera en el periodo de crisis). Paralelamente, el número de parados ha pasado de 378 en 2006 a 2.224 en 2013. Por su parte, en 2004, el precio medio del m² de suelo urbano era de 204,7 euros/m², en 2008 alcanzó su máximo histórico con 383,9 euros/m², y a partir de esa fecha, experimentó una caída continuada hasta los 108,7 euros/m² en 2014 (Estadísticas del Ministerio de Fomento, 2016b). En resumen, Seseña «ha pasado de ser el icono de la burbuja inmobiliaria a máximo exponente de su explosión» (SALIDO, 2014).

Figura 2: imagen del cementerio de neumáticos en Seseña (Toledo).



Fuente: SÁNCHEZ, 2010.

¿Cuál sigue siendo el atractivo de este municipio? Sin lugar a dudas, el precio de la vivienda y las calidades de las mismas. Aún no se han cubierto las expectativas, ni creemos que se vayan a cubrir nunca, pero este nuevo paisaje de viviendas vacías empieza a repoblarse por la bajada de los precios y las buenas conexiones con Madrid. A lo largo de estos años, Seseña ha sido uno de los municipios españoles que ha sufrido un mayor impacto urbanístico, lo cual marcará su desarrollo futuro, principalmente debido a las grandes dimensiones de su planeamiento que han modificado, de forma sustancial, su estructura urbana. Parte de su espacio urbano se ha convertido en una *ciudad fantasma* debido a un mayor incremento urbanístico en relación con el demográfico, justificado en gran parte sobre inversiones especulativas al amparo de las políticas urbanísticas y bancarias favorables.

3.2.2. Ciudad Valdeluz (Yebes, Guadalajara)

El megaproyecto urbanístico Ciudad Valdeluz se ubica en la provincia de Guadalajara, concretamente en el municipio de Yebes, aunque se integra en una de las áreas más altamente industrializada de la Comunidad de Madrid y de su contacto con la de Castilla-La Mancha, el Corredor del Henares. Articulado, en un primer momento, en torno a la Autopista A-2, se refuerza, con posterioridad, a partir del trazado de la red de Alta Velocidad Ferroviaria Madrid-Barcelona-Frontera francesa, uno de los principales ejes que, con 804 kilómetros de longitud, permite comunicar Madrid y Barcelona, desde 2003, con paradas intermedias en Guadalajara y Zaragoza, y, desde 2013, se acerca a la frontera francesa con el tramo entre Barcelona y Figueres (figura 3). El proyecto urbanístico que ahora analizamos surge en 2008 y está ligado a ambas infraestructuras de comunicación — aunque, de manera especial, al AVE.

Figura 3: línea de Alta Velocidad Ferroviaria (AVE) Madrid-Barcelona-Figueres.



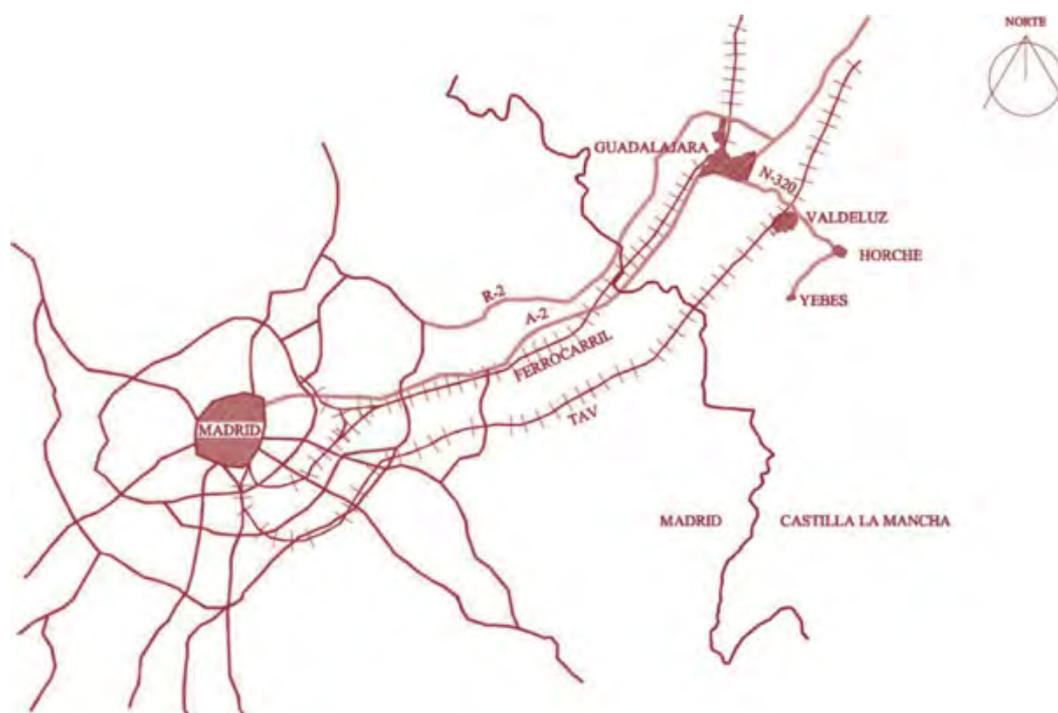
Fuente: ADIF.

El proyecto de estación de alta velocidad ferroviaria en Guadalajara se plantea con una doble perspectiva: de una parte, favorecer la apertura hacia el exterior del Corredor del Henares, lo cual beneficia a Madrid y a Castilla-La Mancha; y, de otra, fomentar y posibilitar el

desarrollo regional de toda la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. En este contexto, el Plan de Actuación Urbanística (PAU) que se redacta para la construcción de la nueva estación abarca parte del término municipal de la capital provincial, Guadalajara, y parte del correspondiente a un pequeño asentamiento rural, Yebes, localizado en sus proximidades, concretamente a 7 km. El área propuesta ocupa una superficie de 456 ha, de las que solo 117 ha (25,6%), una cuarta parte, están en el término municipal de Guadalajara, mientras que 339 ha (74,3%) pertenecen al término municipal de Yebes.

Además, la peculiaridad de este proyecto de Estación AVE recae, no tanto en que se localice entre dos términos municipales —lo cual podría explicarse por exigencias del trazado de la línea férrea—, sino en el hecho de que la estación no esté en la ciudad de Guadalajara ni en su término municipal, sino en un pequeño municipio rural. En directa relación con ello, asociado a esta infraestructura ferroviaria, que hoy podemos calificar de infrautilizada, se desarrolla un proyecto urbanístico de gran envergadura, Ciudad Valdeluz, que cambia absolutamente su paisaje (figura 4).

Figura 4: localización de la «operación Valdeluz» en el entorno de Madrid.



Fuente: PRADA, 2010: 52 (dibujo de MARTÍNEZ en 2008).

No obstante, el origen del proyecto Ciudad Valdeluz, según Prada (2010: 59), surgió mucho antes que el de la estación del AVE. Inicialmente, se partía de terrenos rústicos, cuyos propietarios en 1986, los integraron en la sociedad El Arvejal. En 2001 se incorpora a dicha sociedad el grupo Reyal Urbis y se crea la sociedad Dehesas de Guadalajara, que dinamiza el proyecto a través del Plan Parcial del SP.PP.93 Estación

AVE, del Avance del POM de Guadalajara, aprobado en enero de 2009, y del Plan Parcial del Sector 1 del POM de Yebes, de abril de 2002, después modificado en junio de 2007, con lo que el suelo es progresivamente recalificado. Contexto en el que un factor decisivo para apoyar la localización de la estación AVE en el lugar donde se ha construido ha sido la fácil gestión del suelo, ya que al pertenecer todo él a un único propietario, se han simplificado, de forma extraordinaria, las gestiones de cualquier desarrollo urbanístico.

Tras el anuncio de la creación de una parada del tren de alta velocidad en dicha localidad, la empresa Reyal Urbis escogió esta ubicación para presentar su proyecto: la Ciudad Valdeluz. Una macroubanización donde se proyecta la construcción de 9.500 viviendas, con una superficie de edificabilidad de 1.150.000 m², y donde se incluyen dos campos de golf de 18 hoyos, un centro comercial y varios colegios, con una expectativa de crecimiento entre 30.000 y 40.000 habitantes. La tipología, en su mayor parte, se corresponde con viviendas de bloques en altura (*open plannig*), sin olvidar los unifamiliares. Además, el Ayuntamiento de Yebes, con su compromiso de «hacer ciudad», ha acompañado el proyecto con una completa dotación de usos posibles, además del 10% del aprovechamiento medio, incrementado sensiblemente los terrenos y en consecuencia la edificabilidad destinada a equipamientos sociales, deportivos, religiosos, administrativos, educativos y culturales, alcanzando la cifra de 220.000 m² potencialmente edificables (ROMERO, 2009: 89), a lo que se añade la dotación de zonas verdes, con la cesión del bosque de robles y quejigos situado en el lindero sur del campo de golf. Recordemos, al respecto, que Yebes, en 2005, contaba con apenas 214 habitantes y que en 2006 recibió una mención especial dentro de los premios a las Mejores Promociones Inmobiliarias de España.

En lo que a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha se refiere, tampoco se han escatimado esfuerzos: se han cedido una serie de parcelas urbanizadas que alcanzan una superficie de 160.000 m², que arrojan a su vez una edificabilidad máxima de 400.000 m² para equipamiento regional de cualquier tipología de las mencionadas anteriormente. En el equipamiento privado y servicios complementarios destacan dos hoteles previstos, así como las dos residencias para la tercera edad (ROMERO, 2009: 89).

En la actualidad, según la web de Ciudad de Valdeluz, la urbanización cuenta con un centro médico y un supermercado (fruto de un acuerdo cerrado, ambos de carácter provisional), y un colegio, de carácter concertado o privado, según el curso. Podemos, pues, calificarla de ciudad fantasma, ya que fue construida para albergar más de 30.000 personas (figura 5) —y solo viven en ella 2.316 (el 84,5% de los habitantes del municipio Yebes, según la web del Ayuntamiento). A pesar de que en Yebes se ha producido un importantísimo crecimiento demográfico, ya que en 2015 cuenta con 2.741 empadronados en el municipio, es obvio que no se cubren las expectativas creadas.

Se destaca un cambio radical en su estructura demográfica ya que, de ser un núcleo envejecido, con más de un 50% de población de 65 años y más, ahora este porcentaje se ha reducido a un 26% debido, en parte, al incremento de población extranjera, que ha pasado de un 4% a un 17% del total antes y después de la crisis. Por su parte, en 2004, el precio medio del m² en suelo urbano era de 221,3 euros/m², en 2008 alcanza su máximo histórico con 249,3 euros/m² y, a partir de esa fecha, experimenta una caída brusca y continuada hasta los 87 euros/m² en 2014 (Estadísticas del Ministerio de Fomento, 2016b).

Figura 5: Vista actual de Ciudad Valdeluz con la estación del AVE.



Fuente: <https://vecinosvaldeluz.wordpress.com>

La otra gran cuestión de este proyecto urbanístico es la ubicación de la estación del AVE y su utilización por los viajeros. Tras haberse inaugurado, en 2003, la estación de tren Guadalajara-Yebes, según los datos de RENFE, en 2008 tenía una media de 95 pasajeros/día, que en 2015 llegó a 195 pasajeros/día, mientras que la línea de cercanías tiene a 10.600 pasajeros al día, según las estadísticas de ADIF. Las causas principales se deben al precio del billete del AVE, mucho más caro, y a la ubicación de la estación, a 8 kilómetros de la capital (SANZ, 2014: 84).

La pregunta vuelve a ser, ¿por qué un megaproyecto de esa magnitud en un municipio tan pequeño como Yebes? Según Esther Prada (2010: 53), fueron la gran concentración de la propiedad del suelo rústico y la visión especulativa de sus propietarios los factores que propiciaron este tipo de proyecto. Aportamos, además, otra idea, y es que el prototipo de ciudad que se promueve en Ciudad Valdeluz, con un urbanismo moderno y acorde con el medioambiente, ejerce atracción en el mercado. No obstante, se convierte en inviable sin un vehículo que te lleve desde la estación del tren a la urbanización o al centro urbano, lo que obviamente pone en entredicho su sostenibilidad. Su situación actual la resume un titular de prensa bastante ácido: «Valdeluz, de ciudad fantasma a paraíso de mileuristas y divorciados» (VILLARINO, 2015).

3.2.3. El Reino de Don Quijote (Ciudad Real)

El proyecto Gran Resort El Reino de Don Quijote se localiza en Ciudad Real capital y está vinculado, también, con dos grandes infraestructuras de comunicación: la línea de alta velocidad ferroviaria Sevilla-Madrid-Barcelona y el Aeropuerto Central Ciudad Real, actualmente paralizado. El lugar donde se ubica, a 5 km al norte de la ciudad y a 12 km del aeropuerto, junto al embalse de El Vicario y en el flanco septentrional del Parque Natural Municipal de La Atalaya, con acceso por la carretera de Toledo (N-401), está conformado por la unión de tres grandes propiedades (Valcansado, la dehesa del Emperador y el Parque

Forestal Municipal de La Atalaya) y otras de menor tamaño, que suman una superficie total de 1.250 ha.

El origen del proyecto se relaciona con el deseo de sus propietarios de destinar esta finca rústica a un uso diferente del que tenía. A tal fin, realizan una propuesta al Ayuntamiento, durante la redacción del PGOU de 1997, para que en sus terrenos se instalase un complejo residencial-industrial a partir de suelo urbanizable programado. Esta expectativa y esta propuesta no fue aprobada porque existía suficiente suelo industrial al sur de la ciudad, lo que llevó a la propiedad a cambiar su propuesta hacia el establecimiento de un parque temático, primero, y un complejo de ocio-residencial, después (PILLET, 2005: 330). Se pone en marcha en 1997, coincidiendo con el del aeropuerto; aunque desde 1982 ya se habían iniciado algunas gestiones con el Ayuntamiento para su consecución, su lanzamiento se vincula con su declaración como Proyecto de Singular Interés por el Gobierno regional de manera que, a partir de 2002, se concibió como una de las mayores transformaciones urbanísticas planteadas sobre el planeamiento ordinario y tradicional de Ciudad Real en los últimos años. Sin embargo, bajo el paraguas del complejo turístico y de ocio, el verdadero «pelotazo» estaba en la recalificación del terreno para vincularlo a urbanizaciones de segunda residencia a gran escala, como se especifica en el proyecto global (CAÑIZARES y RODRÍGUEZ, 2014: 13).

La evolución técnico-urbanística resulta sumamente ilustrativa para comprender el alcance y la evolución del mismo (RODRÍGUEZ, 2012: 716-717):

- a. En el PGOU de 1997 se calificaron como suelo de uso residencial-industrial una superficie de 1.200 ha, que se corresponde con las tres grandes áreas antes indicadas: Valcansado, la dehesa del Emperador y La Atalaya.
- b. En 2001 se presenta, en las Cortes de Castilla-La Mancha, El Reino de Don Quijote como un proyecto de destino turístico y, en 2003, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha lo declara de interés regional (Proyecto de Singular Interés o PSI), incluyéndolo en el Plan de Desarrollo Regional 2000-2006. Mientras, el Ayuntamiento lo cataloga como de «Utilidad Pública e Interés Social». Sin embargo, pronto deja de tener la finalidad turística como única y se transforma, en 2003, en un proyecto terciario residencial, con una proyección de más de 3.148 viviendas, lo que lo convertiría en uno de los principales desarrollos residenciales de la ciudad (si se hubiera llevado a cabo).
- c. El complejo Reino de Don Quijote, que ha sido estudiado en detalle por Barba Ortiz (2013), tenía un desarrollo previsto a través de 17 proyectos de Singular Interés (PSI), al amparo de la Declaración de Interés Regional. No obstante, ya en 2005, se revelaba inviable desde el punto de vista temporal, funcional y económico y, en esa fecha solo estaban aprobados, definitivamente, cuatro PSI (CAÑIZARES y RODRÍGUEZ, 2014: 8-9). En 2009, el Reino de Don Quijote fue asumido por la Junta por tratarse de un Proyecto de Singular Interés y el Ayuntamiento aprobó el PAU para construir 2.064 viviendas, hoteles y un gran casino.

Este proyecto, también denominado «ciudad de ocio», fue promovido por la empresa Valcansado S. A., del grupo inmobiliario Gedeco, con la pretensión de combinar una superposición de ofertas tanto residenciales como de golf, ocio, turismo, cultura y comercio utilizando, como símbolo, la figura universal de Don Quijote. Según su web oficial, contemplaba tres campos de golf, tres hoteles (Hotel-Casino, Hotel Venta de Don Quijote y Hotel Villas del Golf), dos parques (Parque de la Naturaleza y Parque Acuático cubierto), un centro de balneoterapia, un parque temático sobre Don Quijote —Los Sueños de Don Quijote, a modo de espacio lúdico, cultural y comercial inspirado en este personaje literario

y en las tres culturas (cristiana, árabe y judía) que convivieron en Castilla-La Mancha—, y complejos residenciales de alto standing, situados alrededor de los campos de golf en un entorno natural privilegiado con un número total de 9.000 viviendas proyectadas (que se realizarían a lo largo de 18 años), de las que casi 2.000 serían de promoción pública (VPP). Programado para una superficie de 6,8 millones de metros cuadrados y una inversión total de 6.500 millones de euros: 2.500 millones de euros en la primera fase (hasta el cuarto trimestre de 2010), con una actuación sobre 700 hectáreas de las 1.250 ha de superficie total, ha sido calificado por algunos medios de comunicación como «mega resort turístico-residencial». La compañía El Reino (cuyo promotor es Valcansado S. A.) tenía previsto levantar 2.064 viviendas en una primera etapa, y 7.000 más en una segunda y tercera fase. En el momento actual, solo hay construido un campo de golf de 9 hoyos (figura 6).

Un nuevo ejemplo, por tanto, de ciudad fantasma que, en contraste con los otros casos comentados anteriormente, no parece que haya generado ningún cambio significativo en lo que se refiere a volumen de población —ya que en estos años Ciudad Real ha pasado de 70.124 hab. en 2006 a 74.427 hab. en 2015—, en cuanto a su índice de envejecimiento (15%) ni en lo que respecta al volumen de población extranjera (5%). El desarrollo urbanístico, no obstante, también aquí ha sido superior al poblacional y el precio medio del suelo urbano también se ha incrementado, pues ha pasado de 110 euros/m² en 2004 a 139,8 euros/m² en 2014, con un máximo en 2008 de 210,4 euros/m² (Estadísticas del Ministerio de Fomento, 2016b).

Figura 6: El Reino de Don Quijote. Golf.



Fuente: M^a Ángeles Rodríguez Domenech, 2016.

Esta dinámica de población, de precios y de construcciones acaecida en Ciudad Real nos pone de manifiesto que, sin lugar a dudas, ha sido uno de los casos donde las expectativas urbanísticas han consumido grandes superficies de suelo que difícilmente podrán ser

recuperadas; a la vez que se han generado paisajes paralizados, *stand-by landscape* según Concheiro (2014: 4-5), listos para construir, como El Reino de Don Quijote que, sin embargo, en estos momentos están en proceso de tramitación o parados por falta de financiación.

4. Breves conclusiones

En el año 2009, el documento *Territorio, Urbanismo y Crisis* (VV. AA., 2009) recogía la preocupación de geógrafos y urbanistas por el buen gobierno del territorio como continuación del «Manifiesto por una nueva cultura del territorio» (VV. AA., 2006). En él se advertía de que la crisis podía servir para avanzar hacia la sostenibilidad y aprovechar las oportunidades (rehabilitar, reconstruir, recuperar...) pero también para retroceder, ya que los riesgos de «expandir innecesariamente la urbanización» determinarían, entre otras cuestiones, «prestar menor atención a la ciudad existente para atender pretendidas necesidades de expansión urbana, no siempre justificadas».

Y, con seguridad, esto es lo que ha sucedido en cada uno de los casos escogidos identificados con ciudades fantasma en Castilla-La Mancha: Seseña, Valdeluz y El Reino de Don Quijote. En esta región, «la herencia del período anterior a la crisis ha dejado una hipoteca de proyectos de crecimiento residencial, mayoritariamente dedicados a vivienda unifamiliar, o de grandes e inútiles infraestructuras (aeropuerto de Ciudad Real) que requerirá, para una reorientación en clave sostenible, no tanto de estrategias y documentos cargados de buenas intenciones sino, sobre todo, unas grandes dosis de voluntad reequilibradora de las ciudades y los territorios de la región por parte de sus responsables políticos y de los agentes económicos» (VALENZUELA, 2013: 17). Como en otras comunidades autónomas, estas «ciudades fantasma» van a tardar mucho tiempo en poderse normalizar con la consiguiente problemática urbanística, municipal y personal. Como expone E. Burriel (2014: 112), al enorme stock de viviendas no vendidas se contrapone la baja demanda esperable por muchos años, dado el escaso dinamismo demográfico, el retraso en la formación de nuevos hogares y la penuria de las rentas familiares; además, la falta de calidad urbana de estos barrios es un obstáculo añadido y favorece la residencia en los núcleos más tradicionales.

En España han sido evidentes las carencias instrumentales pues, en muchos casos, los planes urbanísticos se han manifestado inadecuados, por ello resulta ineludible revisarlos y elaborar nuevos planes a partir de una filosofía urbanística distinta, y con unas directrices supralocales basadas en un análisis riguroso de la dinámica territorial (BURRIEL, 2014: 129 y ss.). Por lo que respecta a Castilla-La Mancha, es necesario poner en marcha, de nuevo, toda la maquinaria de ordenación del territorio paralizada en esta región después de 2010, cuando se aprobó un avance del Plan de Ordenación del Territorio para la región (POT) y se establecieron varios planes de carácter supramunicipal, algunos de los cuales se correspondían con áreas vinculadas al área metropolitana de Madrid. Además, en el plano local de cada ciudad, «la actual crisis hace aconsejable incluir en el planeamiento urbanístico tradicional las directrices y conclusiones de la planificación estratégica de ciudades, pues no deben ser dos aportaciones diferentes y desconectadas» (PILLET, 2012: 46).

Además, como trasfondo, ha fallado el modelo productivo y también aquí se podría avanzar hacia una nueva hoja de ruta en las políticas urbanas tal y como plantean J. Romero, D. Brandis y C. Melo (2015: 380) en la que, en primer lugar, se buscara reducir la «fractura social» y, por tanto, las desigualdades; reducir, también, la «brecha política» entre ciudadanos

y partidos políticos; y, por último, impulsar modelos de crecimiento equilibrados y que tengan en cuenta la escala metropolitana. Consideramos este último aspecto especialmente relevante para los espacios urbanos castellano-manchegos vinculados, en su crecimiento, con el área metropolitana de Madrid. En otras palabras, replantear el modelo de desarrollo urbano bajo parámetros de sostenibilidad, evitando desarrollos dispersos, y en el que la vivienda responda a las necesidades de la sociedad y no a los intereses del capital privado, es obligación y responsabilidad de las administraciones públicas.

Bibliografía

- BARBA, M. (2013): «Génesis y evolución del derecho urbanístico en Ciudad Real. Derechos de la ciudadanía en el urbanismo local. 1956-2010», Cuadernos de Estudios Manchegos, n. 38, p. 179-206.
- BOHIGAS, O. (1997): «El fin del urbanismo. Una nueva Ley del Suelo en España», *Arquitectura Viva*, n. 53.
- BURGEN, S. (2015): «Welcome to Don Quixote airport: cost €1bn — now it could sell to China for €10,000», *The Guardian* (17 de julio de 2015). Disponible en <http://www.theguardian.com/world/2015/jul/17/don-quixote-airport-building-cost-1bn-sold-china-10000>
- BURGOS, S. (2012): «Spain fails to count cost of zombie developers' loans: mortgages», *Boomberg News*. Disponible en <http://www.bloomberg.com/photo/spain-fails-to-count-cost-of-zombie-developers-loans-mortgages-/188790.html>.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (2008): «La “década prodigiosa” del urbanismo español (1997-2006)», *Scripta Nova*, Vol. XII, n. 270 (1 de agosto de 2008). Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-64.htm>.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (2014): «El estallido de la burbuja inmobiliaria y sus efectos en el territorio», en ALBERTOS, J. M. y SÁNCHEZ, J. L. (coord.): *Geografía de la crisis económica en España*, Valencia, Universitat de València, p. 101-140.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (2015): «Empty urbanism: the bursting of the Spanish housing bubble», *Urban Research & Practice*, Vol. 8, p. 1-23.
- CAÑIZARES, M. C. y MARTÍNEZ, H. S. (2014): «Ciudad Real y Puertollano: áreas funcionales urbanas (FUA) y policentrismo en Castilla-La Mancha (España)», *Documents d'Anàlisi Geogràfica* vol. 60/1, p. 31-55.
- CAÑIZARES, M. C. y RODÍGUEZ, M. A. (2014): «Ciudad Real y “El Reino de Don Quijote”: un megaproyecto urbanístico paralizado por la crisis», en VV. AA.: *Territorios inconclusos y sociedades rotas*, Madrid, Grupo de Geografía Urbana (AGE), p. 1-12.
- CEBRIÁN, F. (2007): «Ciudades con límites y ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 43, p. 221-240.
- CEBRIÁN, F. (2013): «Las transformaciones recientes operadas en las periferias de las ciudades medias. El contexto de la ciudad difusa en la realidad española», en CEBRIÁN, F. y PANADERO, M. (coord.) *Ciudades medias. Formas de expansión urbana*, Madrid, Biblioteca Nueva, p. 25-38.

- CEBRIÁN, F. y GARCÍA, J. A. (2011): «Las dinámicas del urbanismo difuso en los entornos de las ciudades en las ciudades de Castilla-La Mancha», en GOSÁLVEZ, V. y MARCO, J. A. (eds.): *Urbanismo expansivo: de la utopía a la realidad*, Universidad de Alicante y AGE, Alicante, pp. 131-142.
- CORCHEIRO, I. (2014): «Interrupted Spain. Los paisajes especulativos de la burbuja inmobiliaria en VV. AA.: *Territorios inconclusos y sociedades rotas*, Madrid, Grupo de Geografía Urbana (AGE), p. 1-11.
- CHAKRABORTTY, A. (2011): “Nightmare for residents trapped in Spanish ghost towns», *The Guardian* (28 de marzo de 2011). Disponible en <http://www.theguardian.com/world/2011/mar/28/residents-trapped-spanish-ghost-towns>
- DALEY, S. y MINDER, R. (2010): «Newly Built Ghost Towns Haunt Banks in Spain (Yebees)», *The New York Times* (17 de diciembre de 2010). Disponible en http://www.nytimes.com/2010/12/18/world/europe/18spain.html?_r=0
- DEL RÍO, I. y RODRÍGUEZ, J. (2009): «Áreas metropolitanas en transformación», *Anales de Geografía*, vol. 29, n. 1, p. 139-165
- FERNÁNDEZ DURAN, R. (2006): *El tsunami urbanizador español y mundial*, Madrid, Virus Ed.
- GAJA i DIAZ, F. (2013): «Tras el tsunami inmobiliario. Salir del atolladero», en *Observatorio Metropolitano: Paisajes devastados después del ciclo inmobiliario*, Madrid, Traficantes de Sueños, p. 313-354.
- GAJA i DIAZ, F. (2015): «Urbanismo concesional. Modernización, privatización y cambio de hegemonía en la acción urbana», *Ciudades*, n. 18, p. 103-126.
- GOLDMAN, L. y LUBIN, G. (2011): «Amazing Satellite Images Of Spanish Ghost Towns — Abandoned Since The Crash», *The Bussines Insider* (27 de mayo de 2011). Disponible en <http://www.businessinsider.com/spain-ghost-towns-satellite-2011-4>
- HORTAS-RICO, M. (2013): «Urban sprawl and municipal budgets in Spain: A dynamic panel data analysis», *Papers in Regional Science*, Vol. 93, n. 4, p. 843-865.
- JCCM (JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA-LA MANCHA) (2013): *Datos básicos Castilla-La Mancha 2012*. Disponible en http://www.ies.jccm.es/fileadmin/user_upload/Publicaciones/Datos_Básicos_2012.pdf
- JÉREZ, L. M.; MARTÍN, V. O. y PÉREZ, R. (2012): «Aproximación a una geografía de la corrupción urbanística en España», *Ería. Revista de Geografía*, n. 87, p. 5-18.
- NAREDO, J. M. (2010): «El modelo inmobiliario español y sus consecuencias», *Boletín CF+S*, n. 44, p. 13-27.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2016a): *Estadísticas número de viviendas según tipo de obra. Castilla-La Mancha. Licencias. Evolución Histórica*. Disponible en <http://www.fomento.gob.es/BE/?nivel=2&orden=10000000>
- MINISTERIO DE FOMENTO (2016b): *Estadísticas precio medio del metro cuadrado de suelo urbano en municipios de entre 10.000 y 50.000 habitantes*. Disponible en <http://www.fomento.gob.es/BE2/?nivel=2&orden=36000000>

- MÉNDEZ, R. (2006): «El dueño de la macroubanización de Seseña ha contratado a concejales y técnicos municipales», *El País* (30 de julio de 2006). Disponible en http://elpais.com/diario/2006/07/30/espana/1154210402_850215.html.
- MÉNDEZ, R. (2012). «Globalización, neoliberalismo y dinámicas metropolitanas en Madrid», *DAAPGE*, n. 19, p. 29-49.
- MÉNDEZ, R.; ABAD, L. D. y ECHAVEZ, C. (2015): *Atlas de la crisis. Impactos socioeconómicos y territorios vulnerables en España*, Valencia, Tirant-Humanidades.
- PILLET, F. (2005): «Ciudad Real: cambios en el espacio público y en la vida colectiva con la llegada del AVE a la ciudad», en GUTIÉRREZ, O. (coord.): *La ciudad y el miedo*, Barcelona, AGE y Universidad de Girona, p. 325-334.
- PILLET, F. (2012): *Planificación Territorial. Propiedad y valoración catastral (España 1750-2010)*, Madrid, Biblioteca Nueva.
- PILLET, F. *et al.* (2010): «El policentrismo en Castilla-La Mancha y su análisis a través de la población vinculada», *Scripta Nova*, Vol. XIV, n. 321 (20 de abril de 2010). Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-321.htm>.
- PILLET, F. *et al.* (2014): «Applying the European Spatial Development Perspective in Low-density Regions: A Methodology Based on Mobility and Labour Market Structure», *Urban Studies*, Vol. 51, nº 3, pp. 577-595.
- PRADA, E. (2010): «Concentración espacial de la propiedad de la tierra, megaproyectos inmobiliarios y transformación del paisaje: caso Valdeluz», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, n. 163. p. 49-66.
- RODRIGUEZ, M. A. (2011): «Características del crecimiento urbano en Castilla-La Mancha durante el *boom* inmobiliario» en GOZÁLVEZ, V. y MARCO, J. A. (ed.): *Urbanismo expansivo: de la Utopía a la realidad*, Universidad de Alicante y AGE, Alicante, pp. 593-604.
- RODRIGUEZ, M.A. (2014): «Paisajes urbanos de crisis, paisajes para la reflexión. El caso de Ciudad Real», *Cuadernos de Estudios Manchegos*, n. 39, p. 147-176.
- ROMERO, J.; BRANDIS, D. y MELO, C. (2015): «El giro neoliberal de las políticas para la ciudad en España. Balance a partir de los ejemplos de Madrid y Valencia», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 69, p. 369-386.
- ROMERO DE TEJADA, J. (2009): *Alta Velocidad y desarrollo Urbano. Tesina de Especialidad*, Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña. Disponible en upcommons.upc.edu
- RULLÁN, O. (2012): «Urbanismo expansivo en el Estado español: de la utopía a la realidad», en GOSÁLVEZ, V. y MARCO, J. A. (eds.): *Geografía. Retos ambientales y territoriales*, Universidad de Alicante y AGE, Alicante, pp. 165-209.
- SALIDO, J. (2014): «Seseña, el icono de la burbuja inmobiliaria, sigue explotando», *El Mundo* (28 de febrero de 2014). Disponible en <http://www.elmundo.es/economia/2014/02/28/530f7ef4ca47413f3a8b457a.html>
- SALIDO, J. (2016): «La recuperación inmobiliaria llega a la ciudad de “El Pocero” en Seseña», *El Mundo* (22 de abril de 2016). Disponible en <http://www.elmundo.es/economia/2016/04/22/57190cbe468aeb39418b45ee.html>

- SÁNCHEZ, E. (2010): «El mar negro de Seseña», *El País* (27 de diciembre de 2010). Disponible en http://elpais.com/diario/2010/12/27/madrid/1293452657_850215.html
- SANZ, J. (2014): «Vías de tren, cauces de prosperidad: el caso de Ciudad Valdeluz», *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, Vol. 1, n. 1., p. 82-100.
- SANZ, E. (2015): «Seseña, cientos de viviendas en medio de la nada ocho años después». *El Confidencial* (4 de diciembre de 2015). Disponible en: http://www.elconfidencial.com/vivienda/2015-12-04/sesena-cientos-de-viviendas-en-medio-de-la-nada-ocho-anos-despues-el-pocero_1112392/
- VALENZUELA, M. (2013): «Introducción», en VALENZUELA, M. (coord.): *Las ciudades españolas en la encrucijada: entre el «boom» inmobiliario y la crisis económica*, Real Sociedad Geográfica, Madrid, p. 13-24.
- VÁZQUEZ, C. y J. M. MARTÍNEZ (2013): «Los criterios de sostenibilidad en el urbanismo y en las políticas urbanas durante la primera década del siglo XXI. Las ciudades de Castilla-La Mancha como observatorio», en VALENZUELA, M. (coord.): *Las ciudades españolas en la encrucijada: entre el «boom» inmobiliario y la crisis económica*, Real Sociedad Geográfica, Madrid, p. 111-166.
- VILLARINO, A. (2015): «Valdeluz, de ciudad fantasma a paraíso de mileuristas y divorciados», *El Confidencial* (26 de septiembre de 2015). Disponible en http://www.elconfidencial.com/espana/2015-09-26/valdeluz-de-ciudad-fantasma-a-paraiso-de-mileuristas-y-divorciados_1037338/.
- VIVES, S. y RULLÁN, O. (2014): «La apropiación de las rentas del suelo en la ciudad neoliberal española», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 65, p. 387-408.
- VV. AA. (2006): «Manifiesto Por una Nueva Cultura del Territorio». Disponible en <http://www.geografos.org/images/stories/interes/nuevacultura/manifiesto-por-una-nueva-cultura-del-territorio-d5.pdf>
- VV. AA. (2009): «Territorio, urbanismo y crisis». Disponible en https://nuevaculturadelterritorio.files.wordpress.com/2008/05/territorio_urbanismo_y_crisis.pdf
- VV. AA. (2011): «Las *ciudades fantasma* de la burbuja fascinan a la prensa extranjera», *El Mundo* (27 de mayo de 2011). Disponible en <http://www.elmundo.es/elmundo/2011/05/27/suvienda/1306518138.html>
- VV. AA. (2016): «Absuelven al exalcalde de Seseña y a sus tres hijos de un delito de blanqueo de capitales», *ABC* (13 de abril de 2016). Disponible en http://www.abc.es/espana/castilla-la-mancha/toledo/pueblos/abci-absuelven-exalcalde-sesena-y-tres-hijos-delito-blanqueo-capitales-201604131536_noticia.html

Páginas web (actualizadas a 25 de abril de 2016):

<https://vecinosvaldeluz.wordpress.com/> Vecinos Valdeluz.

<http://www.ine.es/> Instituto Nacional de Estadística.

<https://www.youtube.com/watch?v=ICSe8HvYD2I> Vídeo promocional El Reino de Don Quijote.

<http://www.ayuntamientodeyebes.es/index.php/informacion-general/166-el-nivel-de-ocupacion-de-valdeluz-supera-el-63-y-concentra-al-84-del-censo-de-poblacion-del-municipio-de-yebes> Ayuntamiento de Yebes. Nivel de ocupación Valdeluz.

Esta comunicación se inscribe en el marco de los siguientes proyectos de investigación:

- * Proyecto: «Análisis y caracterización de las diez Áreas Funcionales Urbanas y su relación con la cohesión territorial» (2014-2016) (PEII-2014-006-P). Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. IP. Félix Pillet Capdepón. Investigadora: M. Carmen Cañizares Ruiz.
- * Proyecto «Dinámicas de urbanización y políticas urbanísticas en ciudades medias interiores. De expansión y difusión a reformulación ¿Hacia un urbanismo más urbano?» (2015-2018) (CSO2015-63970-R). Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad. Plan Nacional De I+D+I. I.P Francisco Cebrián Abellán. Investigadora: M. Ángeles Rodríguez Domenech.

Vulnerabilidad urbana y exclusión. La fragmentación social de la ciudad postcrisis¹

MARÍA JOSÉ PIÑEIRA MANTIÑÁN

Departamento de Geografía. Universidad de Santiago de Compostela
mariajose.pineira@usc.es

JESÚS MANUEL GONZÁLEZ PÉREZ

Departamento de Geografía. Universitat de les Illes Balears
jesus.gonzalez@uib.es

RUBÉN C. LOIS GONZÁLEZ

Departamento de Geografía. Universidad de Santiago de Compostela
rubencamilo.lois@usc.es

Resumen:

La explosión de la burbuja inmobiliaria y los efectos de la crisis económica sobre el territorio y la sociedad están produciendo novedosas perspectivas de investigación en el campo de los estudios sociourbanos. En este contexto, el objetivo de este trabajo es identificar los barrios vulnerables de Palma y A Coruña a partir de un análisis de componentes principales. El trabajo se estructura en cinco apartados principales. Se concluye incidiendo en cómo la crisis y las políticas neoliberales de austeridad están aumentando las desigualdades en el interior de las ciudades y construyendo nuevos espacios urbanos caracterizados por la segregación y exclusión, y donde destaca un espacio de alta vulnerabilidad: las periferias urbanas de las décadas de 1960-1970.

Palabras clave: vulnerabilidad urbana, crisis económica, gobernanza, A Coruña, Palma

Abstract: urban vulnerability and exclusion. The social fragmentation of the postcrisis city

The explosion of the housing bubble and the effects of the economic crisis on the territory and society are producing new perspectives of research in the field of socio-urban studies. In this context, the objective of this work is to identify and analyze the vulnerable neighbourhoods of Palma and A Coruña from a Principal Component Analysis. The work is divided into four main sections. We conclude stressing how the crisis and neoliberal austerity policies are increasing inequalities within cities and building new urban spaces characterized by segregation and exclusion.

Keywords: urban vulnerability, economic crisis, governance, A Coruña, Palma

1 La investigación que da lugar a este artículo se financia con los proyectos: «Crisis y vulnerabilidad en ciudades insulares españolas. Transformaciones en los espacios de reproducción social» (CSO2015-68738-P) (MINECO/FEDER), y «Los retos del sistema metropolitano español ante la Estrategia Europea 2020 en un contexto de crisis. La consolidación de un observatorio urbano y metropolitano» (CSO2013-47833-C4-1-R), ambos financiados por el Ministerio de Economía y Competitividad.

1. Introducción

La crisis económica global, oficialmente iniciada el 15 de septiembre de 2008, ha tenido un efecto devastador no solo en economías nacionales, sino también en la sociedad, las relaciones sociales y el diseño de políticas públicas. El empobrecimiento de las clases sociales más vulnerables y el aumento de las desigualdades están en la base de los cambios en las relaciones sociales. Las consecuencias devastadoras de la crisis, en todas sus dimensiones, difieren entre países, regiones, ciudades y barrios. A gran escala, las principales diferencias se producen entre dos tipos de países: aquellos con más altos niveles de desarrollo económico, más alto nivel de protección social y desarrollo del Estado del Bienestar; y los países del sur y las nuevas incorporaciones a la Unión Europea. Todo esto necesita de una revisión científica y una profunda reflexión crítica. En los últimos años aumenta el interés científico por explicar el impacto de la crisis y las políticas de la crisis en las ciudades (EC, 2012; OXFAM, 2013; Eurobarometer, 2014; TURCU, KARADIMITRIOU y CHAYTOR, 2015). La mayoría se centran en las repercusiones negativas de la crisis en la vida de las personas y/o colectivos, y en las reacciones sociales y políticas asociadas.

Autores como Harvey (2012) y Peck (2012) señalan que la crisis financiera, que se convirtió en una crisis nacional/regional, es sobre todo una crisis urbana. Como tal, las ciudades se han convertido en los principales lugares donde las repercusiones de esta crisis se han manifestado y, por lo tanto, donde se han introducido las principales políticas de gestión de la misma. Mientras que las desigualdades socioeconómicas en las ciudades europeas impulsadas durante la crisis afectaron a las condiciones de vida de numerosos residentes (OECD, 2011; Bonesmo, 2012), la mayoría de las respuestas oficiales, en forma de recortes sociales, afectaron al gasto público y los servicios, la reestructuración del déficit fiscal y la promoción de la competencia interurbana.

La crisis financiera mundial de 2008 afectó a los países y las ciudades europeas de numerosas y diversas formas (Peck, 2012). La recesión y austeridad han influido de forma negativa a la mayoría de las ciudades europeas (URBACT, 2010). Para muchas de ellas, esto significó la introducción de medidas de austeridad y la reestructuración fiscal, así como una mayor privatización de los bienes y servicios. Como resultado, los servicios y las prestaciones sociales se han reducido o disminuido significativamente, con el consiguiente aumento de grupos vulnerables. Las ciudades son las más afectadas, por ser el territorio donde viven estos colectivos más desfavorecidos. Es cierto que hay notables diferencias entre las ciudades del norte, destinos preferentes para inversiones y productos inmobiliarios (Londres, Zurich, Berlín...), y del sur (Madrid, Atenas, Lisboa...). No obstante, en todos los casos, las ciudades tienden a ser cada vez más desiguales y polarizadas (Dorling y Ballas, 2008; Lennert Van Hamme y Patris, 2010; Lemoy, Raux y Jensen, 2013). Incluso en las ciudades con mayores índices de crecimiento económico, la combinación del aumento de las desigualdades y la austeridad junto con el aumento del costo de la vida ha provocado un aumento de personas en riesgo de exclusión (EC, 2012).

2. Estudios sobre vulnerabilidad y desigualdad urbana en las ciudades españolas

Las consecuencias de la explosión de la burbuja inmobiliaria, y los efectos de la crisis económica sobre el territorio y la sociedad están produciendo interesantes y novedosas

perspectivas de investigación. Si en un primer momento el análisis de variables territoriales y ambientales, ejemplificado en los estudios sobre la artificialización del suelo, eran temáticas dominantes, en los últimos años las variables sociales están adquiriendo un nuevo protagonismo. A principios de siglo, Hammett (2001) afirmaba que las mayores desigualdades urbanas entre ricos y pobres se produjeron en la década de 1980. *Dual cities* (MOLLENKOPT y CASTELLS, 1991) y *divided cities* (Fainstein, Gordon y Harloe, 1992) son algunos de los muchos conceptos acuñados a partir de la crisis urbana de 1980 destinados a analizar la desigualdad en la ciudad tardocapitalista. Esta afirmación debe ser revisada ante las transformaciones sociourbanas que está sufriendo la ciudad a partir de la crisis de 2008. La crisis primero, y las políticas neoliberales de austeridad de manera inmediata, están aumentando las desigualdades en el interior de las ciudades y construyendo nuevos espacios urbanos caracterizados por la segregación y la exclusión. La crisis está arrastrando a una parte importante de la población a una situación de precariedad y malestar social sin precedentes, que ha pasado a centrar el debate de numerosas investigaciones.

Una de las perspectivas de análisis más interesantes en España es la de R. Méndez y S. Sánchez (2012), que reflexionan sobre el profundo y largo declive en el que actualmente están inmersas nuestras ciudades, a las que llega a caracterizar como *shrinking cities*. Por su parte, M. J. Piñeira y J. M. Trillo (2016) trabajan en los procesos de segregación social que se han ido manifestando en ellas y la necesidad de diseñar estrategias que promuevan una mejor calidad de vida, un urbanismo más sostenible y que favorezcan una democracia más participativa. Las problemáticas asociadas a la vulnerabilidad y la segregación urbana, donde plataformas como el Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana se están convirtiendo en un referente, han sido desarrolladas por autores como Alguacil, Camacho y Hernández (2014) y Carman, Vieira y Segura (2013). Estos últimos clasifican la vulnerabilidad en diferentes categorías: sociodemográfica, socioeconómica, residencial, subjetiva, así como otras más difícilmente reconocibles como la segregación acallada (invisible) e indolente (autosegregación). Por su parte, Alaminos, Penalva y Domenech (2014) nos acercan a las reacciones comunitarias a la crisis económica y social tales como la beneficencia, las donaciones anónimas, los bancos de alimentos, las cocinas comunitarias, la ocupación organizada de las viviendas o las redes de intercambio. También merece especial referencia los trabajos de O. Nel'lo (2004, 2011) sobre la problemática social existente en las ciudades catalanas y los barrios en crisis, con situaciones de infravivienda, hacinamiento y dificultades de acceso a los servicios básicos. Aspectos que pusieron de manifiesto la necesidad de desarrollar nuevas políticas e instrumentos de gestión como la Ley de barrios y áreas urbanas que requieren de atención especial de 2004, lo que permitió iniciar actuaciones de rehabilitación integral en 92 barrios de la Cataluña. Por último, destacar los esfuerzos por territorializar y difundir estas dinámicas a partir de la elaboración de atlas temáticos, como son los casos del *Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España*, promovido por el Ministerio de Fomento (2011), o el *Atlas de la Crisis* autoría de Méndez, Abad y Echaves (2015).

En definitiva, estamos en un nuevo período en los análisis de desigualdad urbana en España. No se ha abandonado el estudio de las consecuencias derivadas del modelo de crecimiento neoliberal. Sin embargo, se detecta un creciente interés por estudiar la polarización social, las consecuencias de las políticas postcrisis (o de austeridad moderada), y el nuevo orden social que resulta de los procesos de empobrecimiento, un mayor riesgo de movilidad social descendente y un aumento del grado de vulnerabilidad y segregación social (Vale, 2014; KOUTROLIKOU, 2015).

En este contexto, el objetivo de esta comunicación es identificar los barrios vulnerables de A Coruña y Palma. Dos ciudades medias, pero que difieren en cuanto a su localización (eje Atlántico-Mediterráneo), tasas de crecimiento (económico y poblacional) y especialización económica. Después de los primeros análisis teóricos, el trabajo se estructura en otros tres epígrafes principales. Los dos primeros se definen los factores e indicadores de vulnerabilidad. En el tercero se analiza la vulnerabilidad en las dos ciudades de estudio a partir de la aplicación de índices sintéticos a escala de secciones censales con datos del censo de 2011.

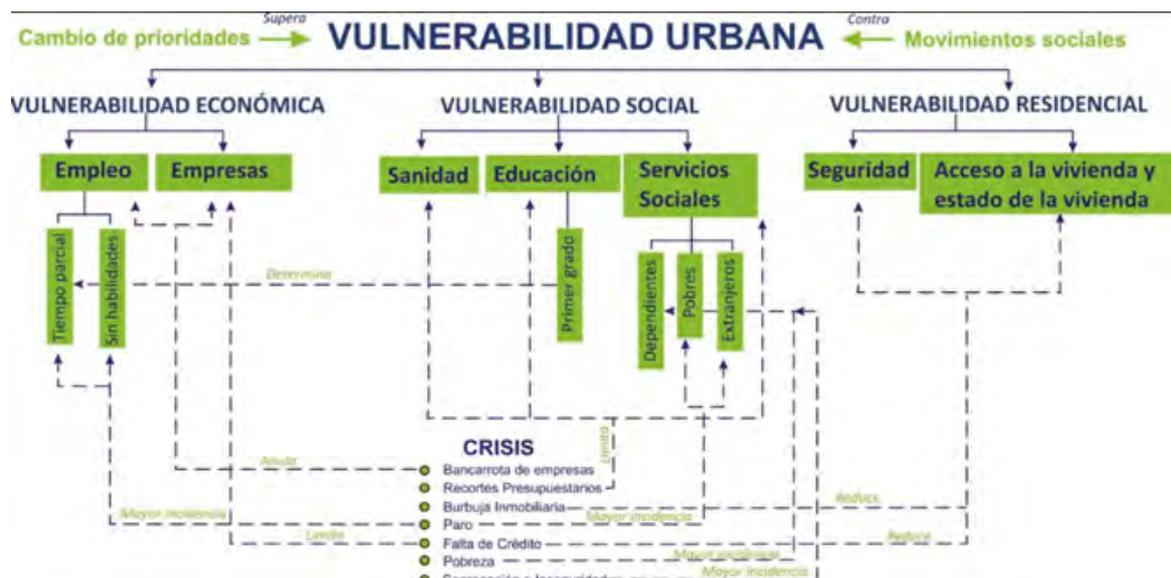
3. Factores de vulnerabilidad

El cambio de gobierno experimentado en algunas ciudades a raíz de las elecciones municipales de 2015 ha puesto en marcha algunos proyectos piloto para intentar recuperar sectores con graves problemas sociales, económicos y residenciales. No obstante, el desempleo, el paro, los recortes y la corrupción son los elementos más percibidos por los ciudadanos. Ante esta falta de seguridad y garantía social se acentúa el grado de vulnerabilidad. Cada vez existe una mayor exposición a determinados riesgos e incertidumbres, al tiempo que disminuye la capacidad para protegerse o defenderse de ellos, y hacer frente a sus consecuencias negativas (NACIONES UNIDAS, 2003). Atendiendo a los factores que pueden ocasionarla, se puede hablar de tres tipos de vulnerabilidad (fig. 1) (ALGUACIL, CAMACHO y HERNÁNDEZ 2014; Arias, 2000; Ministerio de Fomento, 2011; Nel.lo, 2014; Piñeira y Trillo, 2016):

- Vulnerabilidad económica, ligada al incremento de los niveles de paro y la caída del sector de la construcción en el que se sustentaba el modelo económico anterior a la crisis. Los colectivos más afectados son los jóvenes que se ven obligados a seguir estudiando o a emigrar al extranjero en busca de mejores oportunidades; los desempleados de larga duración y extranjeros, sobre todo aquellos que se mantuvieron con contratos precarios y que ahora están en paro.
- Vulnerabilidad social y desigualdad en el acceso a los servicios y bienes. Esto implica una substracción de la calidad de vida en determinados sectores de la sociedad por las dificultades de acceso al mercado laboral, alojamiento adecuado, educación, salud, ocio, consumo, participación social, calidad ambiental, etc.
- Vulnerabilidad residencial ante la imposibilidad de acceder a un alojamiento acorde con los recursos económicos personales, falta de adecuación de la vivienda a las necesidades y la carencia de estabilidad y/o seguridad de poder disfrutar de un uso continuado de la vivienda.

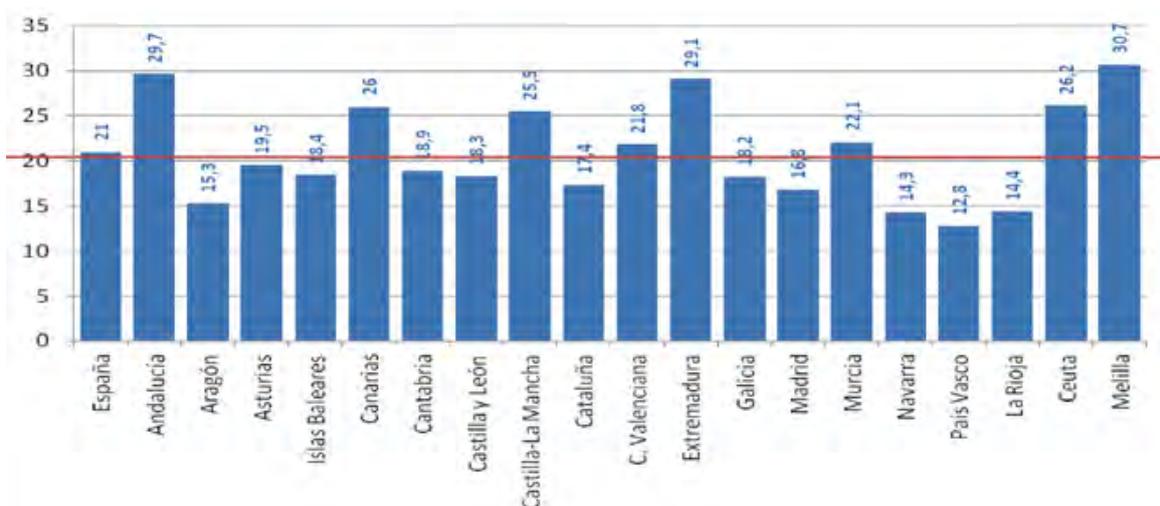
El cierre de empresas y el aumento del paro son los que tienen una mayor repercusión entre los factores de índole económica. Según estadísticas del Ministerio de Empleo, en el período 2007-2014 han cerrado 302.929 empresas, se han incrementado en un 121,6% las demandas por despido que se han interpuesto en el Juzgado de lo Social. Estas han pasado de 66.249 registradas en 2007 a 146.796 en 2013 y 118.213 en 2014. Además, según la Encuesta de Población Activa, en el primer trimestre de 2016 la tasa de paro fue del 21% en 2016 (8,5% en 2007), la juvenil (menores de 25 años) del 45,5% y más de 1,6 millones de hogares tienen a todos sus activos en paro. Seis comunidades autónomas, junto a Ceuta y Melilla, superan la tasa media de paro en España, llegando a superar el 29% en Andalucía y Extremadura. Las Islas Baleares y Galicia tienen tasas similares, en torno al 18%, debido a que todavía no se visualiza el comienzo de la temporada turística estival en el caso balear (fig. 2).

Figura 1. Mapa conceptual de la vulnerabilidad urbana.



Fuente: elaboración propia.

Figura 2. Tasa de paro por comunidades autónomas.



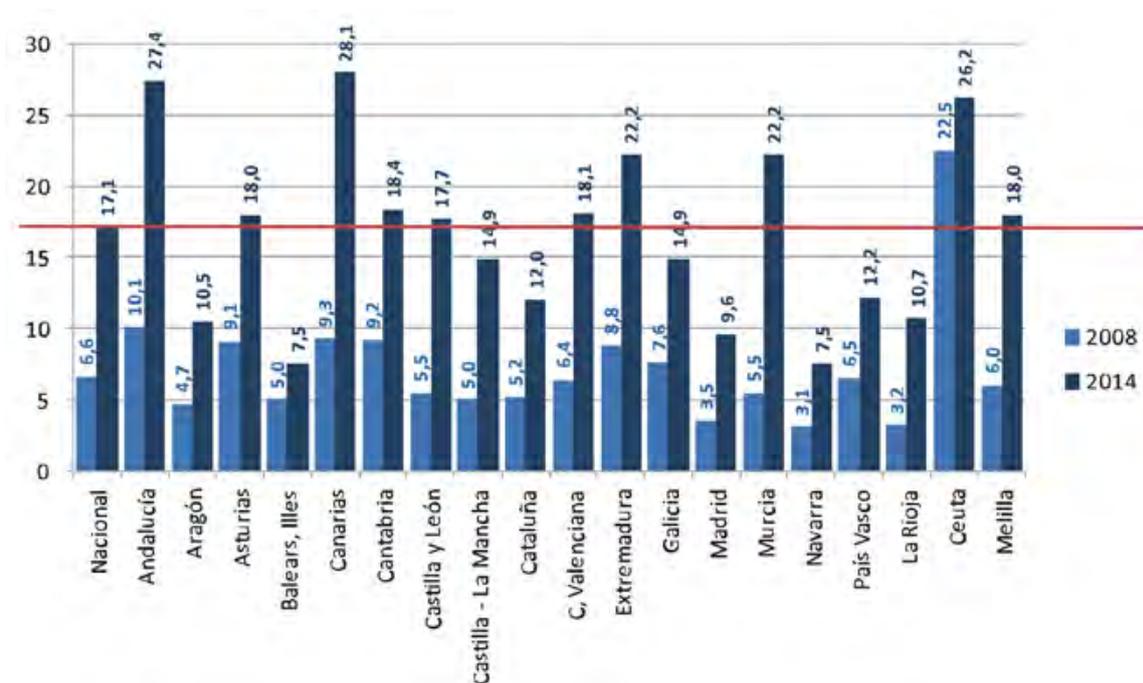
Fuente: EPA (1T 2016).

No obstante, cabe señalar que desde el año 2014 se advierte un ligero descenso en la tasa de desempleo, con una incidencia a priori directamente positiva en la reducción de los niveles de vulnerabilidad económica de la población. Sin embargo, según los datos ofrecidos por el EAPN (2015), las altas cifras de pobreza que afectan a la población ocupada (14%) ponen en cuestión la idea de que el mejor antídoto contra la pobreza es el trabajo, pues al tiempo que descenden las tasas de paro, la pobreza entre la población ocupada ha aumentado en un 2,5% entre 2013-2014. Esta cuestión está muy relacionada con el tipo de jornada. Si

en 2008 el porcentaje de ocupados con jornada parcial no alcanzaba el 12%, en el primer trimestre de 2016 llega al 15,70%, consolidándose de esta manera un perfil de trabajador empobrecido. Las comunidades autónomas que destacan por sus tasas elevadas en lo que se refiere a baja intensidad laboral son Canarias y Andalucía (28 y 27%, respectivamente), mientras que las menores tasas se registran en Navarra y Baleares (7,5%) (Fig. 3).

Esta coyuntura ha provocado un descenso en los niveles de renta (9,15%), pasando de registrarse 28.878 a 26.154 euros entre los años 2008-2014. En dicho periodo, las comunidades con mayores descensos son Murcia (-21,1%), Cantabria (-19,17%), Andalucía (-15,51%), la Comunidad Valenciana y Asturias (-13%). Algunas han registrado una leve recuperación como sucede en Galicia (0,55), Ceuta (1,88%) y Melilla (5,16).

Figura 3. Personas viviendo en hogares con baja intensidad en el trabajo (de 0 a 59 años).



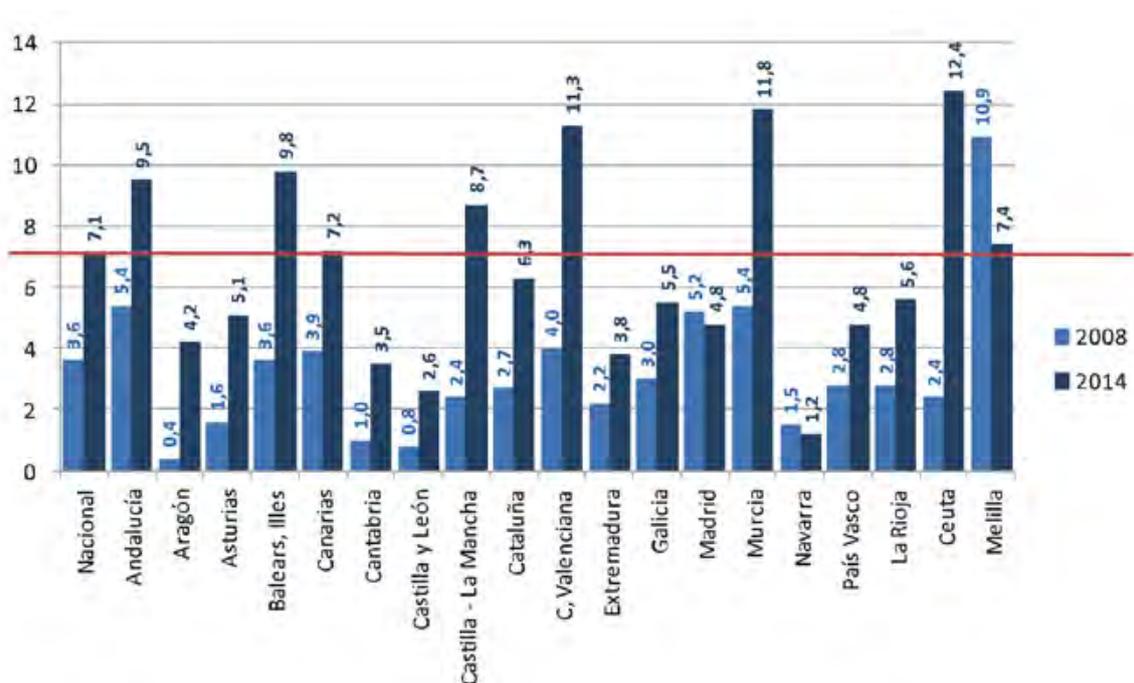
Fuente: Encuesta de las Condiciones de Vida (2008, 2014). INE.

Como consecuencia, cada día miles de familias van perdiendo su capacidad para hacer frente a sus gastos, incluso los más básicos, lo que acaba situándolas en una posición de gran vulnerabilidad residencial y social. La primera obedece a la dificultad de afrontar los gastos derivados de la hipoteca, dando lugar a procesos de ejecución hipotecaria y desahucios. Según el Instituto Nacional de Estadística, el número de familias afectadas por ejecuciones hipotecarias —medida que supone el primer paso para el embargo— ha aumentado un 7,4% a lo largo de 2014, hasta alcanzar los 34.680 hogares en el caso de viviendas habituales. Y se han contabilizado 65.182 personas que han sido afectadas por un desahucio frente a las 2.251 contabilizadas en 2008. Del total de las ejecuciones hipotecarias, el 20,2%

corresponden a créditos constituidos en 2007, el 17,3% a hipotecas firmadas en 2006 y el 12,1% a préstamos de 2005. Esto significa que el periodo 2005-2008, que coincide con la fase más alcista de la burbuja, concentró el 61,6% de las ejecuciones hipotecarias iniciadas en 2014 (Duran y Piñeira, 2016).

Desde el punto de vista social, la prolongación de la crisis en el tiempo ha provocado la visualización de su impacto sobre la pobreza y la exclusión social. Según el European Anti Poverty Network (EAPN, 2015), el índice AROPE del INE (At Risk of Poverty and/or Exclusion) en España en 2014 alcanza al 29,2% del total de la población (4,5 puntos porcentuales más que en 2009), lo que supone un total de 13.657.232 personas en riesgo de pobreza y/o exclusión. Los colectivos más afectados por la pobreza son los menores 16 años (30,1%), en menor medida las personas mayores (12,9%) y la población extranjera extracomunitaria (55,4%). Por último, según el indicador que mide las personas en situación de privación material severa, ésta ha evolucionado desde un 3,6% de la población en 2008 a un 7,1% en 2014, siendo la situación especialmente grave en Valencia y Murcia, donde la privación afecta a un 11% de la población, así como Andalucía e Islas Baleares, con valores cercanos al 9% (fig. 4).

Figura 4. Porcentaje de población con carencia material severa.



Fuente: Encuesta de las Condiciones de Vida (2008, 2014). INE.

Todos estos datos demuestran que a raíz de la crisis se ha ido alterando la estructura de riesgo de las sociedades urbanas contemporáneas. Así, es absolutamente necesario llevar a cabo cambios radicales en los programas de bienestar. Estos deben adaptar los programas

de asistencia social no solo a un régimen de austeridad permanente, sino a los nuevos problemas y necesidades que tiene la sociedad (RANCI y SABATINELLI, 2014), que cada vez son más visibles en los barrios de nuestras ciudades.

4. Indicadores de vulnerabilidad

Diferentes iniciativas y proyectos de investigación han puesto de manifiesto la problemática social existente en los barrios más desfavorecidos y han destacado las acciones de resiliencia que se están poniendo en marcha para afrontar procesos de vulnerabilidad y segregación social. El proyecto *Barris i Crisi* (www.barrisicrisi.wordpress.com) ha permitido generar un mapa de innovación social en Cataluña, basado en indicadores de solidaridad ciudadana (bancos de tiempo, movimientos antidesahucios), territorio, medioambiente y energía (huertos urbanos y energía alternativa, redes telemáticas ciudadanas), economía y consumo alternativo (finanzas sociales y grupos de consumo) y espacios autogestionados. Asimismo, Cabrerizo, Klett y García (2015) nos introducen en movimientos e iniciativas sociales de producción cultural crítica, como una nueva forma de entender, percibir, experimentar el barrio y de construir sus paisajes en pugna. Nos muestran iniciativas urbanas de diferente naturaleza y alcance de gran interés en Madrid: recuperación de vacíos urbanos, transformación de edificios desocupados en centros sociales, articulación de nuevas figuras —como la custodia urbana que permite pensar cómo facilitar el control ciudadano de un espacio público—, creación de plataformas como la CityKitchen —a través de las cuales se diseñan herramientas metodológicas y espacios de diálogo entre actores culturales, sociales y administrativos—, imaginando la configuración de instituciones híbridas para la gestión de la ciudad, etc. Sin embargo, este tipo de estudios han tenido un menor desarrollo en ciudades de tamaño medio como A Coruña y Palma (Mallorca). Hace algunas décadas, el grado de vulnerabilidad probablemente fuese más elevado en las grandes ciudades, pero la expansión de la pobreza y la generalización de dinámicas metropolitanas en ciudades pequeñas y medianas ha reducido de manera notable estas diferencias.

Aunque la deficiente información ofrecida por el Censo de Población y Viviendas de 2011, tanto en lo que se refiere a variables de análisis como a los datos a escala inframunicipal, dificulta la realización de estudios de este tipo, se ha realizado un análisis de la vulnerabilidad urbana de A Coruña y Palma a partir un conjunto de indicadores (tabla 1).

Tabla 1. Indicadores de vulnerabilidad social, económica y residencial.

Vulnerabilidad		
Sociodemográfica	Socioeconómica	Residencial
Índice de envejecimiento	Tasa de desempleo	Viviendas vacías (%)
Inmigrantes extracomunitarios (%)	Índice de renovación población activa	Edificios en mal estado (%)
Nivel educativo (% 1 grado)	Trabajadores con contrato eventual (%)	

Fuente: elaboración propia.

La vulnerabilidad sociodemográfica se desglosa en tres grupos. La primera se concentra en la población mayor de 64 años, en tanto es un colectivo dependiente que, concentrado en determinados barrios, puede determinar una falta de dinamismo desde el punto de vista económico. No obstante, si a priori la población mayor se considera como un indicador de vulnerabilidad, existen variables asociadas a dicho colectivo que pueden influir en la interpretación de los datos. Es el caso de la contribución de las pensiones, que además de garantizar una base económica a la población mayor ayudan a paliar la situación de pobreza de otros miembros de la familia. Además, pueden llegar a determinar la presencia de niveles de renta elevados, como sucede en el caso de jubilados británicos y alemanes que deciden vivir en ciudades del Mediterráneo. El segundo colectivo a analizar es el de los inmigrantes extracomunitarios, sobre los cuales el paro y las condiciones de trabajo precarias tienen una mayor incidencia. Finalmente, se contempla el nivel educativo de la población por entenderse que aquella población con una menor formación es la que puede tener más complicaciones a la hora de conseguir un trabajo bien remunerado y de calidad.

El factor principal en la dimensión socioeconómica de la vulnerabilidad es el volumen de desempleados, medido a través de la tasa de paro. Este indicador se relaciona de manera obvia con la capacidad de afrontar gastos de primera necesidad, sobre todo en los casos de paro de larga duración y sin prestación de desempleo. Si ponemos en relación este indicador con el envejecimiento de la población, es de interés analizar la tasa de recambio de la población activa, que mide la relación existente entre las personas entre 60 y 64 años (que están finalizando su etapa laboral), con las que se encuentren en el rango de 15-19 años (que la están iniciando). Este indicador pone de manifiesto que, en una población envejecida, cada vez es menor el número de trabajadores que entran en el mercado laboral necesarios para mantener el Estado de bienestar.

El tercer grupo de factores se relaciona con la vulnerabilidad residencial. Numerosos trabajos han demostrado el proceso especulativo que desembocó en una burbuja inmobiliaria y en altos índices de viviendas vacías (RULLAN, 2012; BURRIEL, 2008; LOIS y PIÑEIRA, 2015). Es posible que los particulares o promotoras inmobiliarias nunca llegaran a vender dichas viviendas y, de hacerlo, pueden estar vacías por haber sido compradas como inversión especulativa. Asimismo, se analiza el estado del edificio, a través del cual podremos observar qué sectores urbanos concentran los inmuebles con mayor grado de deterioro.

5. Desigualdad urbana: identificación de barrios vulnerables en Palma y a Coruña

Con el objetivo de poder establecer análisis comparativos y evaluar de manera agrupada toda la información, se ha realizado un Análisis de Componentes Principales (ACP), una técnica estadística de síntesis de la información o reducción de la dimensión número de variables. Los nuevos componentes principales o factores resultantes son una combinación de las variables originales, son independientes entre sí y su interpretación se realiza mediante el análisis de la relación que mantienen dichos factores con las variables iniciales. Para este estudio se han tenido en cuenta los ocho indicadores de la tabla 1, los cuales a raíz de la matriz de componentes rotados han dado lugar a los siguientes tres componentes:

- Componente 1: nos aproxima a los espacios urbanos con una mayor problemática social, pues incorpora aspectos relacionados con el envejecimiento, renovación de la población activa e inmigrantes no comunitarios.
- Componente 2: se obtiene de la combinación de variables como la ocupación a tiempo parcial y personas con estudios primarios/sin estudios, las cuales nos aproximan a los colectivos con mayores dificultades para llegar a fin de mes o encontrar un trabajo.
- Componente 3: permite observar los barrios con mayor problemática residencial, por registrar un volumen destacado de viviendas vacías y edificios en mal estado de conservación.

Método de extracción: análisis de componentes principales.
 Método de rotación: normalización Varimax con Kaiser. Medida Kaiser-Meyer-Olkin de adecuación de muestreo (.637). Prueba de esfericidad de Bartlett: 673,042, gl: 28, sig: ,000.

	Componentes		
	1	2	3
Índice de Envejecimiento	,898	,073	-,037
Índice de renovación población activa	,827	-,052	-,048
Inmigrantes extracomunitarios	,749	,011	-,031
Nivel educativo (1 Grado)	,279	,643	-,438
Trabajadores con contrato eventual	-,149	,542	,130
Tasa de desempleo	-,172	,791	-,151
Edificios en mal estado	-,058	,409	,726
Viviendas vacías	,465	,064	,545

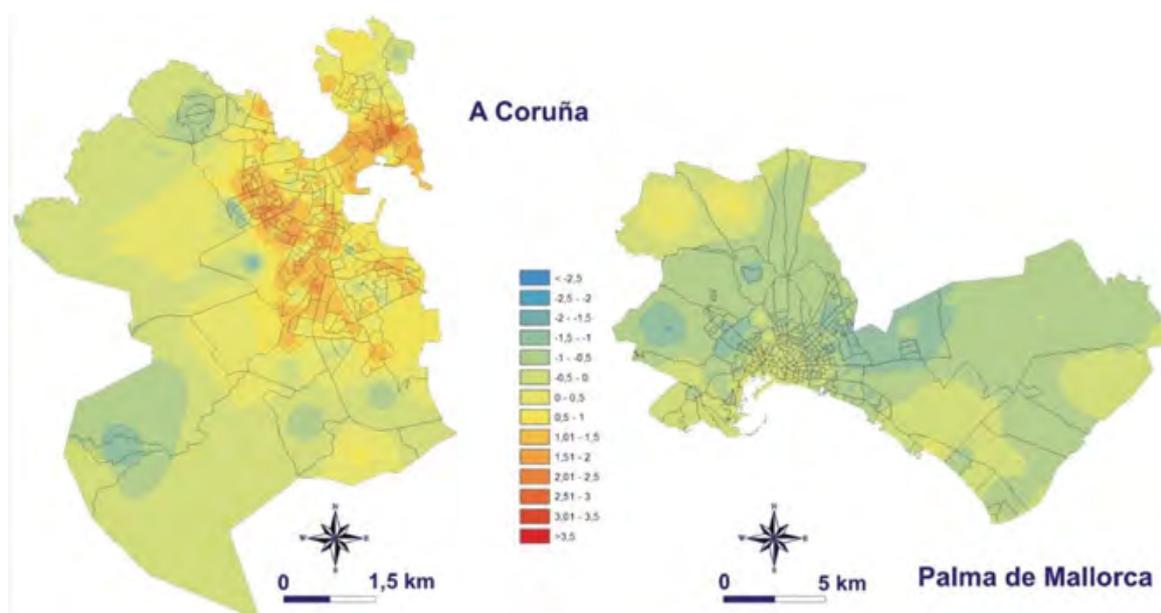
Tabla 1. Matriz de componentes. Fuente: elaboración propia.

A partir de estos tres componentes se han realizado mapas de interpolación con el objetivo de identificar las áreas con mayor índice de vulnerabilidad en A Coruña y Palma.

El impacto de la vulnerabilidad sociodemográfica (fig. 5) nos muestra importantes diferencias entre las dos ciudades de estudio. A Coruña registra valores de máxima vulnerabilidad que llegan a 3,5, mientras que en el caso de Palma no se llega a superar el valor de 1 en ninguna de las áreas del mapa. Las desigualdades intraurbanas en A Coruña son importantes, alcanzando los valores más negativos en la ciudad consolidada. Por un lado, el centro histórico, afectado por graves problemas de envejecimiento demográfico pero en el que se distinguen sectores como Orillamar, donde el impacto es mayor, y otros en las que sorprendentemente se mitiga, como el del Parrote, afectado por procesos de gentrificación. Por otro, áreas de viviendas de promoción oficial promovidas por el Instituto Nacional de la Vivienda en los años 1960-1970 que, si bien en su día se localizaban en las coronas periféricas inmediatas al espacio urbano consolidado, hoy en día

se hallan «integradas» en grandes y densas barriadas (Agra del Orzán, Os Mallos, Elviña), actualmente con altas concentraciones de población inmigrante. No obstante, a día de hoy sigue manteniendo el estigma de barrios conflictivos desde el punto de vista social: Labañou, Grupo de Viviendas del Carmen, Calvo Sotelo, Ventorrillo, Viviendas de Franco, Sagrada Familia, Sardiñeira, Barrio de las Flores o A Cubela eran considerados peligrosos, e incluso se les conocía con el nombre de conflictos bélicos como Korea, Catanga... pues estos coincidían con el periodo de su construcción y las disputas entre las bandas (los Diablos Rojos, los Dinamitas, etc.) solían acabar con heridos. Por lo que respecta a Palma, las diferencias internas son poco importantes por cuanto la actividad turística dominante influye en un menor envejecimiento, una alta tasa de extranjería y una mayor capacidad de la población para sustituir a los individuos que se van jubilando. Las tasas más negativas están en diferentes secciones del centro histórico, zonas turísticas maduras (playa de Palma al oeste, y el Terreno y Cala Major al este) y, sobre todo, en el norte rururbano (Establiments y Son Espanyol). Envejecimiento y extranjería, alta en general en todo el municipio, son los factores previsiblemente más influyentes en estas concentraciones de baja vulnerabilidad.

Figura 3. Grado de impacto del factor de componentes sociodemográfico.



Fuente: elaboración propia.

El componente relacionado con la vulnerabilidad socioeconómica (fig. 6) muestra indicadores similares en Palma y A Coruña. En el caso de Palma, este índice representa con más fidelidad la desigualdad intraurbana y la identificación de altas vulnerabilidades, apenas reflejado en el índice anterior. Por un lado, el mapa refleja una ciudad central (ciudad intramuros, Santa Catalina y ensanche) fracturada entre un sector oeste (centro histórico en rehabilitación y ensanche más pobre) más vulnerable, y una parte oriental (centro histórico

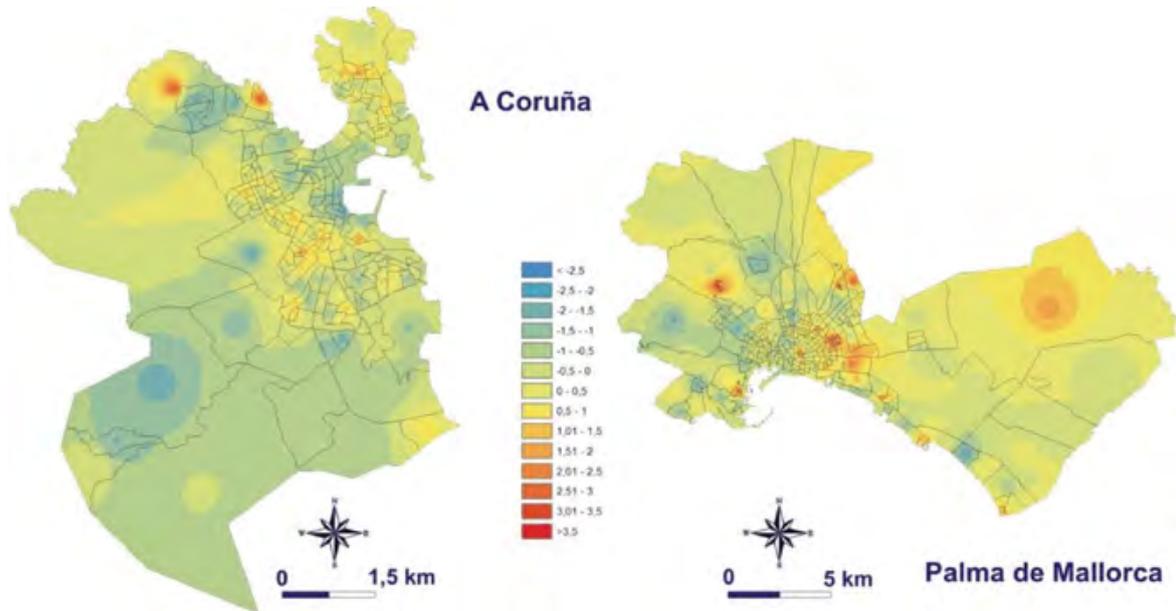
turistificado y gentrificado, y barrio de Santa Catalina) con buenos indicadores. Por otro, se detectan una serie de manchas de alta vulnerabilidad que tienen una clara correspondencia con desarrollos urbanos o barrios con graves síntomas de degradación. Tres son las tipologías principales: barriadas de los años 1960-1970, enclaves turísticos maduros y un poblado de etnia gitana. A pesar del reciente proceso de gentrificación, el antiguo «barrio chino» del centro histórico de Palma, sa Gerreria, concentra calles de alta vulnerabilidad. Actualmente, en este barrio se suceden procesos de chabolización y gentrificación. Sin embargo, la vulnerabilidad económica se concentra en otro tipo de espacios. En primer lugar, los barrios de promoción desarrollista de los años 1960 y 1970 (son Gotleu, polígono de Llevant-La Soledat, Mare de Déu de LLuc, Corea en Camp Redó, son Roca y son Ximelis) continúan obteniendo indicadores altamente negativos. Segundo, se detectan pequeñas manchas de vulnerabilidad en los núcleos urbanos de las áreas turísticas maduras (Can Pastilla y s'Arenal, en playa de Palma y el Terreno en el paseo marítimo). Por último, destacar el área más extensa de vulnerabilidad económica en el noreste de la ciudad, en la zona estadística de sa Casa Blanca. Esta gran mancha se corresponde con el poblado de son Riera, conocido popularmente como *son Banyà*. Este surge para dar solución provisional a la demanda de vivienda de un colectivo barraquista de origen gitano y después de haberse desmantelado un núcleo de barracas dispersas en la zona de Can Pere Antoni. Su construcción data de 1969. Menos de 400 habitantes residen en 286 viviendas de una sola planta, de dimensiones reducidas, construidas con materiales ligeros, y con la ausencia de las mínimas condiciones higiénicas y de habitabilidad (PATRONAT ALBERG SON RIERA, 2008). La demanda de servicios sociales y el índice de vulnerabilidad es el más alto de Palma. Una situación de marginalidad socioétnica que, ya en la década de 1980, derivó en que el poblado se convirtiese en el «supermercado de la droga» de la ciudad, condición que explica el largo historial de intervenciones policiales que en él se han registrado. Como hecho diferencial, la población nacida en las Illes Balears es la más numerosa y no hay inmigrantes extranjeros. Por lo tanto, apenas existe rotación y movilidad social. En resumen, las áreas de mayor vulnerabilidad en Palma se corresponden con barriadas más o menos periféricas de la ciudad, que han funcionado como grandes contenedores de población excluida durante el período económico alcista. Con la crisis, se ha ahondado en la degradación del entorno urbano y la precarización de los residentes. Son espacios permanentemente en crisis con escasas propuestas de rehabilitación integral.

Algo similar se observa en A Coruña, donde apreciamos que los valores más altos se vuelven a registrar en los barrios de viviendas de protección oficial comentadas anteriormente, y sectores de borde, como O Portiño. Un poblado de 44 barracones construido en los años 1960 y que durante décadas permaneció sin las infraestructuras básicas de agua, saneamiento y electricidad. Hoy en día es un área chabolista, en el que conviven payos y gitanos, con niveles altos de delincuencia y drogadicción. A pesar de esto, muchos de sus vecinos luchan contra dicha situación participando en actividades formativas y culturales promovidas por los servicios sociales e instituciones como Cáritas, la Oficina de Acción Solidaria, Infradomus, Casta Caló o Pastores Evangélicos.

Por último, la distribución de los valores del componente de vulnerabilidad residencial tiene similitudes en Palma y A Coruña. En los dos casos, la ciudad central, incluidas áreas muy localizadas del ensanche, algunas áreas rururbanas y barriadas periféricas obtienen las tasas más negativas. En el caso de A Coruña, las causas que determinan los valores altos se relacionan, por una parte, con el grado de deterioro de los inmuebles, principalmente en el centro histórico y, por otro, con la presencia de viviendas vacías en la periferia que se corresponden con urbanizaciones de reciente construcción, en las que tuvo un fuerte

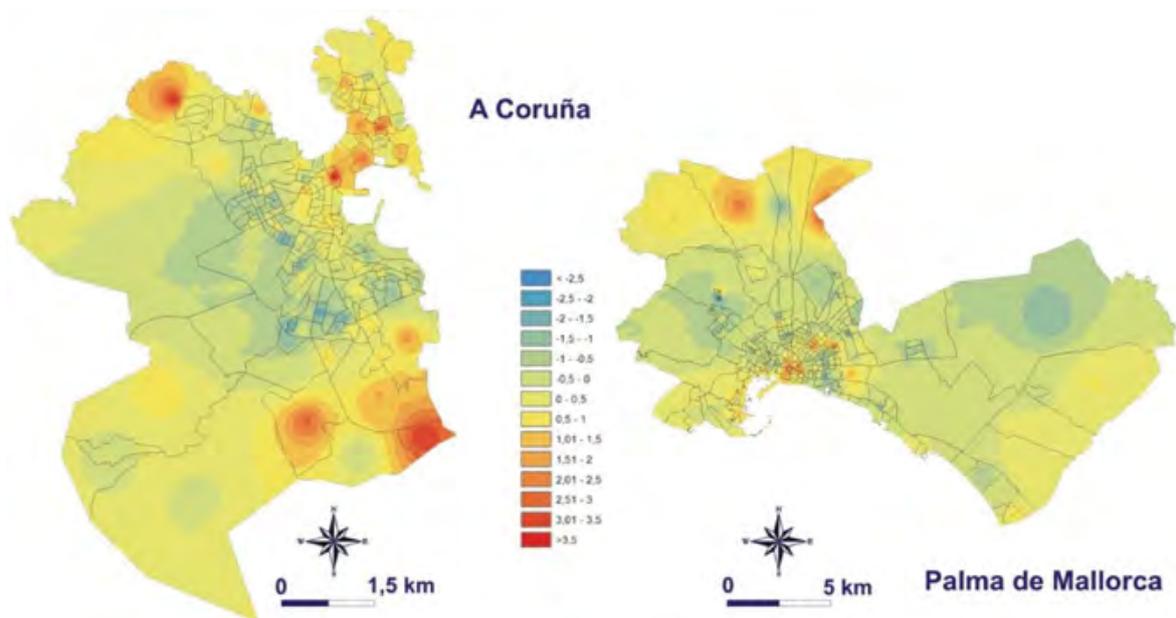
impacto el estallido de la burbuja inmobiliaria. En el caso de Palma, este indicador no contribuye a identificar las áreas más vulnerables. La distribución de la vivienda vacía en el caso de Palma puede representar, sobre todo en el caso del centro histórico, la existencia de bolsas especulativas y de vivienda de uso vacacional.

Figura 6. Grado de impacto del factor de componente socioeconómico.



Fuente: elaboración propia.

Figura 7. Grado de impacto del factor de componente residencial.



Fuente: elaboración propia.

En definitiva, los mapas normalizados —es decir, utilizando la misma leyenda— de las dos ciudades nos permiten establecer comparaciones en la distribución de intensidades de vulnerabilidad. En general, A Coruña tiene mayores contrastes intraurbanos e índices más negativos. Además, en esa ciudad es más sencillo interpretar distribuciones, por cuanto las variables seleccionadas siempre se asocian a altas vulnerabilidades. Esto no siempre sucede en Palma, una ciudad donde su especialización turística-inmobiliaria obliga a una lectura más detenida de los datos. Son los casos de la población extranjera no comunitaria, la población mayor de 64 años y fundamentalmente la vivienda vacía los que deben ser reinterpretados como factores de vulnerabilidad. Por lo tanto, en el caso de Palma, es el indicador de vulnerabilidad económica el que mejor representa, de forma sintética, la realidad de una ciudad con graves problemas de segregación urbana y polarización social.

6. Conclusiones

La crisis y las políticas neoliberales de austeridad están aumentando las desigualdades en el interior de las ciudades, y construyendo nuevos espacios urbanos caracterizados por la segregación y exclusión. En este contexto, se hace necesario estudiar el aumento de las desigualdades en la ciudad a partir de la utilización de diferentes metodologías.

Los tres factores de vulnerabilidad aplicados a Palma y A Coruña han demostrado la existencia de importantes desigualdades intraurbanas, y la necesidad de realizar diferentes lecturas de los datos en dos ciudades con contrastada especialización económica. En este sentido, el indicador de vulnerabilidad económica es el que mejor representa, sobre todo en Palma, las desigualdades urbanas y localiza las áreas más desfavorecidas.

Las dos ciudades comparten un espacio de alta vulnerabilidad: las periferias urbanas de las décadas de 1960-1970. Hasta mediados del siglo XX, Palma y A Coruña se desarrollaron con importantes déficits, pero con un crecimiento urbano ordenado y compacto. A partir de 1960, las dos densificaron su ensanche y construyeron una periferia obrera afectada de graves insuficiencias. La degradación de la escena y el paisaje urbano, y la segregación social fueron las consecuencias últimas de este fenómeno, y una de sus señas de identidad en la actualidad. Así, desigualdad, pobreza, exclusión, vulnerabilidad y marginación afectan a la ciudad menos conocida y promocionada. Estos «espacios de la crisis» son el lugar de residencia de los perdedores del actual modelo de ciudad. Barriadas residenciales más o menos periféricas que agudizan su situación de vulnerabilidad en la actualidad, llegando a convertirse en grandes contenedores de población excluida.

Bibliografía

- ALAMINOS, A., PENALVA, F. y DOMENECH, Y. (2014): «Community reactions to the economic and social crisis in Spain», *Azarbe International Journal on Social Work and Wellbeing*, n. 3, p. 47-53.
- ALGUACIL, J. A., CAMACHO, J. y HERNÁNDEZ, A. (2014): «Urban vulnerability in Spain. Identification and evolution of vulnerable neighbourhoods», *EMPIRIA. Social Sciences Methodology Journal*, n. 27, p. 73-94.
- ARIAS, F. (dir.) (2000): *Urban inequality in Spain*, Madrid, Ministry of Development.

- BONESMO, K. (2012): *Income Inequality in the European Union*, OECD Economics Department Working Papers, n. 952, París, OECD Publishing, 26 p.
- BURRIEL DE URUETA, E. (2008): «La década prodigiosa del urbanismo español (1997-2006)», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Disponible en www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-64.htm
- CABRERIZO, C., KLETT, A. y GARCÍA, P. (2015): «De alianzas anómalas a nuevos paisajes políticos. Madrid, Lavapiés y otras geografías de lo común», *URBS*, vol. 4, n. 2. Disponible en www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/cabrerizo_klett_garcia
- CARMAN, M., VIEIRA DA CUNHA, N. y SEGURA, R. (2013): *Segregation and difference in the city*. Quito, FLACSO, Latin American Council of Social Sciences, Ministry of Urban Development and Housing.
- DORLING, D. y BALLAS, D. (2008): «Spatial Divisions of Poverty and Wealth», en RIDGE, T. y WRIGHT, S. (eds) *Understanding Poverty, Wealth and Inequality: Policies and Prospects*, Bristol, Policy Press, Bristol, p. 103-134.
- EC (2012): *Employment and Social Developments in Europe 2012*, Luxemburgo, Publications Office of the European Union, 472 p.
- EUROBAROMETER. (2014): *Coping with the crisis, Aggregate report*, November, European Commission, 56 p.
- European Anti Poverty Network (EAPN) (2015): *El Estado de la Pobreza. España 2015*. Disponible en www.eapn.es
- FAINSTEIN, S. S., GORDON, I. y HARLOE, M. (eds.) (1992): *Divided Cities: New York & London in the Contemporary World*, Oxford, Blackwell.
- HAMMET, C. (2001): «Social Segregation and Social Polarization», en PADDISON, R. *Handbook*
- HARVEY, D. (2012): «The urban roots of financial crises: reclaiming the city for anti-capitalist struggle», *Socialist Register*, n. 48, p. 1-35
- KOUTROLIKOU, P. (2015): «Governmentalities of Urban Crises in Inner-city Athens, Greece», *Antipode*, vol. 48, n. 1, p. 172-192
- LEMOY, R.; RAUX, C. y JENSEN, P. (2013): *Where in cities do «rich» and «poor» people live? The urban economics model revisited*, HAL, <hal-00805116>, 11 p.
- LENNERT, M.; VAN HAMME, G. y PATRIS, C. (2010): *Future orientations for cities*, IGEAT, ESPON.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. y PIÑEIRA MANTIÑÁN, M. J. (2015). «The revival of urban social and neighborhood movements in Spain: a geographical characterization», *DIE ERDE — Journal of the Geographical Society of Berlin*, vol, 146, n. 2-3, p. 127-138. Disponible en www.die-erde.org/index.php/die-erde
- MÉNDEZ, R., ABAD, L. y ECHAVES, C. (2015): *Atlas de la crisis*, Valencia, Tirant Humanidades.
- MÉNDEZ, R. y SÁNCHEZ, S. (2012): «El fenómeno de las shrinking cities en España: una aproximación a las causas, efectos y estrategias de revitalización a través del caso de estudio de Avilés», en *Nuevos Aires en la Geografía Española en el siglo XXI*. Contribución Española al 32 Congreso de Colonia 2012.

- MINISTERIO DE FOMENTO (2011): *Atlas de la vulnerabilidad urbana en España*. Disponible en www.fomento.gob.es
- MOLLENKOPF, J.H. y CASTELLS, M. (eds.) (1991): *Dual city: Restructuring New York*. New York, Russell Sage.
- NACIONES UNIDAS (2003). *Report on the World Social Situation*, New York, United Nations.
- NEL-LO, O. (2004): «Contra la dispersión, intensidad. Contra la segregación, ciudad», en Romero, J., Farinós, J. (eds.) *Ordenación del territorio y desarrollo territorial*, Asturias, Ed. Trea, p. 261-285.
- NEL-LO, O. (2011): «The Five Challenges of Urban Rehabilitation. The Catalan Experience», *Urban Research and Practice*, vol. IV, n. 3, p. 308-325.
- OECD (2011): *Divided we stand. Why inequality keeps rising*, París, OECD publishing, 400 p. of *Urban Studies*. London, Thousand Oakes, New Delhi, SAGE Publications, p. 162-177.
- OXFAM (2013) *A cautionary tale. The true cost of austerity and inequality in Europe*, Oxford, Oxfam International, 7 p.
- PECK, J. (2012): «Austerity Urbanism. City: analysis of urban trends, culture, theory, policy action», *City*, vol. 16, n. 6, p. 626-655.
- PIÑEIRA, M. J. y TRILLO, J. M. (2016): «El efecto de la crisis sobre los barrios vulnerables: una aproximación al contexto español a través de un estudio de caso (A Coruña, Galicia)», en *Crisis, globalización y desequilibrios sociales y territoriales en España, Aportación Española al XXXIII Congreso de la Unión Geográfica Internacional*, Madrid, AGE.
- RANCI, C. y SABATINELLI, S. (ed.) (2014) *Social Vulnerability in European Cities. The Role of Local Welfare in Times of Crisis*, Basingstoke, Plagrave Macmillan.
- RULLÁN SALAMANCA, O. (2012): «Urbanismo expansivo en el Estado Español: de la utopía a la realidad», en Gozávez, V. y Marco, J. A. (eds.) *Geografía y desafíos territoriales en el siglo XXI*, Alicante, Asociación de Geógrafos Españoles y Universidad de Alicante, p. 165-209.
- TURCU, C., KARADIMITRIOU, N. y CHAYTOR, S. (2015) *The impact of the global financial and economic crisis on European cities*, UCL Public Policy, p 1-4.
- URBACT (2010) *URBACT Cities Facing the Crisis: Impact and Responses*, URBACT November 2010, 84 p.
- VALE, M. (2014): «Economic crisis and the Southern European regions: towards alternative territorial development policies», en Salom, J. y Farinós, J. (eds.) *Identity and Territorial Character. Re-Interpreting Local-Spatial Development*, Valencia, Universidad de Valencia.

Dinámica inmobiliaria en la periferia de la zona metropolitana de la ciudad de México

LUIS ALBERTO SALINAS ARREORTUA

Instituto de Geografía, UNAM
lsalinas@igg.unam.mx

ANA MELISA PARDO MONTAÑO

Instituto de Geografía, UNAM
apardo@igg.unam.mx

Resumen:

La dinámica inmobiliaria del mercado de vivienda en la periferia oriente y norte de la zona metropolitana de la Ciudad de México se caracteriza por una creciente oferta de vivienda de interés social en conjuntos habitacionales. Esta situación tiene una estrecha vinculación a dos factores: por un lado, a la política de vivienda federal que apoya la demanda, mediante un creciente otorgamiento de créditos para la adquisición de vivienda en propiedad, estimulando la oferta de vivienda por parte del sector privado; por otro lado, a la reducción de la participación del Estado en la producción de vivienda, dejando esta responsabilidad a la promoción privada. El objetivo de la presente comunicación es analizar las características de la oferta de vivienda en cuanto a la tipología de vivienda, es decir, hacia qué sectores está destinada la vivienda, así también se considera importante conocer la participación de las empresas inmobiliarias en los municipios del estado de México que forman parte de la ZMCM. Finalmente, se establece que el apoyo a la demanda por parte de organismos nacionales de Vivienda y el dominio de la promoción privada en la construcción de vivienda han generado una producción masiva de vivienda de interés social en la periferia de la ZMCM, desarrollada por solo tres empresas inmobiliarias, las cuales se han posicionado en tres municipios que son Huehuetoca, Tecámac y Zumpango, manteniendo un marcado monopolio en la oferta de vivienda de interés social.

Palabras clave: *dinámica inmobiliaria, vivienda social, Ciudad de México*

Abstract: Real estate dynamic on the outskirts of the metropolitan area of Mexico City.

The real estate housing dynamics in the periphery east and north of the metropolitan area of Mexico City is characterized by a growing supply of social housing in residential complexes. This situation has a close connection to two factors: firstly, the housing policy that supports demand by increasing lending for house purchases owned by stimulating the supply of housing by the private sector; on the other hand, reducing state involvement in housing production, leaving this responsibility to the private promotion. The purpose of this communication is to analyze the characteristics of the housing supply in terms of the type of housing, ie which sectors is for housing, and also considered important to know the participation of real estate companies in the municipalities of state of Mexico that are part of the ZMCM. Finally, it is established that supporting demand by national housing agencies and the domain of private development in housing construction has generated mass production of affordable housing on the outskirts of the metropolitan area, developed by only three real estate companies, which have positioned themselves in three municipalities that are Huehuetoca, Tecámac and Zumpango, maintaining a strong monopoly in the supply of social housing.

Keywords: *real estate dynamics, social housing, Mexico City*

1. Introducción

La dinámica inmobiliaria de vivienda social en la periferia oriente y norte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) se caracteriza por una creciente oferta de vivienda en conjuntos habitacionales. Esta situación tiene una estrecha vinculación a dos factores: por un lado, a la política de vivienda que mantiene objetivos cuantificables en cuanto al apoyo a la demanda, mediante el otorgamiento de un determinado número de créditos para la adquisición de vivienda; por otro lado, a la disminución del papel de Estado en la producción de vivienda, dejando la responsabilidad a la promoción privada. Con el apoyo a la demanda por parte de organismos nacionales de Vivienda (ONAVIS), se estimula la oferta de vivienda por parte del sector privado.

La ZMCM está conformada por 16 delegaciones de la Ciudad de México y 60 municipios (59 del estado de México y uno del estado de Hidalgo), dando un total de 76 unidades territoriales. En los municipios del estado de México (que forman parte de la ZMCM), en el periodo de 2000 a 2015 se autorizaron la construcción de 593.810 viviendas, siendo los municipios metropolitanos con el mayor número de viviendas construidas Huehuetoca, Tecámac y Zumpango, los cuales registran 311.935 viviendas, es decir, en estos tres municipios se concentra el 52,53% de la oferta total de viviendas de los municipios que integran la ZMCM. Este crecimiento de oferta de vivienda incide en el hecho que estos tres municipios se encuentren dentro de los que registran las tasas más altas de crecimiento poblacional. Así, también se aprecia que la creciente oferta es predominantemente de vivienda de interés social, con un 89,98%, y hay un predominio en la participación de cuatro empresas desarrolladoras de vivienda las cuales, juntas, participan con un 58,17% del total de las viviendas autorizadas. Más aún, en los municipios seleccionados, se aprecia una presencia dominante de una sola empresa: en Huehuetoca, Casas Beta del Centro, S. de R. L. de C. V. está presente con el 46,68%; en Tecámac, Desarrollos Inmobiliarios y Promotora SADASI, S. A. de C. V. tiene un dominio con 68,16%; y en Zumpango, GEO Hogares Ideales y Edificación, S. A. de C. V. tiene una presencia de 50,11%.

El objetivo de la presente comunicación es analizar las características de la oferta de vivienda en dos sentidos; primero, en cuanto a la tipología de vivienda, es decir, hacia qué sectores está destinada la vivienda, tomando en cuenta la clasificación de la Comisión Nacional de Vivienda, la cual la divide en: vivienda social, media, popular, residencial y residencial plus. Por otro lado, se describe la participación de las empresas inmobiliarias y su participación en el conjunto de los municipios del estado de México que forman parte de la ZMCM.

Finalmente, se establece que, más que una política de vivienda, la política de construcción (Conolly, 2006) adoptada por el Gobierno federal, mediante la creación de las condiciones propicias para generar demanda y estimular la oferta, está generando beneficios para las principales desarrolladoras privadas de vivienda, las cuales se han posicionado de algunos municipios, manteniendo un mercado monopolio en la oferta de vivienda de interés social.

2. Oferta de viviendas en la ZMCM

La política de vivienda en México ha favorecido la construcción de vivienda de interés social. La vivienda ha pasado de ser considerada como un satisfactor social a un producto-mercancía, cuya producción masiva reactiva el sector económico nacional. Es por ello que el Estado se ha comportado como el responsable de una doble construcción social (BOURDIEU, 2002; CALDERÓN, 2015), crea la demanda y estimula la oferta.

El apoyo a la demanda es a través de créditos para la adquisición de la vivienda en propiedad para los trabajadores del sector público y del sector privado. Esta situación ha sido posible mediante la formación de ONAVIS, en particular el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), el cual atiende a trabajadores asalariados del sector privado y el Fondo para la Vivienda del Instituto de Seguridad Social para los Trabajadores del Estado (FOVISSTE), para los trabajadores del sector público. Al subsidio a la demanda, es un sistema que se reconoce como el «modelo chileno» de la producción de la vivienda (CALDERÓN, 2015; HELD, 2000; RODRÍGUEZ y SUGRANYES, 2006).

El subsidio a la demanda estimula la participación de empresas desarrolladoras de vivienda. Esta situación, aunado a las reformas al artículo 27º constitucional que han permitido la incorporación de suelo de propiedad social al desarrollo urbano, han hecho posible que las empresas inmobiliarias accedan al suelo de menor precio y tengan un mercado potencial para la adquisición de las viviendas.

Esta doble construcción social, se ha visto favorecida con la financiarización de la vivienda. Rolnik (2014) argumenta que los fondos destinados a préstamos hipotecarios no solo proceden de los mecanismos financieros de ahorro, dentro de los cuales el Estado es el actor principal, para el caso de México son mediante los ONAVIS, sino también de los mercados de capital nacionales e internacionales. Este instrumento de financiación, explica Rolnik, no solo es un instrumento para promover el acceso a una vivienda, sino también un elemento esencial para el desarrollo del sector económico, tal como se había mencionado.

Los ONAVIS hasta antes de la década de los noventas se caracterizaba por mantener el control de la producción de vivienda, desde el acceso al suelo, la localización, la construcción (contratando a empresas constructoras), así como las características físicas de las viviendas. Actualmente, el proceso de producción de vivienda se encargan las empresas desarrolladoras privadas y los ONAVIS quedan prácticamente como instituciones hipotecarias.

El papel del Estado, mediante los ONAVIS como instituciones hipotecarias, tiene una creciente importancia respecto al apoyo a la demanda. De manera particular, a través del INFONAVIT, el creciente otorgamiento de crédito para la adquisición de vivienda en propiedad ha estimulado la oferta de vivienda. A partir del inicio del siglo XXI, se construyó más vivienda institucional que en ningún otro periodo, con cerca de 1,8 millones de viviendas (IRACHETA, 2015). La construcción de vivienda, se ha visto beneficiada por el incremento de los créditos otorgados. Como se puede observar en el cuadro n° 1, en el sexenio 2001-2006, se duplicaron los créditos otorgados en el sexenio anterior, otorgando 1.884.510 créditos. En los últimos 15 años, se otorgaron 6.753.062 de créditos, lo que representa el 75,82% del total de créditos otorgados desde que surge el instituto, en el año 1972.

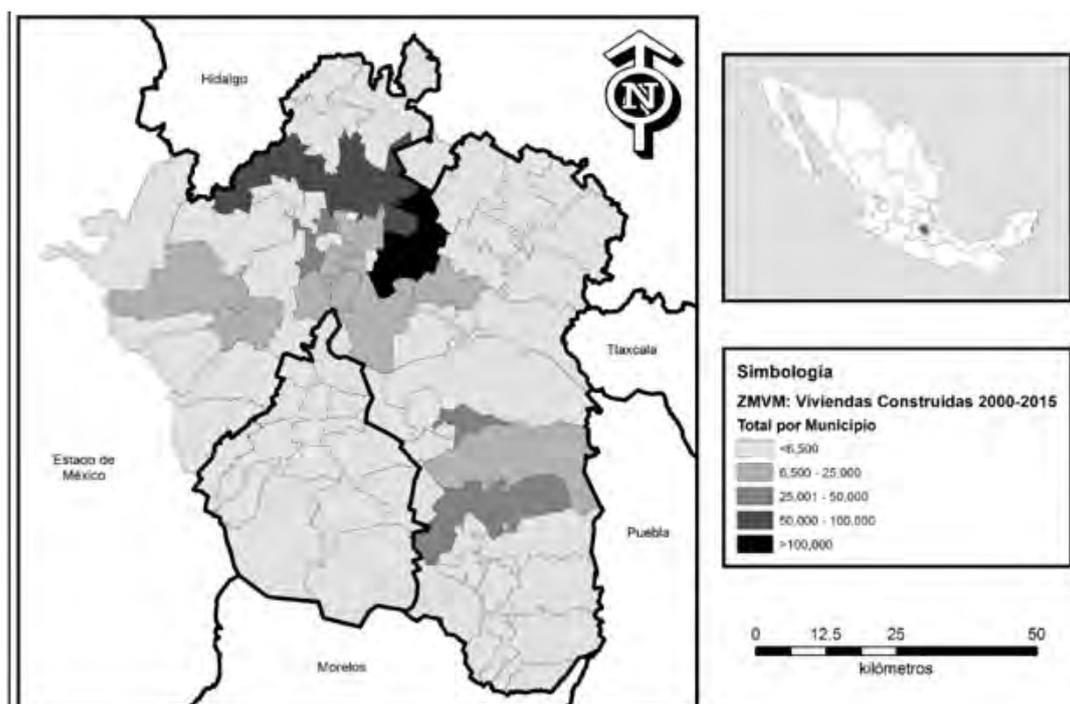
Este apoyo a la demanda incide en la producción de la oferta de vivienda. Desde el año 2000 hasta el 2015, el INFONAVIT ha otorgado 719.540 créditos ejercidos en la ZMCM. Dichos créditos incluyen ayudas para adquisición de viviendas nuevas, viviendas usadas, mejoramientos, pago de pasivos, lotes con servicios, así como cofinanciamientos. En los 59 municipios del estado de México que forman parte de la zona metropolitana, en el periodo de 2000 a 2015 se autorizaron la construcción de 593.810 viviendas, siendo los municipios metropolitanos con el mayor número de viviendas autorizadas para su construcción Huehuetoca, Tecámac y Zumpango, los cuales registraron 278.474 viviendas; es decir, en estos tres municipios se concentra el 52,53% de la oferta total de viviendas de los municipios que integran la ZMCM (ver mapa 1).

Cuadro n° 1. Créditos otorgados por el Infonavit.

Periodo	Total de créditos	Promedio anual
1972 - 1981	288.143	28.814
1982 - 1988	462.665	66.095
1989 - 1994	545.751	90.958
1995 - 2000	856.255	142.709
2001 - 2006	1.884.510	314.085
2007 - 2012	2.955.015	492.502
2013 - 2015	1.913.537	637.845
1972 - 2015	8.905.876	207.113

Fuente: elaboración propia a partir de datos proporcionados por el INFONAVIT, a través de solicitud de información mediante la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Mapa 1. Autorización de construcción de vivienda 2000-2015 en la periferia de la ZMVM.



Fuente: elaboración de Alan Immit López, con información de la Secretaria de Desarrollo Urbano y Metropolitano del Estado de México.

Este crecimiento de oferta de vivienda incide en que estos tres municipios registren las tasas más altas de crecimiento poblacional. Huehuetoca ha pasado de una población de 38.458 en 2000 a 128.486 en 2015, un incremento que representa el 234%. Tecámac pasó de 172.813 a 446.008 habitantes en el mismo periodo, mostrando un crecimiento del 158%.

Mientras que Zumpango pasó de 99.774 a 199.069 habitantes, representando un 100% de incremento. En los tres municipios de estudio, los porcentajes de incremento están muy por encima del registrado a nivel estatal el cual fue del 24%. La tasa media de crecimiento anual en este mismo periodo fue de 8,37% en Huehuetoca, 6,52% en Tecámac y 4,71% en Zumpango, mientras que en todo el estado de México fue de tan solo 1,42%.

A pesar de representar un importante incremento de la población, todavía se encuentra por debajo de las estimaciones proyectadas por el Gobierno del Estado de México, derivado de la oferta de vivienda en estos municipios. Según las estimaciones de la autorización de la construcción de vivienda en conjuntos habitacionales, se preveía que, para el caso de Huehuetoca, la autorización de 77.484 viviendas beneficiaría a una población estimada en 348.678 hab. mientras que, en Tecámac, la autorización de 142.467 viviendas beneficiaría a 677.720 habitantes; en Zumpango, se autorizaron 91.984 viviendas para una población de 418.249 hab. Dichas estimaciones contemplan que cada vivienda beneficiaría a 4,5 personas, aproximadamente.

La población beneficiada dista mucho de la información aportada por la Encuesta Intercensal de 2015, realizada por el INEGI. Dicha situación se debe, entre otros factores, a una importante presencia de viviendas deshabitadas. Se estima que, en estos tres municipios, al menos 30% de las viviendas están deshabitadas, en gran medida porque ni las inmobiliarias ni las autoridades locales cumplieron con la dotación de servicios básicos. Un factor que incide en que haya viviendas deshabitadas es la localización periférica de las viviendas en relación con las actividades por las que se vinculan los residentes con las áreas centrales de Ciudad de México, es decir, principalmente por empleo, servicios educativos y servicios de salud. Otro problema es la vivienda abandonada, la cual se estima en un 10%. En el Estado de México hay cerca de 400 mil viviendas abandonadas, de las cuales la mayor cantidad se concentra en los municipios de Huehuetoca, Tecámac y Zumpango (LA JORNADA, 2015). Según el INFONAVIT, el Estado de México ocupa el 4º lugar en vivienda abandonada y Ciudad de México el 7º lugar. A nivel municipal, Zumpango ocupa el 4º lugar, con 3.665, y Huehuetoca el lugar número 11, con 2.582.

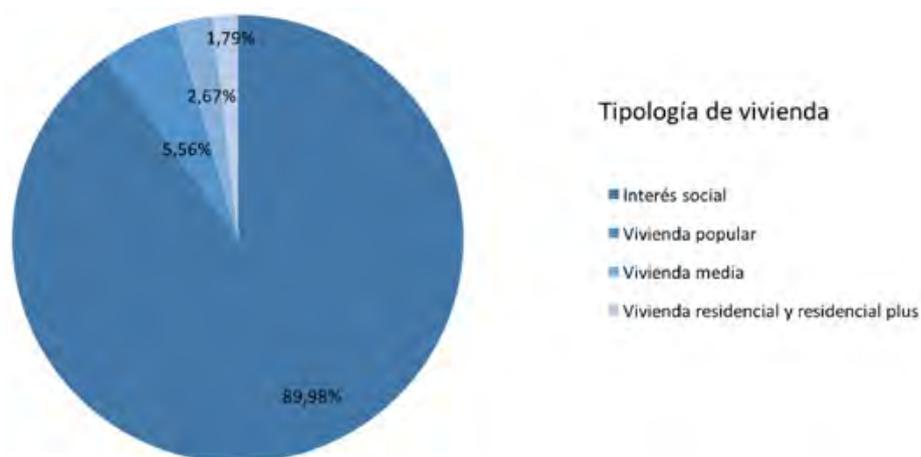
3. Sector inmobiliario en la ZMCM

Dentro de las características de la dinámica del sector inmobiliario en la ZMCM se destacan dos aspectos: la tipología de la vivienda según ingresos, es decir, la oferta de vivienda de interés social, popular, media, residencial y residencial plus. Y las empresas inmobiliarias que participan en la producción de vivienda.

La tipología de la vivienda por ingresos se conforma, según información de la Comisión Nacional de Vivienda, a partir de los ingresos contabilizados en salarios mínimos (el salario mínimo al primer semestre del año 2016 es de 73,04 pesos por día), de la siguiente manera. La vivienda de interés social es aquella que tiene un precio hasta 118 veces el salario mínimo (vsm), 258.561 pesos (14.285 \$; la cotización del dólar es 18,09 pesos, a 8 de junio de 2016). La vivienda popular tiene un precio hasta 200 vsm, 438.240 pesos (24.213 \$). Mientras que la vivienda media tiene un precio de hasta 750 vsm, 1.643.400 pesos (90.794 \$). La vivienda residencial y residencial plus tienen un precio de hasta 1500 vsm, 3.286.800 pesos (181.582 \$) y más de 1500 vsm, respectivamente.

Según información de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano del Gobierno del Estado de México, el 89,98% de la autorización de viviendas en el periodo de 2000 a 2015 era de vivienda de interés social, la vivienda popular de 5,56%, mientras que la vivienda media de 2,67%, y la vivienda residencial y residencial plus, juntas, no llegan al 2%.

Gráfica 1. Tipología de vivienda según vsm, 2000-2015.



Respecto a las empresas desarrolladoras de vivienda más importantes tenemos a GEO Hogares Ideales y Edificación, S. A. de C. V., empresas que, en dicho periodo, solicitó la autorización para la construcción de 122.799 viviendas, lo que representa un 20,54% del total de las viviendas autorizadas para la ZMCM. La segunda empresa, por orden de número de viviendas es Desarrollos Inmobiliarios y Promotora SADASI, S. A. DE C. V., con 108.288 viviendas. Posteriormente, están Consorcio de Ingeniería Integral, S. A. de C. V. y Casas Beta del Centro, S. de R. L. de C. V. (HOMEX), con 68.438 y 48.168 viviendas, respectivamente. En el cuadro n° 2 se presentan las diez primeras empresas inmobiliarias, con un número viviendas autorizadas superior a 10.000.

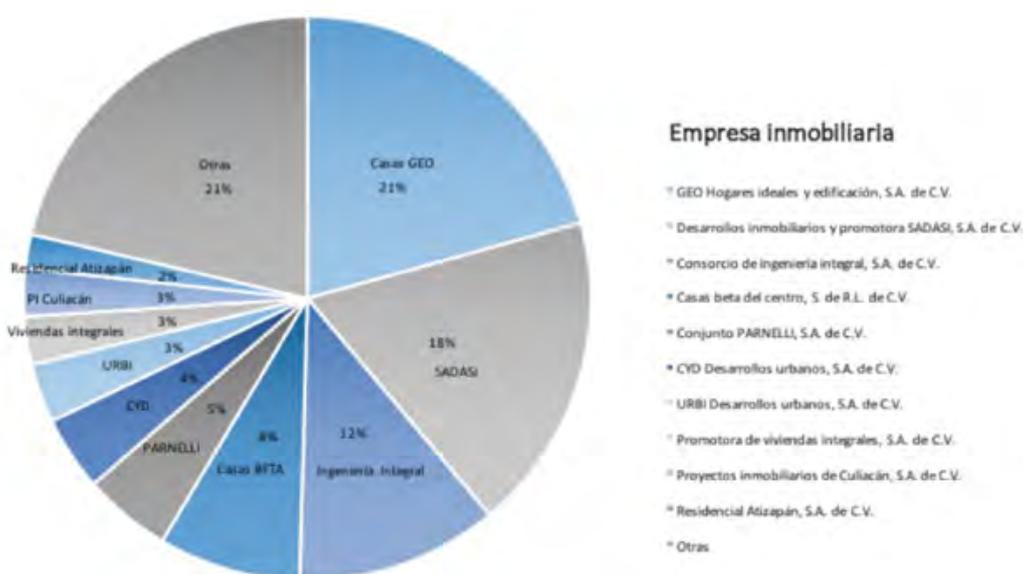
Cuadro n° 2. Autorización de viviendas por empresa inmobiliaria, 2000-2015.

Empresa / Desarrolladora	N° viviendas
GEO Hogares Ideales y Edificación, S. A. de C. V.	122.799
Desarrollos Inmobiliarios y Promotora SADASI, S. A. de C. V.	108.288
Consorcio de Ingeniería Integral, S. A. de C. V.	68.438
Casas Beta del Centro, S. de R. L. de C. V.	48.168
Conjunto PARNELLI, S. A. de C. V.	29.846
CYD Desarrollos Urbanos, S. A. de C. V.	25.345
URBI Desarrollos Urbanos, S. A. de C. V.	20.031
Promotora de Viviendas Integrales, S. A. de C. V.	16.337
Proyectos Inmobiliarios de Culiacán, S. A. de C. V.	16.201
Residencial Atizapán, S. A. de C. V.	11.622

Fuente: elaboración propia, con información de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano del Estado de México.

Las diez empresas con mayor número de viviendas autorizadas representan el 78,14% del total de viviendas. La desarrolladora Casas GEO tiene una importante presencia en Zumpango, Tecámac y Acolman, con una participación de 50,11%, 10,35% y 7,56% de viviendas respectivamente, es decir, en Zumpango, esta empresa ha solicitado autorización para la construcción de 61.536 viviendas. Mientras que SADASI está presente en Tecámac con 68,16%, Chalco con 14,52% y Coacalco con 12,39%. Por su parte, Casas BETA (HOMEX) está presente en Huehuetoca con 46,68%, Cuautitlán con 26,56% y Chicoloapan con 11,18%. Destacan estas tres empresas por la importancia de sus acciones en los últimos 15 años.

Gráfica 2. Viviendas autorizadas por empresa (%), 2000-2015.



De los tres municipios que concentran la mayor cantidad de autorización de viviendas, Huehuetoca, Tecámac y Zumpango con 52,53%, se aprecia una fuerte presencia por cada una de estas empresas en cada municipio. Casas GEO tiene el 20,54% de autorización de viviendas en los municipios del Estado de México que integran la ZMCM, y de ese porcentaje el 50,11% de viviendas son en el municipio de Zumpango. SADASI participa con el 18,12% en la ZMCM y en el municipio de Tecámac concentra el 68,16%. Y Casas BETA registra el 8,06% de la zona metropolitana y, de ese porcentaje, el 46,68% está presente en el municipio de Huehuetoca.

4. Conclusiones

El modelo de producción masiva de vivienda, en el que los ONAVIS apoyan la demanda mediante el otorgamiento de créditos para la adquisición de vivienda, está estimulando la oferta de vivienda de interés social en municipios de la periferia de la ZMCM. Esta

situación está marcada por tres empresas que han desarrollado un monopolio en los municipios que presentan la mayor oferta de viviendas.

Habrá que poner atención en las posibles consecuencias que se pueden desencadenar con la construcción masiva de vivienda, en al menos dos sentidos: en primer lugar, en las características de habitabilidad que ofrecen dichas viviendas, en el entendido que deben contar con características de espacio construido que satisfagan las necesidades de los residentes, además de la infraestructura y el equipamiento urbano con los que deben contar para generar condiciones adecuadas. En segundo lugar, se puede apreciar aspectos de sobre oferta de vivienda, según información de INEGI, hacia el año 2010 había 23.612 viviendas deshabitadas en Huehuetoca, 39.028 en Tecámac y 29.345 en Zumpango, lo que representa un 44,7%, un 25,6% y un 39,7%, respectivamente. Así también, según el INFONAVIT, tanto Zumpango como Huehuetoca son dos de los municipios con el mayor número de viviendas abandonadas en México. Zumpango y Huehuetoca son los municipios con el mayor número de viviendas deshabitadas de la ZMCM.

Tanto las viviendas deshabitadas como las viviendas abandonadas muestran una situación irregular en el mercado formal de la vivienda. En términos financieros, esto puede afectar a los ONAVIS, que se han convertido básicamente en instituciones hipotecarias, absorbiendo las deudas de los acreditados, aumentando la cartera vencida, razón por la cual puede generar problemas financieros que repercutan en el sector inmobiliario.

Bibliografía

- BOURDIEU, P. (2002): *Las estructuras sociales de la economía*. Buenos Aires: Manantial.
- CALDERÓN, J. (2015): «Programas de vivienda social nueva y mercados de suelo urbano en el Perú», *EURE Revista de Estudios Urbano y Regionales*, vol. 41, no. 122, pp. 27-47.
- CONNOLLY, P. (2006): «¿Política de vivienda o política de construcción?», en *CESOP La vivienda en México. Construyendo análisis y propuestas*, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, México, Cámara de Diputados/LIX Legislatura, p. 119-134.
- HELD, G. (2000): «Políticas de viviendas de interés social orientadas al mercado: experiencias recientes con subsidios a la demanda en Chile, Costa Rica y Colombia», CEPAL «Instituciones y mercados», Serie financiamiento del desarrollo, núm. 96, Santiago de Chile.
- LA JORNADA. (2015): *Estado de México: auge de empresas inmobiliarias sin desarrollo urbano*. miércoles 11 de marzo de 2015, México.
- RODRÍGUEZ, A. y SUGRANYES, A. (2006): «El problema de vivienda de los “con techo”», en RODRÍGUEZ, A. y SUGRANYES, A. (edit.) *Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social*, pp. 59-80, Santiago: Ediciones SUR.
- ROLNIK, R. (2014): «Neoliberalismo reciente: la financiarización de la vivienda propia y el derecho a la vivienda», *Bitácora*, 24(1) pp. 95-104, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Referencias electrónicas

Comisión Nacional de Vivienda. <http://www.conavi.gob.mx>

Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores. <http://portal.infonavit.org.mx/wps/wcm/connect/infonavit/inicio>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <http://www.inegi.org.mx/default.aspx>

Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano del estado de México. <http://sedur.edomex.gob.mx>

Vivienda de interés social abandonada: el caso de Tijuana, Baja California

MARÍA DEL CARMEN VALVERDE VALVERDE

Facultad de Arquitectura y Posgrado de Geografía de la UNAM
val4604@yahoo.com.mx

MARÍA DE LOS ANGELES ZÁRATE LÓPEZ

Escuela de Ciencias de la Ingeniería y la Tecnología-UABC
maria.zarate@uabc.edu.mx

ALONSO HERNÁNDEZ GUITRÓN

Escuela de Ciencias de la Ingeniería y la Tecnología-UABC
alonso_hg@uabc.edu.mx

Resumen:

La política de vivienda en México en las últimas décadas ha favorecido el actuar del sector inmobiliario, promoviendo la creación de grandes conjuntos habitacionales de interés social en las periferias de las ciudades, con la generación de una fuerte problemática que tiene dos elementos centrales: la falta de calidad constructiva en la vivienda y una ocupación del territorio bajo el denominado Modelo 3D (Distante, Disperso y Desconectado), resultando en el abandono de la primera. El caso que nos ocupa es la ciudad fronteriza de Tijuana, ubicada en el extremo noroeste del país, donde se analizan tres conjuntos habitacionales, con el fin de caracterizar este proceso de abandono y sus consecuencias en las condiciones de habitabilidad.

Palabras clave: política de vivienda, mercado inmobiliario, habitabilidad

Abstract: Abandoned low income housing: The case of Tijuana, Baja California.

Housing policy in Mexico, in recent decades has favored the real estate sector, promoting the creation of large low income housing projects in the suburban areas, thus creating a big problem with two key elements: the lack of quality housing and land use under the 3D- Model (Distant, Disperse and Disconnected), resulting in the abandonment of the former. The present case is the border city of Tijuana, located in the northwest corner of Mexico, where some housing complexes are analyzed in order to distinguish the process of abandonment and its impact on living conditions.

Keywords: Housing policy, real state, living conditions

1. Introducción

El problema de la vivienda, como búsqueda por otorgar a la población un espacio que cumpla con las condiciones de habitabilidad necesarias para el desarrollo de las familias y en particular de los individuos que las componen, es un asunto complejo en el que están involucrados diversos agentes cuya participación determina que esa demanda pueda ser satisfecha de la mejor manera. En el caso de México, lograr que se cumpla el derecho a la vivienda que se establece en el artículo 4º de la Constitución, sigue siendo un asunto pendiente a pesar de las acciones que desde mediados del siglo pasado ha implementado el Estado, creando para ello diversas instituciones, entre las que destaca el INFONAVIT como la que mayor cantidad de acciones ha realizado, así como una serie de programas encaminados a atender las necesidades de vivienda de la población.

Las acciones gubernamentales han estado centradas en la atención a la población asalariada, ya que ello le permite acceder a un crédito. Lo anterior dio lugar a un modo de producción de la vivienda conocida como producción promocional del Estado, el cual ha ido variando en el transcurso del tiempo, en relación al producto ofertado, pero de modo particular en lo referente al papel del Estado en el mismo. Inicialmente, de acuerdo a la definición dada por Schteingart (1989), el Estado no solo asumía el papel de agente financiero, sino también el de promotor, ejerciendo el control económico y la organización de la producción sobre el suelo de su propiedad, todo ello en el marco del Estado del bienestar.

La actuación del Estado se ha ido transformando y el control sobre la producción se ha ido cediendo a los desarrolladores de vivienda, derivando en un producto masivo en el que priva la lógica de la rentabilidad, así surge la construcción de grandes conjuntos habitacionales localizados en las periferias de las ciudades. Lo anterior ha tenido como resultado una ocupación del territorio mediante un modelo 3D, con serias consecuencias en la organización espacial de las ciudades mexicanas. En unos cuantos años la expansión urbana ha sido tal, que difícilmente se pueden identificar los límites entre campo-ciudad, lo anterior producto del surgimiento de un si número de conjuntos habitacionales, que en términos de localización están distantes de la ciudad central, ya que los desarrolladores inmobiliarios van en búsqueda de suelo barato para asegurar su rentabilidad; por la misma razón, se ubican de manera dispersa, ya que el suelo a bajo costo no siempre está disponible para la venta en forma continua. Y por último desconectados —en una buena proporción— dichos conjuntos por la lejanía, inician distantes de la zona urbana consolidada, ello en términos de movilidad, servicios y fuentes de empleo. En buena parte por estas tres razones, la actividad inmobiliaria en este segmento de mercado se encuentra en desaceleración, pues un buen número de viviendas no fueron adquiridas y otras más están en proceso de abandono por sus dueños, o nunca fueron ocupadas por ellos.

Lo anterior permite el surgimiento de cuestionamientos que pueden comprender diferentes ámbitos espaciales, que van desde el nacional hasta lo local. Aquí, nos interesa este último y en particular la ciudad de Tijuana. De tal suerte que nos preguntamos:

- ¿Cuál ha sido la evolución ulterior de los conjuntos habitacionales que se han construido en sus periferias en las últimas décadas?, es decir:
- ¿en qué medida o proporción las condiciones de localización y por ende de accesibilidad han generado el abandono de la vivienda?
- ¿Cuál ha sido el devenir de estos conjuntos habitacionales en cuanto a la habitabilidad de los mismos?
- Ante estas condiciones, ¿cuál ha sido la reacción de los habitantes? En otras palabras,

- ¿cuál es el sentir respecto al deterioro en las condiciones de habitabilidad en su conjunto? y
- ¿cuáles son las prácticas sociales en el cotidiano de esos habitantes?

Para dar respuesta a estas preguntas hemos decidido trabajar tres conjuntos habitacionales de interés social localizados en el municipio de Tijuana, Baja California, a saber: San Pedro, Villa del Campo y Valle de las Palmas. Estos se constituyen en los conjuntos más alejados de la zona urbana consolidada y que formaron parte de los desarrollos definidos como sustentables, con los que se buscaba reorientar la política de la vivienda.

En el documento se presentan, en primer lugar, los antecedentes de la producción estatal de la vivienda en el país que nos permiten entender las transformaciones que se han presentado en la misma, y, con ello, las consecuencias que se han derivado para la vivienda y la ciudad. En segundo lugar, se considera la metodología que se siguió en el desarrollo de este trabajo, que forma parte de una investigación sobre los conjuntos habitacionales en relación con su habitabilidad, espacio público y sustentabilidad que estamos trabajando. En la tercera parte se presenta el contexto espacial del estudio, la ciudad fronteriza de Tijuana, Baja California, con breves antecedentes históricos sobre la misma. En la cuarta parte se muestran los tres casos de estudio seleccionados, las características y problemática que en ellos se presenta. Finalmente, se presentan las conclusiones derivadas del desarrollo de la investigación.

2. Antecedentes

2.1. La política de vivienda

La vivienda de interés social o de producción estatal, corresponde a la vivienda promovida por el Estado, cuyos antecedentes se remontan a los conjuntos habitacionales desarrollados a mediados de los años cincuenta del siglo pasado en el contexto de Ciudad de México, cuya creación dio lugar al establecimiento de la relación del Estado con el sector de la construcción (García, 2010:38); misma que se ha reforzado con el paso del tiempo gracias a los cambios en la política de vivienda, que transita desde el intervencionismo de las décadas de los sesenta y setenta, durante las cuales el Estado actuaba como conductor, a una etapa de desregulación del sector en los años ochenta, para dar paso a la implantación de las «estrategias facilitadoras», de ideología neoliberal influenciadas por las agencias internacionales de ayuda (Puebla, 2002:15).

A finales de los sesenta y durante la década de los setenta, se da la creación de distintos fondos destinados a atender la demanda de vivienda. De acuerdo a García (2010:41), el INFONAVIT, creado en 1972, destaca entre ellos por tener la mayor cantidad de agremiados y por tanto manejar los mayores recursos, fue concebido como fondo solidario en el que las aportaciones de los trabajadores de mayores ingresos facilitarían el acceso al crédito a los de menores ingresos, su creación igualmente dio pie a la creación de empresas constructoras, algunas de las cuales eran propiedad de empresarios, funcionarios públicos y los líderes sindicales que integraban las comisiones tripartitas del Instituto. Posteriormente, con la liberación a la banca privada del encaje legal en 1989 y la reforma a la Ley del INFONAVIT en 1992, se concretaron las bases para el nuevo modelo de desarrollo, y con ello, la producción de vivienda se convirtió en un negocio financiero en detrimento de su calidad, pues desapareció la supervisión por parte del instituto (*Ibid.*, 2010:42).

Otro factor que favoreció el desarrollo de este mercado lo constituyen las reformas al artículo 27 constitucional en 1992, que facilitaron la liberación de una enorme cantidad de suelo barato de origen rural, pues la constitución de reservas por parte de las empresas ha sido una de las estrategias para la construcción de los grandes conjuntos habitacionales que aprovechan el suelo barato para generar la mayor rentabilidad.

2.2. Los gobiernos panistas

Con los gobiernos panistas continúa la producción masiva de vivienda, con la ampliación al acceso de créditos. Para ello se realizaron diversas acciones. En 2001 se creó la Comisión Nacional de Fomento a la Vivienda (CONAVI), que en 2006 pasó a ser la Comisión Nacional de Vivienda; la cual de acuerdo con la Ley de Vivienda que se emite ese mismo año (antes Ley Federal de Vivienda), tiene entre sus atribuciones supervisar que las acciones de vivienda se realicen con pleno cuidado del desarrollo urbano, el ordenamiento territorial y el desarrollo sustentable, asimismo, tiene la función de promover y concertar con los sectores público, social y privado programas y acciones relacionados con la vivienda y suelo, así como desarrollar, ejecutar y promover esquemas, mecanismos y programas de financiamiento, subsidio y ahorro previo para la vivienda.

Por su parte, la Ley de Vivienda, en su artículo 2º, señala que se considerará vivienda digna y decorosa la que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables en materia de asentamientos humanos y construcción, habitabilidad, salubridad, cuente con los servicios básicos, brinde seguridad jurídica, y contemple criterios para la prevención de desastres y la protección física de sus ocupantes ante los elementos naturales potencialmente agresivos. Acorde a la ley y los objetivos de la CONAVI, el Programa Sectorial de Vivienda (2000-2006) tenía como objetivo central abatir la pobreza y lograr una mayor igualdad social en materia de acceso a la vivienda, considerando también controlar el desarrollo urbano desordenado.

Posteriormente, en el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 se mantiene, por lo menos en discurso, el sentido social de la política de vivienda, para lo cual se establecía la necesidad de ampliar el acceso de las familias de menores recursos a una vivienda, promover un mayor acceso a fuentes de financiamiento formales a la vivienda y construcción, e incrementar la disponibilidad de suelo apto para el desarrollo y construcción de vivienda económica, reforzando en el Programa Nacional de Vivienda 2007-2012, el incremento de la cobertura de financiamiento por medio de nuevos instrumentos de fondeo, y el fortalecimiento del ahorro y la capacidad de compra de la población de menores ingresos.

De acuerdo con Correa (2014:5), al término del periodo de Felipe Calderón en 2012, se difundió como cifra récord la construcción de 6,6 millones de viviendas, cifra superior a la meta que se había establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, lo cual cuantitativamente puede ser considerado un éxito, pero que dista mucho de cumplir con las características de la vivienda «digna y decorosa» establecidas en la ley, los resultados obtenidos son la construcción de grandes conjuntos de viviendas ubicados en las zonas periféricas, carentes de servicios y en zonas no aptas para desarrollo urbano.

Uno de los instrumentos implementado como parte de las acciones de estos gobiernos panistas fueron los Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables (DUIS). Fue en 2008 cuando se creó el Grupo de Promoción y Evaluación de los DUIS, que involucraba a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría

de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Secretaría de Energía, la Comisión Nacional de Vivienda, el Instituto del Fondo Nacional de Vivienda para los Trabajadores, el Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, el Fondo Nacional de Infraestructura, Proméxico y la Sociedad Hipotecaria Federal, las cuales estarían a cargo de estos desarrollos. Con esta propuesta se pretendía generar un desarrollo urbano con conectividad, movilidad, infraestructura y servicios adecuados para los habitantes, bajo el supuesto de que los DUIS serían un motor del desarrollo regional, además de propiciar la generación de proyectos mixtos entre los gobiernos federal, estatal y municipal, así como las desarrolladoras y los propietarios de tierra que pudieran integrarse al desarrollo urbano.

En 2010, se suma a esta estrategia la publicación de los «Lineamientos en materia de equipamiento, infraestructura y vinculación con el entorno», establecidos en el artículo 73 de la Ley de Vivienda, con los cuales se esperaba garantizar las condiciones mínimas en desarrollos de vivienda financiados con recurso federal.

Prácticamente desde el inicio de los DUIS, así como de los lineamientos relacionados con este artículo, se presentan diversas inconsistencias a las que se suma la crisis económica internacional del 2008, con la que se frena de manera abrupta el auge del sector inmobiliario. Este instrumento de DUIS fue particularmente importante en Tijuana, donde se aprobó el primero de ellos (Valle de San Pedro); localizado al sureste de la ciudad de Tijuana, se proyectó para alrededor de 765 mil habitantes, con 180 mil viviendas, de las cuales solo se construyeron 2.610, el proyecto quedó en abandono, y heredó una fuerte problemática para aquellos que adquirieron una vivienda en el DUIS, la cual se analiza a través de los casos de estudio que se presentan más adelante.

2.3. Las consecuencias de la política de vivienda

La política de vivienda impulsada por el Estado desde hace más de tres décadas, como ya se mencionó, permitió la construcción de grandes conjuntos habitacionales que se ubican en las periferias de las ciudades, los cuales alcanzan las 5.000 unidades o más; se caracterizan, en su mayoría, por la mala calidad constructiva de la vivienda ofertada y por las repercusiones urbanas que surgen con la proliferación de estos conjuntos por todo el país. En relación con lo anterior, Eibenschutz (2009:10) señala que «se ha generado una forma de ocupación del territorio en la periferia rural de las ciudades que ocasiona múltiples efectos negativos tanto para los habitantes de los nuevos desarrollos de vivienda como para las autoridades y para la población local, que se reflejan en el deterioro de la calidad de vida ofrecida, y en requerimientos de inversión no previstos y servicios insatisfechos». A lo que se agrega el surgimiento de conflictos entre los nuevos vecindados y la población local.

Igualmente, en relación con el impacto de la localización y los efectos que de ella se derivan en los conjuntos, y específicamente para las viviendas, el estudio, «Reforma urbana. 100 ideas para las ciudades mexicanas» del Centro Mario Molina, igualmente habla de que el patrón de crecimiento de las ciudades mexicanas en modalidad «3D —Distante, Disperso y Desconectado—, caracterizado por la expansión desproporcionada, fragmentada y no planificada de la mancha urbana», tiene como consecuencia el aumento sistemático de las viviendas en abandono en el país, situación que se agrava por la política de vivienda que se guía por metas cuantitativas, las cuales no se encuentran integradas en planes de desarrollo urbano ni toman en cuenta las necesidades reales de la población en situación de rezago.

Específicamente sobre la vivienda abandonada, Correa (2014:20) señala que las viviendas deshabitadas en zonas urbanas registradas en 2005 y 2010 eran cercanas al 14% en el total nacional, y al 20% en zonas fronterizas; se explica esta diferencia por la expectativa de migración en estas últimas. Asimismo, Infonavit reportaba que entre 2006 y 2009 se encontró que, del total de viviendas, un 26% se habitan inmediatamente, 30% se mantienen deshabitadas en el primer año de crédito, 18% en el segundo año, 16% en el tercero y 10% se abandona (*Ibid.*, 2014:22).

La problemática descrita hace necesario llevar a cabo un análisis que considera la revisión del problema de la vivienda en abandono, ligada a las condiciones de localización y de habitabilidad de los conjuntos habitacionales de interés social como resultado de las transformaciones en la política de vivienda, la misma que dio inicio con las reformas llevadas a cabo por los gobiernos priístas desde los años ochenta, en el marco de un contexto neoliberal, y reforzadas en los posteriores sexenios panistas a partir del año 2000 y hasta 2012.

2.4. La política de vivienda de interés social actual (Gobierno de Peña Nieto)

Ante este panorama nada halagador, el actual Gobierno federal (2012-2018) plantea en su Programa Nacional de Vivienda 2014-2018, un nuevo modelo que tiene entre sus objetivos controlar la expansión de las manchas urbanas, mejorar la calidad de la vivienda, disminuir el déficit, diversificar la oferta de soluciones habitacionales, generar esquemas óptimos de créditos y subsidios, fortalecer la coordinación interinstitucional, y generar información de calidad y oportuna.

Este nuevo modelo se enfoca hacia el interior de la ciudad, teniendo como una de sus prioridades la densificación de las mismas, para lo cual fueron creados los perímetros de contención urbana, que son una herramienta para orientar los subsidios a las viviendas mejor ubicadas, por lo que dichos perímetros se determinan considerando la presencia de fuentes de empleo, existencia de servicios y se incluyen las áreas de crecimiento contiguas al área urbana. Con este instrumento se busca limitar el crecimiento urbano, pero con la premisa de otorgar créditos, como sucedía anteriormente.

Otro de los cambios propuestos en la política de vivienda es el de los DUIS, que se convirtieron en Desarrollos Certificados (DC), aunque mantienen el mismo esquema que los anteriores. Se definen como áreas de desarrollo integralmente planeadas que contribuyen al ordenamiento territorial, y promueven un desarrollo urbano ordenado y sustentable. Con ellos se busca detener el incremento en el número de viviendas en abandono, vincular la residencia de las personas, los empleos y los servicios, asegurar la suficiencia de infraestructura y equipamiento urbano, evitar altos costes para su provisión y mantenimiento, promover el uso eficiente de los recursos naturales, evitar la urbanización de zonas no aptas para el desarrollo, contribuir al desarrollo regional en equilibrio, contribuir a la consecución de las metas nacionales de mitigación de emisiones de gases efecto invernadero (GEI), asegurar que la certificación se sustente con plena coordinación de los tres órdenes de gobierno.

Las buenas intenciones planteadas reflejan la importancia que ha adquirido el desarrollo urbano, ante las deficiencias y las carencias, así como impactos territoriales que ha generado la producción masiva de vivienda, y que requiere de instrumentos claros y eficaces que realmente garanticen el acceso de toda la población a una vivienda adecuada, en el término más amplio de la misma.

3. Metodología

Por el carácter de la temática que se investigó, se consideró una metodología mixta; esto es, la utilización de herramientas de carácter cualitativo y cuantitativo. Referente a este último, se recurre al análisis estadístico para caracterizar las condiciones actuales de la vivienda de interés social, en particular el abandono que se presenta de la misma, con el apoyo en los datos censales oficiales.

En cuanto al componente cualitativo, se parte de un trabajo de campo que nos permitió identificar las construcciones territoriales y socioespaciales en los tres conjuntos estudiados. Se partió de un primer reconocimiento con el apoyo de prácticas escolares con alumnos de la licenciatura en Arquitectura de la Escuela de Ciencias de la Ingeniería y Tecnología —Unidad Valle de las Palmas de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC). Un segundo acercamiento, mediante una visión interdisciplinaria, que permitió vincular características de localización, accesibilidad, movilidad con las condiciones de habitabilidad. Lo anterior con la realización de entrevistas en profundidad, principalmente dirigidas a los habitantes de los tres conjuntos habitacionales estudiados, así como a un desarrollador inmobiliario de un conjunto habitacional en proceso. Lo anterior, con el fin de conocer el papel que juegan los distintos actores y, por otro lado, para identificar las condiciones de habitabilidad de la población en su vivir cotidiano que este modelo de producción de la vivienda ha ocasionado.

4. El contexto de Tijuana

4.1. Antecedentes de Tijuana

La ciudad de Tijuana es la cabecera del municipio con el mismo nombre, se ubica en el extremo noroeste del Estado de Baja California, México. Esta ciudad se caracteriza por su condición fronteriza que dio lugar a su fundación, forma parte actualmente de la zona metropolitana, en la que también se incluyen los municipios de Tecate y Rosarito, con los que colinda al este y el suroeste respectivamente, con una población de 1.751.430 habitantes (CONAPO, 2010). Igualmente, es considerada dentro de la región transfronteriza Baja California-California, lo que hace que mantenga una estrecha relación económica con su vecina San Diego, California. Los orígenes de Tijuana se remontan a la colonización española de la parte noroeste de México, durante la cual se establecieron una serie de ranchos otorgados en concesión, en este caso a Santiago Arguello, en el que se fundaría la ciudad. Su carácter fronterizo se origina con la firma del tratado de límites territoriales entre Estados Unidos y México en 1848, que dejó al rancho dividido en dos, y que en 1889 sería fraccionada la porción de lado mexicano, dando origen a la ciudad. La condición fronteriza se reafirma en 1870, cuando se estableció la aduana para controlar el cruce de mercancías (Piñera, 2006:321).

El desarrollo económico de la ciudad estuvo favorecido, en los inicios, por la prohibición de alcohol con la denominada Ley Seca (Ley Volstead) en los Estados Unidos, lo que propició una demanda comercial y turística, a la vez que se vuelve una ciudad atractiva para la población, empleada en atender la demanda creciente de turistas y visitantes. En 1940 se asignó la extensión territorial de Baja California y se constituyó el fundo legal de Tijuana, favorecido por el proceso de nacionalización del territorio y el Programa Bracero (México-Estados Unidos, para importación de mano de obra hacia ese país). Posteriormente, en 1970, se instaura e impulsa la industria maquiladora de exportación que tendría un gran

impacto en la economía y la población de la ciudad. Especialmente hablando, la ciudad inició con 101,17 ha, que se han incrementado a lo largo de su historia hasta alcanzar las 38.380,33 ha, en cifras del año 2015.

Mapa 1. Plano de Tijuana principios de los años cincuenta.



Fuente: página del Ayuntamiento de Tijuana.

Fotografía n° 1. Etapa inicial de la urbanización de la zona del río Tijuana, 1974.



Fuente: página del Ayuntamiento de Tijuana.

Fotografía n° 2. Cumbres, fraccionamiento de origen irregular localizado al suroeste de Tijuana.



Fuente: fotografía Guadalupe Noguera.

La expansión de la ciudad descrita se condiciona por elementos geográficos y políticos. El primero de ellos es el límite de crecimiento que impone la línea divisoria internacional del lado norte de la ciudad. El segundo es la presencia del océano Pacífico como límite natural

del lado oeste de la ciudad; y en tercer lugar, se encuentra una topografía de lomeríos sobre la que se ubica Tijuana, que implica mayores costes para la dotación de servicios y ordenamiento general de la ciudad, pero que de ninguna manera ha frenado su expansión, laderas tras laderas se colonizan principalmente por población de menores ingresos a través de asentamientos irregulares. En otras ocasiones, las cimas son eliminadas y aplanadas para ser igualmente ocupadas por conjuntos habitacionales de mayores ingresos.

4.2. Dinámica urbana reciente

La localización de los conjuntos de interés social en Tijuana se presenta principalmente en las áreas periféricas de la ciudad, cuando surgen a partir de los años setenta. Un aspecto que es insistir en la configuración topográfica en la que se asienta la ciudad, la cual limita el desarrollo urbano, en gran medida debido a la disponibilidad y costes del suelo; por ello, se identifican dos polos importantes de concentración para esta modalidad de producción de la vivienda: por un lado tenemos la concentración que se da al este de Tijuana, en la delegación la Presa, en los años ochenta, en la zona que se conoce como del Mariano Matamoros; y, por otro lado, el desarrollo que años más tarde se presenta al sur en la delegación San Antonio de los Buenos, en la zona conocida como el Rosario-Santa Fe.

Posteriormente, a principios de siglo, surge el conjunto Villa del Campo, con una localización en el extremo este de la ciudad, en las cercanías del desarrollo Industrial de la empresa Toyota en la zona del Gandul, el cual corresponde al desarrollo con la localización más distante del centro urbano para esa época.

Años más tarde y con la gestión ante los distintos niveles de gobierno, las inmobiliarias GEO y Urbi plantean alternativas en zonas periféricas del lado sureste, distantes y alejadas de la mancha urbana y con limitaciones para la dotación de infraestructura, pero que sin embargo se llevan a cabo. Se trata de los desarrollos Valle de las Palmas de la empresa GEO y Valle San Pedro de la empresa Urbi, en los cuales prevalece una fuerte problemática que refleja todas las fallas del modelo de producción masiva de vivienda en el contexto de la ciudad.

5. Casos de estudio

En este apartado, se presentan los tres casos de estudio seleccionados que facilitan entender la problemática derivada del abandono de la vivienda en relación a las condiciones de habitabilidad de los conjuntos habitacionales de interés social. Los tres casos representan la acción habitacional llevada a cabo por el Estado, en particular por el INFONAVIT, en la última década en el municipio de Tijuana, siendo pertinente señalar que esta institución solo jugó el papel de intermediaria entre la gente que cotiza en ella y los organismos que otorgan los créditos para obtener la vivienda. Los tres conjuntos reflejan el mencionado modelo 3D, pues se encuentran localizados en la periferia en su porción este y sureste de Tijuana, totalmente separados y alejados de la zona urbana, en un principio desconectados con una baja movilidad, lo que implica un costo que tienen que absorber sus habitantes en relación al transporte —ya sea privado o público—, a fin de satisfacer sus necesidades de empleo, y acceso a comercio y servicios; a la vez, las autoridades municipales y estatales deben proveer, en una localización poco accesible, infraestructura para los servicios básicos y conexión vial, así como los servicios de educación, salud, administración y seguridad,

implicando también un incremento en los costos de los mismos. La problemática que deriva de lo anterior, es la que se describe a continuación para cada caso estudiado, como resultado del análisis de datos proporcionados en fuentes oficiales y, en particular, de las entrevistas que se realizaron a los vecinos de los conjuntos.

5.1. Conjunto Valle de las Palmas

5.1.1. Antecedentes

El conjunto habitacional Valle de las Palmas se creó en el año 2009, por la Inmobiliaria GEO. Es un conjunto que formaba parte del primer Desarrollo Urbano Integral Sustentable (DUIS) Valle de San Pedro, que se distingue por ser el primero en ser aprobado en el país y autorizado para el caso del municipio de Tijuana. Este DUIS se diseñó para ser un desarrollo que estaría a cargo de dos empresas Urbi y GEO, con el cual se esperaba generar una «ciudad sustentable» que albergaría a una población 765 mil habitantes; prácticamente, se planteó para generar otra localidad, como alternativa a Tijuana en un futuro, y dotarla de independencia jurídica con la creación de un nuevo municipio, en su momento, con una proyección a 30 años. El Programa Parcial de Desarrollo consideró una superficie de 13.000 hectáreas, divididas casi en su totalidad entre las dos empresas mencionadas. En este contexto se creó Valle de las Palmas, pensado para contar con industria y servicios para satisfacer las necesidades de la población, lo cual dista mucho de ser lo que está pasando en la actualidad: el negocio para los desarrolladores se basaba en la adquisición barata del suelo; actualmente, se encuentra detenido e inconcluso.

5.1.2. Localización

El conjunto de Valle de las Palmas se ubica al sureste de la ciudad Tijuana, a unos treinta minutos en automóvil del inicio de la zona urbana consolidada y a una hora de las principales zonas de servicios de la ciudad, ubicadas al noroeste de la mancha urbana, cercanas a la línea fronteriza.

Mapa n° 2. Localización del conjunto Valle de las Palmas.



Fuente: elaboración D. Ballesteros.

En las cercanías y los alrededores del conjunto, se localiza el basurero municipal y una planta recicladora, vivienda precaria que pertenece a los pepenadores y usos rurales (establos) propios de la zona.

La vialidad que le da acceso parte de la carretera libre Tijuana-Tecate, de dos carriles —uno en cada sentido. Recorre una topografía accidentada y el estado del mantenimiento es malo en época de lluvias. Carece de alumbrado público, lo que genera condiciones de inseguridad para los habitantes. Esta vialidad se conecta con la avenida principal que da acceso directo al conjunto, la misma que se amplía a tres carriles en ambos sentidos, generando una discontinuidad en la estructura vial.

La lejanía del conjunto dificulta la llegada del servicio de transporte de manera fluida, en particular cuando las condiciones climáticas no son las adecuadas —asociado a las condiciones de seguridad por las cuales se ve limitado el servicio. Cabe mencionar que, algunas de las empresas de maquilas localizadas en la ciudad de Tijuana, proporcionan el servicio de transporte a sus trabajadores, siempre y cuando sean suficientes para atenderlos.

5.1.3. Caracterización

El conjunto cuenta con 1.888 viviendas, con una población aproximada de 2.800 habitantes; del total, 1.084 viviendas no están habitadas (INEGI, 2015), parte de las viviendas son rentadas y algunas se encuentran invadidas. Se tienen diferentes modelos de vivienda en condominio horizontal, que se organizan en privadas y en vertical mediante edificios de tres niveles, que igualmente se disponen en cerradas. Las dimensiones de las viviendas son de 32 metros, compuestas por sala-cocina, baño y una recámara.

La población es, en su mayoría, de obreros que trabajan en la maquiladora, familias jóvenes, muchas de ellas constituidas por madres solteras.

Se cuenta con escuela primaria, secundaria y preparatoria, pero se presenta el problema de que los maestros no se presentan, ya sea por la falta de pago, por la lejanía del conjunto o por el bloqueo de la vialidad que le da acceso cuando se registran fuertes lluvias. También existe un espacio comunitario, en el que se dispone de servicios médicos de forma irregular, y un parque cuyas instalaciones se encuentran abandonadas.

Foto n° 3. Vivienda vertical.



Fuente: recorrido en campo.

Foto n° 4. Vivienda horizontal.



Fuente: recorrido en campo.

5.1.4. Condiciones de habitabilidad

El conjunto, que cuenta apenas con 6 años de existencia, presenta un grave deterioro tanto en las viviendas como en sus condiciones urbanas. El problema más apremiante para los vecinos es la falta de conexión al servicio de agua potable de forma regular y a los servicios de electricidad. En el caso de la primera, cuando llegaron eran abastecidos mediante tanques que se encuentran en el conjunto que, a su vez, eran abastecidos por *pipas* (camión-cisterna). Estas últimas son las que actualmente proporcionan la dotación del líquido, lo cual representa un problema pues muchas de las viviendas se quedan sin abasto. En cuanto al servicio de electricidad, mencionaron que presenta deficiencias —pues llega a faltarles hasta tres días—, en particular cuando llueve y, debido a los desperfectos en la instalación eléctrica, han perdido parte de sus aparatos domésticos. En cuanto al drenaje, empiezan a tener problemas por la saturación del mismo y debido a que la planta de tratamiento existente no funciona.

Respecto a las condiciones de las viviendas, se encontró que las mismas presentan fallas en su estructura, esto es, cuarteaduras que ponen en riesgo la vida de los ocupantes y que también han afectado las instalaciones de hidrosanitarias; además, debe considerarse que el extremo noroeste mexicano es una zona de alta sismicidad. Se mencionó también que las viviendas presentan filtraciones debido a la mala calidad de la construcción.

Se observó también que los espacios destinados a jardines y áreas verdes se encuentran en abandono, y que se utilizan como basureros en detrimento de las condiciones ambientales.

Respecto a la vivienda en abandono, se puede señalar que se encuentra en estado de deterioro, las instalaciones se han desmantelado, las puertas y ventanas han sido removidas o dañadas, y se aprecian grafitis en las paredes interiores y exteriores. Asimismo, se observó que se utilizan como basureros, o como refugio de drogadictos y delincuentes. En una de las privadas se detectó que el comité de vecinos está promoviendo que se ocupen las viviendas abandonadas bajo la bandera de detener el vandalismo; estas se están ofreciendo de manera ilegal a las familias que rentan en el conjunto y les están cobrando cuotas para darles permiso de ocuparlas, lo cual coloca a las familias que así lo hacen en una situación muy vulnerable, algo que posteriormente puede generar conflictos graves por la propiedad de la vivienda.

Foto n° 5. Vivienda abandonada.



Fuente: recorrido en campo.

Foto n° 6. Tanque de almacenamiento.



Fuente: recorrido en campo.

5.1.5. Prácticas socioespaciales que realizan sus habitantes

La población del conjunto está enfrentando condiciones muy adversas, las mismas que originaron que parte de los que adquirieron abandonaran las viviendas, o que incluso aún no las ocupen por la lejanía, la falta de servicios y fuentes de empleo; otras, los dueños las han perdido por la falta de pago; mientras que otras se adquirieron como una inversión, pero que no ha resultado muy redituable. Lo anterior, aunado a la cantidad de personas que rentan, hace que la cohesión social sea baja, aunque existen algunos comités vecinales en las privadas, pocas veces se reúnen. Pese a lo anterior, en ocasiones han logrado organizarse para solicitar la intervención de las autoridades para que resuelva en particular la falta servicios, ya sea cerrando calles, juntando firmas o realizando marchas. Entre las manifestaciones físicas que se presentan de manera local, están los enrejados de las privadas con el fin de evitar la inseguridad, la pintura de las viviendas; además, tratan problemas relacionados con la limpieza, lo cual llega a generar conflictos entre ellos —en algunos casos se han presentado riñas y han llegado a los golpes. La participación social no es general, y eso desalienta a los que sí están presentes y tratan de ejercer sus derechos.

Una de las mayores preocupaciones de los habitantes es la falta de seguridad y los problemas de drogas que van de la mano, problemática que se ve favorecida por la lejanía en que se encuentran y falta de vigilancia de las autoridades, a lo que se suma la vivienda en abandono que es utilizada para delinquir.

5.2. Conjunto de San Pedro

5.2.1. Antecedentes

El conjunto de San Pedro formó parte del DUIS de Valle de las Palmas. Se creó en 2009 por la empresa Urbi. Este conjunto, igualmente estaba planeado para contar con servicios y fuentes de empleo que a la fecha no han llegado. Actualmente se encuentra inconcluso y la empresa se declaró en quiebra. La única diferencia con Valle de las Palmas, es que a 2 kilómetros de San Pedro se encuentran las instalaciones de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), Campus Valle de las Palmas, el único de los equipamientos contemplados en el plan de desarrollo de la zona que si se construyó.

5.2.2. Localización

El conjunto Valle de San Pedro se localiza a una distancia de 42km de la zona centro de Tijuana, a 25 minutos de distancia de la mancha urbana de Tijuana, a una hora de las principales zonas de servicio de la ciudad en automóvil, una hora y 50 minutos en transporte público.

En los alrededores del conjunto, salvo las instalaciones de la UABC, los usos que se localizan son de carácter rural. Para llegar al conjunto es necesario tomar la carretera libre Tijuana-Tecate, y de ahí el Boulevard Universitario que da acceso al conjunto, esta es una vialidad que cuenta con tres carriles en cada sentido y que se encuentra en buenas condiciones. Pese a lo anterior, se han presentado problemas con los servicios de transporte que son lentos y deficientes, además de que existen conflictos por el control entre las rutas que dan servicio, afectando con ello a la población.

Mapa n° 3. Localización del conjunto de San Pedro.



Fuente: elaboración D. Ballesteros.

5.2.3. Caracterización

El conjunto de San Pedro cuenta con una población de 3.000 habitantes aproximadamente, en su mayoría familias jóvenes e igualmente empleados de las maquiladoras, aunque hay la presencia de alumnos y maestros que forman parte de la UABC, y que rentan por lo económico que resulta aunado a la cercanía a dichas instalaciones. Las viviendas son alrededor de 2.610, de las cuales 1.785 no están habitadas (INEGI, 2015), están compuestas en su mayoría por condominios verticales de dos y tres niveles, no se tiene vivienda en condominio horizontal. Las viviendas se integran por 2 recámaras, sala-comedor, cocina y baño, en 42m².

Foto n° 7. Vivienda en condominio.



Fuente: recorrido en campo.

Foto n° 8. Vivienda en condominio.



Fuente: recorrido en campo.

Dentro del conjunto, se cuenta con diversos equipamientos algunos de los cuales están abandonados, como es el caso de la estación de policía, el centro comunitario y un centro comercial construido en la entrada principal. Lo que sí se encuentra en funciones son las instalaciones de la primaria, secundaria y una cancha de fútbol.

5.2.4. Condiciones de habitabilidad

Las condiciones de habitabilidad que guarda el conjunto a seis años de su construcción van de regulares a deficientes. En este caso el principal problema de los servicios lo constituye el alumbrado público, ya que se encuentra en mal estado y eso genera condiciones de inseguridad para la población. Respecto al agua y la electricidad, se llegan a presentar problemas constantemente en el suministro. Las viviendas presentan deterioro en los acabados de paredes y cubiertas, y presentan problemas de las instalaciones hidrosanitarias, como fugas que son difíciles de resolver al tratarse de condominios verticales en los que se ven afectados varios vecinos, además de observarse grafitis en las paredes de las bardas. Estas cuentan con calentadores de agua solares, pero no funcionan de manera eficiente. La basura acumulada es otra de las problemáticas que se observan, basura que se deja en las áreas verdes o banquetas, ocasionando deficiencias ambientales.

En relación con la vivienda abandonada, se localizan algunas áreas del conjunto donde se puede observar, y son notorias aquellas zonas donde se quedaron las viviendas aún en proceso de construcción. Las causas se deben a la lejanía y la falta de transporte, de capacidad de pago, de servicios, de empleos y de seguridad, entre otros. Al igual que en el caso de Valle de las Palmas, se está presentando el fenómeno de invasión de las viviendas y, como consecuencia, son utilizadas para vandalismo y consumo de drogas.

Foto n° 9. Vivienda sin terminar.



Fuente: recorrido en campo.

Foto n° 10. Publicidad en el conjunto.



Fuente: recorrido en campo.

5.2.5. Prácticas socioespaciales que realizan sus habitantes

Los vecinos igualmente enfrentan una situación de vulnerabilidad derivada de sus condiciones de localización; particularmente, la seguridad es una de las principales problemáticas a atender, pues el servicio de vigilancia es escaso, quedando expuestos a los robos sobre todo a casa habitación. El mal funcionamiento del alumbrado público abona esta problemática.

La organización para atender sus problemas comunes es poca, aunque igualmente han llegado a bloquear la vialidad de acceso, en particular por los problemas que se tienen del deficiente servicio de transporte. Aquellos que sí se involucran están organizados en comités vecinales, que realizan algunas tareas de limpieza. Otro problema que afecta a los dueños de las viviendas es que el crédito que están pagando no disminuye, todo lo contrario, va en aumento: la vivienda en promedio tenía un valor inicial de 250.000,00 pesos mexicanos; después de seis años de hacer pagos mensuales, ahora deben el doble. Todo un negocio para la banca que otorga el crédito.

5.3. Conjunto Villa del Campo

5.3.1. Antecedentes

El conjunto de Villa del Campo es un poco anterior a los otros dos casos analizados. Se formó en el año 2003, está localizado al este de la mancha urbana de la ciudad de Tijuana, desarrollado por la empresa Inmobiliaria Urbi. A diferencia también de los anteriores, este conjunto no formaba parte propiamente del DUIS Valle de las Palmas, pero ya se hablaba en la promoción como una ciudad sustentable, y por ello se incorporaron en la construcción tecnologías alternativas como los calentadores solares. Actualmente, al igual que en los anteriores casos, se presentan serios signos de deterioro y fuertes problemas de inseguridad que impactan en la población.

5.3.2. Localización

Este es uno de los conjuntos más distante del centro de la ciudad, se ubica en la periferia oriente de la misma. Se encuentra a una distancia de 35 kilómetros de la principal zona comercial, alejado a 15 kilómetros de la mancha urbana consolidada, recorridos que implican de una a dos horas en el tiempo de traslado en transporte público. El único acceso al mismo se realiza por una vialidad de solo dos carriles (Paseos del Campo), la cual inicialmente carecía de pavimentación y que recientemente fue encarpetada y se instaló un semáforo en el entronque con la carretera libre Tijuana-Tecate, con el fin de disminuir los constantes accidentes viales; pese a ello, se siguen presentando percances continuamente.

Mapa n° 4. Localización del conjunto Villa del Campo.



Fuente: elaboración D. Ballesteros.

El conjunto cuenta con dos rutas de transporte público que lo comunican con las ciudades de Tecate y Tijuana, zonas urbanas que proveen de servicios a los habitantes de este conjunto habitacional. La ubicación del conjunto está casi a la misma distancia entre ambas ciudades, hecho que genera que parte de la población, a pesar de pertenecer al municipio de Tijuana, cubra sus necesidades en el de Tecate —como sucede con el servicio de salud, indudablemente por su mayor cercanía.

5.3.3. Caracterización

El conjunto cuenta con una población de 12.634 habitantes, igualmente familias jóvenes y madres solteras. Cuenta con 11.385 viviendas, de las cuales 5.894 están clasificadas como no habitadas (INEGI, 2010). La superficie de las viviendas es de 35m², integradas por sala-comedor, cocina, baño y una recámara, construidas con materiales prefabricados y losa; pero se han presentado problemas de cuarteaduras y filtraciones en las mismas. Algunas de las viviendas se han acondicionado para comercio o tienen puestos semifijos para la venta de diversos productos, como una estrategia de las familias para captar un poco de ingresos. En cuanto al equipamiento con que cuenta la zona, encontramos que existe jardín de niños, escuela primaria y secundaria, pero al respecto se puede señalar la falta de maestros que atiendan a la población en edad escolar; es decir, las instalaciones existen, pero el servicio no se proporciona con regularidad. Asimismo, se cuenta con espacios destinados a áreas verdes, pero en su mayoría se encuentran abandonados ya que los vecinos no se hacen cargo de ellos. Respecto a la salud, se carece de los espacios destinados a atender las necesidades de la población sin tener que salir del conjunto, e igualmente de instalaciones para brindar seguridad pública.

Foto n° 11. Viviendas dos niveles.



Fuente: recorrido en campo.

Foto n° 12. Vivienda un nivel.



Fuente: recorrido en campo.

5.3.4. Condiciones de habitabilidad

Respecto a las condiciones de habitabilidad se encontró que los servicios que se proporcionan al fraccionamiento son deficientes, en particular los referentes al alumbrado público y la recolección de la basura. El primero presenta deficiencias debido a que las lámparas se encuentran fundidas y no se les da el mantenimiento requerido regularmente, lo que propicia condiciones de inseguridad para la población.

En cuanto a la basura, el Ayuntamiento no se hace cargo de ella, por lo que la población recurre a los particulares; no obstante, al no pagar todos el servicio, este se deja de prestar. Algunos habitantes se desentienden de tal manera que dejan su basura sobre la vía pública, generando que se desparrame, produciendo contaminación y condiciones antihigiénicas para la misma población, pues propicia la aparición de fauna nociva (cucarachas y ratas), con las debidas consecuencias para la salud de los habitantes.

Un elemento físico que destaca es la vía del ferrocarril, la cual atraviesa el conjunto en sentido este-oeste. A lo largo de ella se ha generado un espacio deteriorado que presenta condiciones de riesgo para la población. Respecto a las vialidades locales se puede señalar que se encuentran en un estado de conservación que va de regular a malo en algunos tramos. Respecto a los espacios públicos destinados a las áreas verdes con los que cuenta el conjunto, se puede señalar que en general se encuentran abandonados y sus instalaciones deterioradas, además de carecer de vegetación.

Se observa un alto porcentaje de viviendas en abandono, las cuales se localizan principalmente en las áreas periféricas del conjunto. Esta problemática se atribuye a que en alguna medida hubo personas que no pudieron pagar su crédito, a que se abandonaron las viviendas por lo reducido de las dimensiones o por las condiciones de inseguridad, y por la lejanía a las fuentes de empleo y servicios. Las viviendas en abandono se encuentran vandalizadas, esto es, desmanteladas (sin puertas, ventanas, ni instalaciones eléctricas y sanitarias); así mismo, muchas de ellas están quemadas, grafiteadas o convertidas en basureros o picaderos (lugares de consumo de droga). Grosso modo, es el conjunto con mayores manifestaciones de vandalismo. Igual que en el caso de los otros conjuntos se presenta el fenómeno de invasión de las viviendas por personas que no rentan ni son propietarias.

Foto n° 13. Calle del conjunto.



Fuente: recorrido en campo.

Foto n° 14. Vivienda abandonada.



Fuente: recorrido en campo.

5.3.5. Prácticas socioespaciales que realizan sus habitantes

La organización social igualmente es limitada, hay poca participación, algunos desconocen la existencia de comités y las acciones que se han llevado a cabo para mejorar las condiciones del conjunto. A pesar de ello, se han realizado acciones como la creación de

un comité de vigilancia, colocar portones en las privadas, acciones de mantenimiento de la pintura, colocación de topes para evitar accidentes por el exceso de velocidad de los autos y transporte público, contar con guardias de seguridad y tratar de resolver el problema de la basura. En el contexto general, es un conjunto cuyos habitantes viven la calle, hay niños y jóvenes jugando en ella. A diferencia de los otros dos, pululan en las calles.

5.4. Generalidades de la habitabilidad en los conjuntos

Para finalizar el análisis de los casos de estudio, se presentan algunas reflexiones en torno a las condiciones de habitabilidad y las implicaciones que tienen para sus habitantes. La realidad en torno a la problemática de los tres conjuntos es muy similar, las condiciones de localización y habitabilidad en las que se encuentran imponen cargas a sus habitantes, mediante las cuales se merma su derecho a la vivienda y más aún a la ciudad. Iniciando con la mala calidad constructiva de la vivienda con la cual se afecta el patrimonio que las familias esperaban tener en un futuro, lo reducido de las dimensiones puede ser salvable con el esfuerzo que hacen por ampliar su vivienda, incluso de manera precaria, pero dicha opción se reduce ante las condiciones estructurales de las viviendas. La carencia o deficiencia de servicios básicos, particularmente el agua en el caso de Valle de las Palmas, impacta el bienestar de la población, que se encuentra expuesta a los problemas de higiene que ello conlleva. Igualmente sucede con la electricidad, la inseguridad que se presenta se ve favorecida por las averías en este servicio tanto en las viviendas como en el espacio público. Esta carencia de servicios se asocia a una mala planeación y a la autorización de dichos conjuntos en lugares carentes de factibilidad para la dotación de los mismos.

El malestar y la decepción de los habitantes hacia las constructoras, las autoridades y las instituciones que están a cargo de la generación y el funcionamiento de estos conjuntos es justificado. Los habitantes refieren el incumplimiento de los contratos en los que se establece que se tendrán todos los servicios, así como el «fraude» del que fueron víctimas. La publicidad para comercializar los conjuntos, en donde se manejaba el acceso a servicios y fuentes de empleo, asociados a un ambiente agradable con «servicios, recreación, esparcimiento, integración, buenos vecinos», contrasta con la realidad que se vive de inseguridad, desintegración, violencia e insalubridad, entre otras, a la que se suma la falta de poder elegir el lugar donde vivir, pues son las zonas destinadas a los créditos existentes.

Las condiciones de localización y habitabilidad en las que se encuentran los habitantes que deciden quedarse, porque simplemente no tienen otra opción o porque ya llevan 5 años pagando un crédito, implican un gran esfuerzo para estas familias, las cuales para trasladarse a sus lugares de trabajo no solo invierten tiempo y dinero, sino que además viven el desgaste de tener que utilizar un transporte en malas condiciones, en el que el traslado no tiene nada de cómodo. Asimismo, se presentan problemas relacionados a la salud, pues se carecen de los servicios médicos necesarios, con lo cual incluso se pone en riesgo la vida de los habitantes. La organización que se intenta promover por parte de los habitantes a fin de mejorar sus condiciones de vida, se ve afectada por el esfuerzo y el tiempo que ello implica, así como también por la gran cantidad de personas que rentan y que, debido a ello, no se interesan por participar para resolver los problemas que existen en los conjuntos. Aunado a ello, los habitantes señalan que dentro de esta población flotante existe mucho delincuente. En general, es una problemática compleja, que requiere en principio de la participación de los habitantes, pero también de la intervención de las autoridades para atender las carencias y proporcionar los equipamientos y los servicios que se requieren, con la finalidad de evitar que se sigan deteriorando las zonas y, con ellas, la vida de la población que las habita.

6. Conclusiones

La política de la vivienda en México ha pasado por distintas fases, desde el Estado benefactor de los años cincuenta del siglo XX, con su auge en los setenta, a través de instituciones creadas ex profeso (FOVI, INFONAVIT, FOVISSSTE, entre otros), jugó un papel central como constructor y otorgante de créditos, hasta una posición de carácter neoliberal, donde el Estado se desempeña como un simple observador y generador de «políticas públicas», que favorecen a la iniciativa privada y no a la sociedad en su conjunto. Tal vez, uno de los problemas actuales que mejor caracterizan la transición antes descrita sea la situación de la vivienda de interés social. El Estado mexicano, en la década de los años noventa, crea bases jurídicas e institucionales que posteriormente permitirán que el sector inmobiliario participe activamente en la construcción de vivienda. En 1992, se hace una reforma al artículo 27 de la Constitución mexicana y, con ello, se libera una gran cantidad de suelo barato que entra rápidamente en el mercado. Se trata básicamente de suelo que se utilizaba para fines agropecuarios, ubicado en periferias alejadas de las ciudades. A lo anterior se agrega el papel de constructor y otorgante de créditos que dejaron de jugar las instituciones públicas de vivienda, de tal suerte que diversas empresas constructoras de vivienda y financiadoras de vivienda entran en acción, comprando grandes extensiones de suelo muy barato, donde se construyen diversos conjuntos habitacionales de interés social. Ellos se caracterizan por estar alejados, dispersos y desconectados de la ciudad central; asimismo, el diseño homogéneo del conjunto y de la vivienda se replica a lo ancho y largo del país. La vivienda es pequeña y se construye con material prefabricado, no importan las diferentes condiciones climáticas del país, todas las viviendas son iguales: mismo diseño, materiales de construcción semejantes e iguales formas constructivas.

Parte de los recursos utilizados para otorgar los créditos provienen de instituciones financieras bancarias, principalmente extranjeras, y las instituciones públicas existentes simplemente son un mediador entre el que cotiza y el que otorga el crédito.

La ciudad de Tijuana no es ajena a este tipo de conjuntos habitacionales de interés social; en su periferia tanto cercana como lejana se instalan varios de ellos. Los más cercanos se integran a la zona urbana consolidada relativamente de forma más fácil. En cambio, los conjuntos lejanos corren otra suerte. El panorama en cuanto a la habitabilidad que presentan estos últimos es desolador, el estudio de tres de ellos nos ha permitido identificar múltiples problemas. A lo que primero se enfrentan es a la lejanía del trabajo, servicios y lugares de disfrute lúdico. Paulatinamente, los problemas de accesibilidad se van resolviendo. De los tres conjuntos estudiados, el mejor librado en este rubro es San Pedro, el más afectado Valle de las Palmas. La lejanía, ha ocasionado que muchas viviendas fueran abandonadas por aquellos que adquirieron un crédito para comprarlas, o bien que no hubiera una demanda que quisiera adquirirlas. El abandono ha traído como consecuencia, el vandalismo y la invasión de las viviendas «sin dueño», y con ello condiciones de creciente deterioro con escasos espacios que se escapan de esa realidad, principalmente al haber una cohesión social entre sus habitantes, haciendo obras para mejorar su entorno inmediato; en la mayoría de los casos, ello no ocurre así.

Las relaciones y prácticas socioespaciales son abrumadoramente difíciles. No existen caminos que encausen relaciones sociales que permitan salir de esa grave situación, los adultos están obligados a salir a trabajar recorriendo largas distancias, la mayor parte del día están trabajando, de los hijos pequeños se encargan los hijos mayores, en el mejor de los casos, en otros son encargados a los vecinos. Las prácticas que se privilegian no están sustentadas en la cohesión social, el medio en que viven no las permiten, premiando el vandalismo, delincuencia y drogadicción.

Ellos se han convertido en conjuntos habitacionales de la desesperanza, no hay un futuro promisorio en cuanto a mejorar la habitabilidad; es más, no sabemos si a alguien le interesa, ni mucho menos de concreción del anhelo de conformar un patrimonio al tener una casa propia. Desarrollos Urbanos Integralmente Sustentables (DUIS) solo son enunciados en el discurso político; no son desarrollos en el sentido estricto de la palabra, pues no representan un mejoramiento sustancial en el bienestar de la población. Tampoco son urbanos: tal vez lo sean en el diseño, pero no en las condiciones que ofrecen a sus pobladores; y de ninguna manera son sustentables, ya que desde su inicio dependieron de la buena voluntad del Gobierno para ser dotados de infraestructura y servicios, con altos costes para el erario público. Hoy día, siguen dependiendo del exterior, no por culpa de sus habitantes sino porque solo se utilizó una etiqueta para ofertar la vivienda, es decir: lo sustentable.

Bibliografía

- CORREA, G. (2014): «Construcción y acceso a la vivienda en México, 2000-2012», *Intersticios Sociales*, El Colegio de Jalisco, núm. 7, p. 1-31.
- EIBENSCHUTZ, R. (2009): Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996-2006: dimensión, características y soluciones. En R. Eibenschutz y C. Goya, (coord.). México, Cámara de Diputados LX Legislatura, Secretaría de Desarrollo Social, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, M.A. Porrúa, 245 p.
- GARCIA, B. (2010): «Vivienda social en México (1940-1999): actores públicos, económicos y sociales», *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*. Vol. 3, No. 5, p. 34 – 49. Consultado en: http://www.javeriana.edu.co/viviendayurbanismo/pdfs/CVU_V3_N5-02.pdf, fecha: 30 de marzo de 2016.
- PIÑERA, D. (2006): Los orígenes de las poblaciones de Baja California. Factores externos, nacionales y locales, México, Universidad Autónoma de Baja California, México, 672 p.
- PUEBLA, C. (2002): De la intervención estatal a las estrategias facilitadoras. Cambios en la política de vivienda en México (1972-1994), México, El Colegio de México, 235 p.
- SCHTEINGART, M. (1989): Los Productores del Espacio Habitable: Estado, Empresa y Sociedad en la Ciudad de México, México, El Colegio de México, 415 p.
- CONAPO, Zonas Metropolitanas de México 2010, en: http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/zonas_metropolitanas_2010/mapas/ZM02.pdf, consultado el 26 de mayo de 2015.
- Documento Reforma urbana. 100 ideas para las ciudades de México, en <http://centromariomolina.org/wp-content/uploads/2013/10/ReformaUrbana100IdeasparalasCiudadesdeMexico.pdf> Consultado: 9 de junio de 2015.
- Censo de Población y Vivienda 2010 (Inventario Nacional de Vivienda), Instituto Nacional de Estadística Geografía e informática (2010), disponible en: <http://www.inegi.org.mx/>, consultado: 25 de abril de 2016.
- Página del Ayuntamiento de Tijuana, Disponible en <http://www.tijuana.gob.mx/ciudad/CiudadDesarrollo.aspx>, Consultado: 5 de mayo de 2016.

Los espacios de actividad, una medida de la movilidad cotidiana en época de crisis. La UAB como ejemplo

GUILLEM VICH

Departamento de Geografía. Universitat Autònoma de Barcelona
guillem.vich@uab.cat

XAVIER DELCLÒS

Departamento de Geografía. Universitat Autònoma de Barcelona
xavier.delclos@uab.cat

ORIOL MARQUET

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

CARME MIRALLES-GUASCH

Departamento de Geografía;
Instituto de Ciencia y Tecnología Ambiental (ICTA).
Universitat Autònoma de Barcelona
carme.miralles@uab.cat

Resumen:

Los hábitos cotidianos y percepciones de las personas en relación con el espacio urbano han sido estudiados por la geografía del comportamiento desde los años 70. Conceptos como los espacios de actividad han sido utilizados, entre otras funciones, para medir el grado de movilidad de las personas (Gesler y Meade, 1988). El objetivo principal de este trabajo es el estudio de los espacios de actividad de los miembros de la comunidad universitaria de la Universitat Autònoma de Barcelona, teniendo en cuenta las diferentes características espacio-temporales, sociodemográficas y relativas a su movilidad cotidiana. Por otro lado, este trabajo pretende, también, testear las diferentes metodologías de cálculo de los espacios de actividad. Mediante un experimento inédito sobre movilidad, una aplicación para móviles con tecnología GPS ha sido desarrollada con el fin de obtener datos precisos sobre la geolocalización de los desplazamientos de personas de un campus universitario. Estos se han utilizado como fuente de datos principal para la delimitación de las áreas de los espacios de actividad de las personas que han participado en el trabajo de campo. En cuanto a sus resultados, la principal contribución de este trabajo es la confirmación de que las características de movilidad y espacio-temporales son los principales correlatos de los espacios de actividad.

Palabras clave: espacios de actividad, commuting, smartphones, tracking personal, campus universitario

Abstract: Activity spaces, a measure of everyday mobility in times of crisis. The UAB as an example

Daily habits and perceptions of people in relation to urban space have been studied from the behavioural geography from the 1970s. Concepts such activity spaces have been used, among other functions, to measure the degree of mobility of people (Gesler & Meade, 1988). The main objective of this research is to study of the activity spaces of the members of the university community of the Autonomous University of Barcelona, in relation with different spatiotemporal, mobility-related and sociodemographic characteristics. On the other hand, this work also intends to test different available methods of calculation of activity spaces. Through an unprecedented experiment on mobility, a GPS-enabled mobile phone application has been developed in order to obtain accurate data on the geolocation of movements of members from a university campus. These have been used as a source of primary data for the delimitation of areas of activity spaces of people who have participated in the fieldwork. The main contribution of this work is the confirmation that the characteristics of mobility and space-time factors are the stronger correlates of activity spaces.

Keywords: activity spaces, commuting, smartphones, personal tracking, campus

1. Introducción

La movilidad cotidiana, como actividad que conecta personas con lugares, servicios o actividades, está influenciada por el contexto socioeconómico, ya sea de forma circunstancial o de forma estructural (FREUDENDAL-PEDERSEN, 2009). De esta forma, es muy probable que los hábitos cotidianos de movilidad se hayan visto modificados durante la reciente crisis económica. Por ejemplo, a nivel agregado —como en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)— se ha detectado una disminución de la movilidad por motivos ocupacionales y un aumento de los personales en período de crisis (2007-2012). Adicionalmente, se han detectado cambios en modo de transporte utilizado y un incremento de la movilidad intramunicipal (NELLO y DONAT, 2014). Paralelamente, la crisis también puede provocar cambios en los patrones de movilidad cotidiana a nivel individual, que pueden mantenerse de forma permanente (GARCIA-SIERRA, VAN DEN BERGH y MIRALLES-GUASCH 2015). Estos cambios pueden estudiarse desde distintas disciplinas como la geografía o la economía del comportamiento.

En el marco de la geografía del comportamiento, el término espacio de actividad apareció en la década del 1970 con la intención de describir la extensión espacial que los individuos utilizan todos los días (PATTERSON y FARBER, 2015). Anteriormente, Wolpert (1965) ya había introducido la idea del espacio de acción como el área de la cual las personas tienen conocimiento en su vida diaria, pero Horton y Reynolds (1971) fueron un paso más allá y concibieron el espacio de actividad como las ubicaciones reales «con las que los individuos tienen un contacto directo como resultado de las actividades del día a día» (HORTON y REYNOLDS, 1971, p. 37). Por otra parte, el espacio de actividad puede entenderse como un indicador del grado de movilidad de las personas (GESLER y MEADE, 1988) a la que hay que incluir limitaciones, necesidades y preferencias individuales, así como sus recursos (SHERMAN *et al.*, 2005). Sin embargo, tradicionalmente, el concepto de espacio de actividad ha adquirido un componente de potencialidad, en lugar de representar únicamente el área real (PATTERSON y FARBER, 2015).

Este componente de potencialidad puede evidenciarse a través de la generalización espacial que se produce con las fuentes de datos tradicionales, y con los métodos de cálculo basados en los orígenes y/o destinos de los desplazamientos diarios. Los

datos agregados permiten el cálculo e interpretación de los espacios de actividad a nivel agregado, aunque carecen de la precisión para describir la experiencia personal (FARBER *et al.*, 2015). Por ejemplo, el método del *polígono mínimo convexo* unifica los lugares visitados más alejados por un individuo y calcula el área resultante dentro de este polígono, simulando el área de distribución de especies animales aplicadas por los ecólogos (WORTON, 1987). Otro método es la *elipse de desviación estándar*, que resume la dispersión global y la orientación de las actividades diarias a través de un polígono elíptico (BULIUNG y KANAROGLOU 2006). Hoy en día, las nuevas tecnologías de *tracking* personal o teleseguimiento en tiempo real, como Sistemas de Posicionamiento Global (GPS), permiten la captura de datos de alta resolución sobre el movimiento de los individuos y su preciso comportamiento espacial (KWAN, 2012). Por lo tanto, pueden obtenerse las representaciones más exactas del espacio de actividad, avanzando hacia la definición inicial de Horton y Reynolds (1971). Por ejemplo, el método del Área del Trazado Diario o Daily Path Area, inspirado en el método de la *ruta más corta* de Kwan, se ha convertido en un método de cálculo más realista (ZENK *et al.*, 2011). Añadir también que, aunque la mayoría de estudios se centran en analizar la escala espacial en la que las actividades cotidianas tienen lugar (DIJST, 1999), algunos estudios se centran también en la forma de espacios de actividad (HIRSCH *et al.*, 2014; PARTHASARATHI, HOCHMAIR y LEVINSON, 2015).

Estas diferencias de tamaño de los espacios de actividad de los individuos son causadas, como se mencionó anteriormente, por limitaciones, necesidades, preferencias o recursos. Estos pueden agruparse en tres tipos de factores explicativos, según si su atención se centra en factores espacio-temporales (MOKHTARIAN y CHEN, 2004; BULIUNG y KANAROGLOU, 2006), en temas relacionados con la movilidad (HIRSCH *et al.*, 2014; TANA, KWAN y CHAI, 2015) o en diferencias sociodemográficas (KWAN y KOTSEV, 2015; FAN y KHATTAK, 2008; JONES y PEBLEY, 2014).

Finalmente, la evidencia científica obtenida a partir de estudios que se centran en espacios de actividad ha proporcionado avances en la investigación sobre la accesibilidad a las oportunidades (FAN y KHATTAK, 2008; YIN *et al.*, 2013), sobre la exposición a riesgos ambientales y de salud (ZENK *et al.*, 2011; Hirsch *et al.*, 2014) o incluso sobre la segregación espacial (PALMER *et al.*, 2013; SCHÖNFELDER y AXHAUSEN, 2003).

En resumen, las enormes implicaciones de los espacios de actividad y sus amplias aplicaciones en la investigación sobre diferentes áreas de la vida cotidiana, hacen relevante poder indagar más en esta línea de investigación. Además, es importante centrar el interés también en el papel de las nuevas fuentes de datos, como el GPS y la señal de la red móvil, con el fin de profundizar el debate sobre los determinantes o los factores explicativos de las características de los espacios de actividad y, por lo tanto, comprender mejor la conducta humana desde una perspectiva espacio-temporal. El presente estudio pretende indagar en estos factores explicativos (espacio-temporales, de movilidad y sociodemográficos) que afectan al tamaño de los espacios de actividad de una comunidad universitaria que se desplaza diariamente a un campus suburbano.

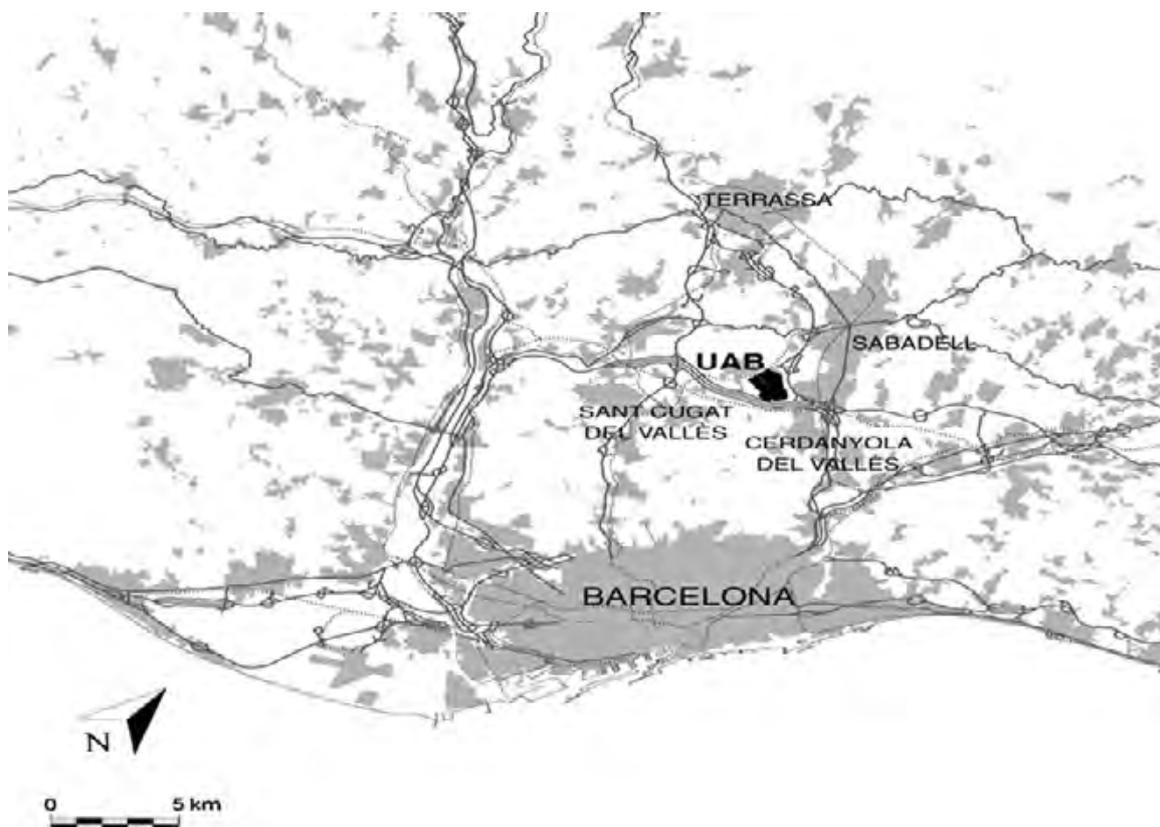
El resto de esta comunicación se estructura de la siguiente manera: la sección 2 describe la ubicación del campus de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), además de las fuentes de datos y métodos que se utilizaron. La sección 3 presenta el análisis de los resultados. La sección 4 contextualiza los principales resultados con estudios relacionados. En la sección 5 se presentan las principales conclusiones y las futuras líneas de investigación.

2. Fuentes y metodología

2.1. Ámbito de estudio

El presente estudio parte del análisis de los hábitos de movilidad de la comunidad universitaria de la UAB para explorar su extensión espacial. Esta universidad está localizada en un campus suburbano en la RMB (figura 1). La comunidad universitaria representó 39.841 miembros en 2015, teniendo en cuenta los estudiantes (grado y postgrado) y el personal (miembros de la facultad y personal administrativo), por lo que esta universidad representa un nodo importante en cuanto a la movilidad cotidiana (MIRALLES-GUASCH, 2010). El enfoque de este estudio basa el análisis en dos fuentes de datos: una encuesta de movilidad cotidiana tradicional y una aplicación (app) para *smartphones* con tecnología GPS. La «Encuesta sobre Hábitos de Movilidad de la Comunidad Universitaria» (EHMUAB) de la UAB es una encuesta de movilidad cotidiana que explora los patrones de desplazamiento de la comunidad universitaria en su viaje diario al campus. En ella, se analizan el perfil personal y los patrones de viaje de los encuestados, junto con sus opiniones sobre la satisfacción y las motivaciones sobre esta movilidad (Miralles-Guasch, 2010).

Figura 1. El campus de la UAB en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB).



Fuente: Miralles-Guasch *et al.* (2014) the use of the automobile is still widely accepted and even vindicated among a high number of citizens. Solving this social dilemma requires analysing the reasons behind private transport use along with the perceptions of its users. This paper examines the individual motivations for using private transport to reach the Autonomous University of Barcelona (UAB).

2.2. Fuentes de datos

Durante el periodo de abril a junio de 2015, se celebró la 8ª edición de la EHMUAB, obteniendo un total de 4.425 respuestas válidas ($\pm 1.4\%$ de margen de error). A todos los participantes en la encuesta se les invitó a participar en un experimento inédito sobre movilidad, llamado Campus Mobility. Para ello, una aplicación para *smartphones* con tecnología GPS fue desarrollada con el fin de obtener datos precisos sobre la geolocalización de los desplazamientos.

Aquellos encuestados interesados en el experimento se les ofreció la posibilidad de descargar la aplicación de Google Play Store® y se les pidió que encendieran en sus teléfonos durante varios días. La aplicación rastreó la movilidad cotidiana de los usuarios a través de la señal de GPS y de la red de telefonía móvil cuando la primera no estaba disponible. La base de datos final consistía en un conjunto de puntos georreferenciados con información sobre las coordenadas geográficas, fecha, hora, código de usuario y la precisión de medidas. Los *smartphones* fueron elegidos como herramientas de investigación, debido a su amplio uso en la vida diaria de las personas (Raento, Oulasvirta y Eagle, 2009), especialmente en los campus universitarios.

2.3. Recopilación de datos

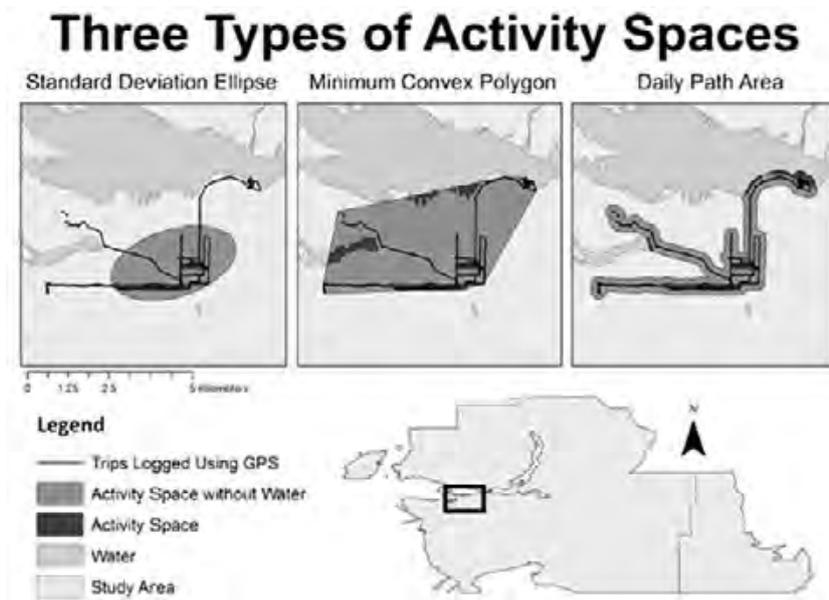
El experimento Campus Movilidad se utilizó para recopilar datos de *tracking* durante 66 días consecutivos, en los que 233 participantes descargaron y activan la aplicación. Con el fin de reducir la excepcionalidad, solo fueron seleccionados los participantes con un potencial de datos mínimo de 12 horas por día, en un periodo de entre 2 y 5 días hábiles. Además, solo fueron incluidos para el estudio los puntos georeferenciados en días laborables, en días que visitaran el Campus y puntos registrados en la región de Cataluña.

Se utilizó el software ArcGIS 10.2 para calcular el tamaño de las superficies (km²) del Área del Trazado Diario (ATD), el Polígono Convexo Mínimo (PMC) y la Elipse de Desviación Estándar (EDE) (figura 2). En concreto, el ATD se calculó con un área de influencia o búfer a 500 m de la línea que conecta todos los puntos georreferenciados. Este tamaño del búfer se eligió porque el error máximo de precisión registrado fue de 497 metros, estando dentro de los límites definidos por estudios anteriores (SHERMAN *et al.*, 2005; ZENK *et al.*, 2011; HIRSCH *et al.*, 2014). La muestra final resultó en 411 polígonos, que corresponde a 103 participantes y una media de 4 días con datos válidos (tabla 1).

Con el fin de explicar las características de los espacios de actividad de los participantes, la información extraída de la encuesta de movilidad para complementar la información de los polígonos se dividió en tres grupos de variables: relacionadas con el espacio y el tiempo, con la movilidad y con aspectos sociodemográficos.

En el primer grupo, fueron seleccionados la ubicación de residencia y el tiempo de estancia (horas/día) en la universidad. En el caso de la localización de la residencia, se calculó la distancia euclídea entre el hogar de los participantes y la ubicación de la UAB, utilizando la dirección postal proporcionada por los participantes en la encuesta. Se eligió esta variable porque la residencia y el lugar de trabajo son, por lo general, los principales nodos de movilidad en los desplazamientos cotidianos (HORTON y REYNOLDS, 1971) y, por lo tanto, influencia considerablemente el tamaño de los espacios de actividad. En esta línea, la ubicación suburbana de la universidad hace que los factores relacionados con el tiempo, como el tiempo de estancia en la universidad, sean determinantes en la organización y localización de otras tareas cotidianas, produciendo diferencias en los tamaños de área de espacios (Schönfelder y Axhausen, 2003).

Figura 2. Ejemplos del Área del Trazado Diario (ATD), Polígono Convexo Mínimo (PMC) y la Elipse de Desviación Estándar (EDE)



Fuente: Hirsch *et al.* (2014).

Tabla 1. Descripción de la muestra y las variables descriptivas.

	<i>n</i>	%	
Muestra total	411	100,0	
Género			
Características sociodemog.	<i>Hombre</i>	179	43,6
	<i>Mujer</i>	232	56,4
Rol en la universidad			
Características sociodemog.	<i>Estudiantes</i>	191	46,5
	<i>Staff</i>	220	53,5
Frecuencia de viaje			
Características de movilidad	<i>3 días o menos</i>	35	8,6
	<i>4 días o menos</i>	366	90,1
	Modo de transporte		
Características de movilidad	<i>Modos activos</i>	29	7,1
	<i>Transporte público</i>	212	51,6
	<i>Transporte privado</i>	170	41,4
Localización hogar			
Características espacio-temporales	<i><= 8.5 km</i>	143	34,8
	<i>8.501 km-12 km</i>	111	27,0
	<i>+ 12.001 km</i>	157	38,2
Tiempo de estancia			
Características espacio-temporales	<i>1-5 horas</i>	85	21,2
	<i>Más de 5 horas</i>	316	78,8

En el segundo grupo relacionado con el comportamiento de los viajes se incluye el modo de transporte con el que los participantes acceden al campus y su frecuencia de viajes (viajes/semana) a la universidad. En particular, el modo de transporte se divide en modos físicamente activos (pie o en bicicleta), transporte público (tren o autobús) y el transporte privado (coche o moto). En cuanto a la frecuencia de viaje, se cree que esta puede implicar diferencias en la extensión espacial, ya que una alta frecuencia de viajes a los lugares de trabajo se asocia con diferencias en la forma de los espacios de actividad (SHERMAN *et al.*, 2005).

Por último, el tercer grupo considera factores sociodemográficos, por el cual fueron elegidos el género y el rol en la universidad (*staff* o estudiante). El Género se incluye como un factor de predicción, debido al hecho de que los hombres y las mujeres se asocian a diferentes patrones de movilidad (GIDDINGS Yy HOVORKA, 2010). El rol en la universidad se incluyó como una medida de estatus social, debido a las diferencias en los patrones de viaje que se observaron entre el personal empleado y los estudiantes (MIRALLES-GUASCH, 2014).

2.4. Análisis estadístico

El análisis incluye una descripción estadística para los 411 polígonos siguiendo los tres métodos de cálculo de los espacios de actividad: ATD, PMC y EDE. Las diferencias en las tendencias de tamaño de área entre categorías se analizaron mediante las medianas y el rango intercuartílico en lugar de la media y la desviación estándar, debido a la distribución asimétrica de las tres muestras. Por otra parte, la prueba estadística U de Mann-Whitney (para las variables con dos categorías) y la prueba de Kruskal-Wallis (más de 3 categorías) se llevaron a cabo con el fin de medir los niveles de significación (p) de las variables independientes.

3. Resultados

Respecto a las áreas calculadas de los espacios de actividad con los tres diferentes métodos, la tabla 2 muestra que el tamaño del área mediana de espacios de actividad medida en el experimento de Campus de Movilidad es de 2,68 km², 4,31 km², 3,38 km² según el ATD, PCM y EDE, respectivamente.

Tabla 2. Tamaño de los espacios de actividad siguiendo los tres métodos.

Método	Área del Trazado Diaria (km ²)		Polígono Convexo Mínimo (km ²)		Elipse Desviación Estándar (km ²)	
	Mediana	RIC ^a	Mediana	RIC ^a	Mediana	RIC ^a
Total	2,68	2,53	4,31	6,45	3,38	5,34
Género						
<i>Hombre</i>	2,87	2,13	4,73	4,23	3,62	4,35
<i>Mujer</i>	2,48	2,78	3,79	8,71	2,66	6,54
Rol en la universidad						
Estudiantes	2,95	2,44	4,79	5,77	3,83	5,17
Staff	2,38	2,23	3,92	6,77	2,96	5,26

Método	Área del Trazado Diaria (km ²)		Polígono Convexo Mínimo (km ²)		Elipse Desviación Estándar (km ²)		
	Mediana	RIC ^a	Mediana	RIC ^a	Mediana	RIC ^a	
Total	2,68	2,53	4,31	6,45	3,38	5,34	
Características de movilidad	Frecuencia de viaje						
	<i>3 días o menos</i>	3,10	1,65	5,10	3,64	3,90	3,21
	<i>4 días o menos</i>	2,42	2,42	3,92	6,39	2,87	5,55
	Modo de transporte						
	<i>Modos activos</i>	1,55	1,85	1,03	2,68	0,72	1,52
	<i>Transporte público</i>	2,79	2,22	4,67	5,44	4,12	4,42
<i>Transporte privado</i>	2,71	2,69	3,88	8,10	2,52	7,84	
Características espacio-temporales	Localización hogar						
	<i><= 8.5 km</i>	1,26	1,40	0,97	2,37	0,65	1,75
	<i>8.501 km-12 km</i>	2,58	1,06	4,11	2,26	3,35	2,91
	<i>+ 12.001 km</i>	4,16	3,94	7,84	17,31	6,23	13,98
	Tiempo de estancia						
<i>1-5 horas</i>	3,07	6,48	5,97	42,68	4,89	36,93	
<i>Más de 5 horas</i>	2,62	2,38	4,11	5,61	3,17	4,79	

Rango intercuartilico (RIC).

En este sentido, el análisis de los factores espacio-temporales evidencia que las áreas más grandes corresponden a aquellos participantes que viven más lejos de la universidad (mediana = 4,16; 7,84; 6,23) y muestran mayor variabilidad (RIC = 3,94; 17,31; 13,98) que las viven más cerca (mediana = 1,26; 0,97; 0,65 / RIC = 1,40; 2,37; 1,75). Además, aquellos participantes que pasan menos tiempo en la universidad obtienen grandes medianas de tamaño (3,07; 5,97; 4,89), pero menor variabilidad de resultados (2,38; 5,61; 4,79), en comparación con aquellos que pasan más horas (mediana = 2,62; 4,11; 3,17 / RIC = 6,48; 42,68; 36,93). Por otra parte, como se observa en la tabla 3, la ubicación de residencia resulta estar muy asociada con el tamaño del área ($p = 0,000$) y el tiempo solo es significativo para ATD ($p = 0,007$) y PMC ($p = 0,056$).

En el grupo de factores relacionados con la movilidad, se registran medianas más grandes y mayor variabilidad de resultados entre los polígonos que obtienen los participantes que viajan en los modos de transporte motorizados, en comparación con los modos activos. Por otra parte, espacios de actividad son mayores entre los participantes que viajan en el transporte público (2,79; 4,67; 4,12), en comparación con aquellos que utilizan los modos

privados (2,71; 3,88; 2,52). Sin embargo, la mayor variabilidad de tamaño de área se muestra entre los polígonos de los participantes que viajan en el último tipo (2,69; 8,10; 7,84), en comparación con los modos públicos de transporte (2,22; 5,44; 4,42). Además, las áreas de los participantes con menor frecuencia de viajes a la universidad son más grandes (3,10; 5,10; 3,90), pero tienen una menor variabilidad de tamaños (1,65; 3,64; 3,21) que los que viajan más días, que muestran áreas más pequeñas (2,42; 3,92; 2,87) y una mayor variabilidad de las áreas (2,42; 6,39; 5,55). Los tres métodos muestran diferencias significativas entre el tamaño del área y estas dos variables relacionadas con la movilidad. El medio de transporte es altamente significativo ($p = 0,000$), así como la frecuencia de viaje a la universidad, pero en un grado diferente [ATD ($p = 0,031$); PMC ($p = 0,009$); EDE ($p = 0,021$)].

Tabla 3. Nivel de significatividad de los factores explicativos.

Variables	Área del Trazado Diaria	Polígono Convexo Mínimo	Elipse Desviación Estándar
	p^a	p^a	p^a
Género	0,107	0,161	0,039*
Rol en la universidad	0,009*	0,094	0,162
Frecuencia de viaje	0,031*	0,009*	0,021*
Modo de transporte	0,000**	0,000**	0,000**
Localización hogar	0,000**	0,000**	0,000**
Tiempo de estancia	0,007*	0,056*	0,264

Valor p de Kruskal-Wallis de análisis no paramétrico unidireccional de la varianza (ANOVA) o la prueba de suma de rangos de Wilcoxon.

* Significativo valor de p en el nivel de confianza del 95%.

** Significativo p-valor en el nivel de confianza del 100%.

En cuanto a los factores sociodemográficos, los polígonos registrados por los hombres resultan ser más grandes (2,87; 4,73; 3,62) y con una menor variabilidad de resultados (2,13; 4,23; 4,35), que los registrados por las mujeres (mediana = 2,48; 3,79; 2,66 / 2,78; 8,71; 6,54). En cuanto al rol en la universidad, los tamaños medianos de los espacios de actividad son mayores entre los estudiantes (2,95; 4,79; 3,83) y se observa mayor variabilidad entre los cuartiles con el ATD (2,44) en comparación con el *staff* que obtienen áreas más pequeñas (2,38; 3,92; 2,96) y una mayor variabilidad de los resultados con el PMC (6,77) y la EDE (5,26). En cuanto a la significatividad, esta varía según los tres diferentes métodos de cálculo. La variable género es significativa solo cuando se utiliza EDE ($p = 0,039$) y el rol en la universidad solo es significativo cuando se mide con ATD ($p = 0,009$).

4. Discusión y conclusiones

Esta investigación representa una contribución, en cuanto a la metodología y los resultados obtenidos, al campo del estudio de los espacios de actividad como herramientas de medida de accesibilidad, segregación y exposición. Estos aspectos espaciales resultan muy relevantes en tiempos de crisis económica.

En cuanto a la metodología, el uso de los datos de *tracking* personal de una aplicación para *smartphones* con tecnología GPS, ha proporcionado información de alta precisión, provenientes de diferentes tipos de persona durante un corto período de tiempo sin la necesidad de una gran inversión financiera. Además, los resultados demuestran que los tres métodos de cálculo del Área del Trazado Diario (ATD), Polígono Mínimo Convexo (PMC) y la Elipse de Desviación Estándar (EDE) ofrecen tendencias similares en términos de tamaño de la superficie, aunque ATD proporciona asociaciones más significativas entre las variables que los otros dos métodos. Así, además de menor sobregeneralización de las superficies de espacios de actividad incluyendo el 100% de los lugares visitados, el ATD ha demostrado ser un método más preciso de la descripción de espacios de actividad, como ya se ha demostrado por investigaciones previas (ZENK *et al.*, 2011; SHERMAN *et al.*, 2005).

Los resultados confirman que los factores relacionados con el espacio y el tiempo son los principales determinantes del tamaño del espacio de actividad. Como era de esperar, la distancia entre las residencias y el campus universitario implica un fuerte efecto en el tamaño cuando las residencias se encuentran más lejos, como ya se también se ha demostrado en anteriores trabajos (BULIUNG y KANAROGLOU, 2006; TANA, KWAN y CHAI, 2015; FAN y KHATTAK, 2008). Por su lado, el aumento del tiempo dedicado al trabajo o estudio en la universidad reduce el número de actividades y resultados alcanzables en espacios de actividad más pequeños. Dado que el gasto tiempo de desplazamiento es estable, los individuos estructuran la localización de sus actividades diarias dentro de su tiempo disponible restante, después de completar las actividades obligatorias, como el trabajo (MOKHTARIAN y CHEN, 2004).

Como era de esperar, los viajes en modos activos (a pie o en bicicleta) han demostrado estar asociados con espacios de actividad más pequeños, ya que el transporte motorizado permite viajar distancias más largas con el mismo tiempo (RODRIGUE, COMTOIS y SLACK, 2011) y, por lo tanto, tienden a producir espacios de actividad más grandes (HIRSCH *et al.*, 2014). Los resultados sobre la frecuencia de viajes al campus han demostrado que los participantes que se desplazan menos días, obtiene espacios de actividad mayores que los que viajan más a menudo. Estos resultados validan la visión constructivista que asocia mayor distancia con menor utilización y frecuencia de visitas a los servicios públicos (NEMET y BAILEY, 2000).

En relación con factores sociodemográficos, estos mostraron menor asociación con el tamaño del espacio de actividad. En cuanto al rol en la universidad, los estudiantes registraron mayores superficies que el *staff*, contradiciendo trabajos previos en los que los adultos mayores obtienen espacios de actividad mayores que las personas más jóvenes (FAN y KHATTAK, 2008; TANA, KWAN y CHAI, 2015). En relación al género, los hombres registraron mayores espacios de actividad (FAN y KHATTAK, 2008; KWAN y KOTSEV, 2015), sin embargo, estos resultaron ser no significativos.

Por último, este estudio contribuye al re-emergente interés en la geografía del comportamiento o cognitivo-conductual para la comprensión de la conducta humana en relación con el entorno construido, a través de nuevas metodologías cuantitativas precisas y sofisticadas (Gold,

2009). En este sentido, el estudio de los espacios de actividad permite estudiar el acceso a oportunidades o servicios, la segregación espacial o la exposición a riesgos del entorno (salud, medioambiente, delincuencia...). Este enfoque de la geografía a nivel cognitivo-conductual resulta muy útil para comprender los efectos reales de cambios a nivel social o económico de las áreas urbanas en relación al uso del espacio, mejorando en precisión los enfoques a nivel más agregado. Para ello, futuros trabajos deberían de enfocarse en analizar la estructura interna o forma de los espacios de actividad para explorar como afecta el contexto de crisis a diferentes colectivos, por ejemplo, en relación al acceso real a servicios o trabajo.

Bibliografía

- BULIUNG, R. N. y KANAROGLOU, P. S., 2006. Urban form and household activity-travel behavior. *Growth and Change*, vol. 37, n. 2, pp. 172-199. ISSN 00174815. DOI 10.1111/j.1468-2257.2006.00314.x.
- DIJST, M., 1999. Action space as planning concept in spatial planning. *Netherlands Journal of Housing and the Built Environment*, vol. 14, n. 2, pp. 163-182. ISSN 1383-2336. DOI 10.1007/BF02496820.
- FAN, Y. y KHATTAK, A., 2008. Urban Form, Individual Spatial Footprints, and Travel: Examination of Space-Use Behavior. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* [en línea], vol. 2082, pp. 98-106. ISSN 0361-1981. DOI 10.3141/2082-12. Disponible en: <http://trrjournalonline.trb.org/doi/10.3141/2082-12>.
- FARBER, S., O'KELLY, M., MILLER, H. J. y NEUTENS, T., 2015. Measuring segregation using patterns of daily travel behavior: A social interaction based model of exposure. *Journal of Transport Geography* [en línea], vol. 49, pp. 26-38. ISSN 09666923. DOI 10.1016/j.jtrangeo.2015.10.009. Disponible en: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S096669231500191X>.
- FREUDENDAL-PEDERSEN, M., 2009. *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*. Routledge. London: s. n.
- GARCIA-SIERRA, M., VAN DEN BERGH, J. C. J. M. y MIRALLES-GUASCH, C., 2015. Behavioural economics, travel behaviour and environmental-transport policy. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* [en línea], vol. 41, pp. 288-305. ISSN 13619209. DOI 10.1016/j.trd.2015.09.023. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trd.2015.09.023>.
- GESLER, W. M. y MEADE, M. S., 1988. Locational and population factors in health care-seeking behavior in Savannah, Georgia. *Health services research*, vol. 23, n. 3, pp. 443-462. ISSN 0017-9124.
- GIDDINGS, C. y HOVORKA, A., 2010. Place, ideological mobility and youth negotiations of gender identities in urban Botswana. *Gender, Place & Culture*, vol. 17, n. 2, pp. 211-229. ISSN 0966-369X. DOI 10.1080/09663691003600314.
- GOLD, J. R., 2009. Behavioural Geography. En: R. KITCHIN y N. THRIFT (eds.), *International Encyclopaedia of Human Geography*. Oxford: Elsevier Inc., pp. 282-93.
- HIRSCH, J. A., WINTERS, M., CLARKE, P. y MCKAY, H., 2014. Generating GPS activity spaces that shed light upon the mobility habits of older adults: a descriptive analysis. *International journal of health geographics*, pp. 1-14.

- HORTON, F. y REYNOLDS, D., 1971. Effects of Urban Spatial Structure on Individual Behavior. *Economic Geography*, vol. 47, n. 1, pp. 36-48.
- JONES, M. y PEBLEY, A. R., 2014. Redefining Neighborhoods Using Common Destinations: Social Characteristics of Activity Spaces and Home Census Tracts Compared. *Demography*, vol. 51, n. 3, pp. 727-752. ISSN 15378276. DOI 10.1016/j.biotechadv.2011.08.021.Secreted.
- KWAN, M. P., 2012. The Uncertain Geographic Context Problem. *Annals of the Association of American Geographers* [en línea], vol. 102, n. May 2015, pp. 958-968. ISSN 0004-5608. DOI 10.1080/00045608.2012.687349. Disponible en: <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-84864542090&partnerID=40&md5=8d7b1d634e15ff1f2f2652b48990942a>.
- KWAN, M. P. y KOTSEV, A., 2015. Gender differences in commute time and accessibility in Sofia, Bulgaria: A study using 3D geovisualisation. *Geographical Journal*, vol. 181, no. 1, pp. 83-96. ISSN 14754959. DOI 10.1111/geoj.12080.
- MIRALLES-GUASCH, C., 2010. De universidad-campus, aislada y suburbana, a polo metropolitano del conocimiento. El caso de la UAB. *Scripta Nova. Revista Electronica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIV, n. 319, pp. 1-16.
- MIRALLES-GUASCH, C., 2014. De universidad-campus, aislada y suburbana, a polo metropolitano del conocimiento. El caso de la Universitat Autònoma de Barcelona. *Scripta Nova. Revista Electronica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIV, n. 319, pp. 1-18.
- MIRALLES-GUASCH, C., MARTÍNEZ-MELO, M. y MARQUET, O., 2014. On user perception of private transport in Barcelona Metropolitan area: An experience in an academic suburban space. *Journal of Transport Geography* [en línea], vol. 36, pp. 24-31. [Consulta: 18 septiembre 2014]. ISSN 09666923. DOI 10.1016/j.jtrangeo.2014.02.009. Disponible en: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0966692314000337>.
- MOKHTARIAN, P. L. y CHEN, C., 2004. TTB or not TTB, that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* [en línea], vol. 38, n. 9-10, pp. 643-675. ISSN 0965-8564. DOI 10.1016/j.tra.2003.12.004. Disponible en: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856404000680>.
- NEL-LO, O. y DONAT, C., 2014. Los Efectos Territoriales de Crisis Económica en la Región Metropolitana Barcelona. En: J. M. ALBERTOS y J. L. SÁNCHEZ-HERNÁNDEZ (eds.), *Geografía de la crisis económica*. València: Universitat de Valencia, pp. 565-608.
- NEMET, G. F. y BAILEY, A. J., 2000. Distance and health care utilization among the rural elderly. *Social Science & Medicine* [en línea], vol. 50, n. 9, pp. 1197-208. ISSN 0277-9536. DOI 10.1016/S0277-9536(99)00365-2. Disponible en: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/10728841>.
- PALMER, J. R. B., ESPENSHADE, T. J., BARTUMEUS, F., CHUNG, C. Y., OZGENCIL, N. E. y LI, K., 2013. New approaches to human mobility: using mobile phones for demographic research. *Demography* [en línea], vol. 50, n. 3, pp. 1105-28. [Consulta: 4 noviembre 2014]. ISSN 0070-3370. DOI 10.1007/s13524-012-0175-z. Disponible en: <http://www.pubmedcentral.nih.gov/articlerender.fcgi?artid=3633623&tool=pmcentrez&rendertype=abstract>.

- PARTHASARATHI, P., HOCHMAIR, H. y LEVINSON, D., 2015. Street network structure and household activity spaces. *Urban Studies* [en línea], vol. 52, n. 6, pp. 1090-1112. ISSN 0042-0980. DOI 10.1177/0042098014537956. Disponible en: <http://usj.sagepub.com/cgi/doi/10.1177/0042098014537956>.
- PATTERSON, Z. y FARBER, S., 2015. Potential Path Areas and Activity Spaces in Application: A Review. *Transport Reviews* [en línea], no. May 2015, pp. 1-22. ISSN 0144-1647. DOI 10.1080/01441647.2015.1042944. Disponible en: <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2015.1042944>.
- RAENTO, M., OULASVIRTA, A. y EAGLE, N., 2009. An Emerging Tool for Social Scientists. *Social Methods & Research*, vol. 37, n. 3, pp. 426-454.
- RODRIGUE, J.-P., COMTOIS, C. y SLACK, B., 2011. *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge. ISBN 9780415822541.
- SCHÖNFELDER, S. y AXHAUSEN, K. W., 2003. Activity spaces : measures of social exclusion? *Transport Policy*, vol. 10, n. 4, pp. 273-286. DOI 10.1016/j.tranpol.2003.07.002.
- SHERMAN, J. E., SPENCER, J., PREISSER, J. S., GESLER, W. M. y ARCURY, T. A., 2005. A suite of methods for representing activity space in a healthcare accessibility study. *International Journal of Health Geographics* [en línea], vol. 4, pp. 24. ISSN 1476-072X. DOI 10.1186/1476-072X-4-24. Disponible en: <http://www.ij-healthgeographics.com/content/4/1/24>
- TANA, KWAN, M. P. y CHAI, Y., 2015. Urban form, car ownership and activity space in inner suburbs: A comparison between Beijing (China) and Chicago (United States). *Urban Studies* [en línea], ISSN 0042-0980. DOI 10.1177/0042098015581123. Disponible en: <http://usj.sagepub.com/cgi/doi/10.1177/0042098015581123>.
- WOLPERT, J., 1965. Behavioral aspects of the decision to migrate. *Papers of the Regional Science Association*, vol. 15, n. 1, pp. 159-169. ISSN 1435-5957. DOI 10.1007/BF01947871.
- WORTON, B. J., 1987. A review of models of home range for animal movement. *Ecological Modelling*, vol. 38, n. 3-4, pp. 277-298. ISSN 03043800. DOI 10.1016/0304-3800(87)90101-3.
- YIN, L., RAJA, S., LI, X., LAI, Y., EPSTEIN, L. y ROEMMICH, J., 2013. Neighbourhood for Playing: Using GPS, GIS and Accelerometry to Delineate Areas within which Youth are Physically Active. *Urban Studies* [en línea], vol. 50, n. 14, pp. 2922-2939. ISSN 0042-0980. DOI 10.1177/0042098013482510. Disponible en: <http://usj.sagepub.com/cgi/doi/10.1177/0042098013482510>.
- ZENK, S. N., SCHULZ, A. J., MATTHEWS, S. A., ODOMS-YOUNG, A., WILBUR, J., WEGRZYN, L., GIBBS, K., BRAUNSCHWEIG, C. y STOKES, C., 2011. Activity space environment and dietary and physical activity behaviors: A pilot study. *Health and Place* [en línea], vol. 17, n. 5, pp. 1150-1161. ISSN 13538292. DOI 10.1016/j.healthplace.2011.05.001. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1016/j.healthplace.2011.05.001>.

EJE TEMÁTICO 2:
NUEVOS O VIEJOS ESCENARIOS URBANOS:
NUEVAS O VIEJAS ACTITUDES Y POLÍTICAS

¿Hasta qué punto las problemáticas urbanas actuales —vinculadas a la vivienda, al derecho, al uso y gestión del espacio y los servicios públicos, a los métodos de información y participación, a las consecuencias de la regeneración urbana...— presentan características nuevas, y cómo quedan reflejadas en las instituciones y en los movimientos sociales?

Segregación residencial de la población extranjera en la ciudad turística: una lectura a partir del caso de Salou (Costa Dorada)

MARINA PUJOL-PERDICES

Departament de Geografia – Universitat Rovira i Virgili
marinapujol.p@gmail.com

AARON GUTIÉRREZ

Departament de Geografia – Universitat Rovira i Virgili
aaron.gutierrez@urv.cat

Resumen:

El municipio de Salou presenta el mayor porcentaje de población extranjera empadronada del Camp de Tarragona. La mayor parte de esta población proviene de países en vías de desarrollo. Por lo que, pese a su condición de ciudad turística, esta elevada presencia de población extranjera no se corresponde con turismo residencial europeo. La comunicación analiza las pautas de distribución de esta población, confirmando su concentración en las áreas con mayor presencia de vivienda más antigua y de menor tamaño (apartamentos turísticos de menor calidad y precio). Ello permite introducir nuevas evidencias de cómo ciertos destinos turísticos maduros, por las características de su parque de vivienda y proximidad a áreas urbanas de mayor rango, están actuando como espacios residenciales de bajo coste, alimentando procesos de segregación residencial.

Palabras clave: segregación residencial, población extranjera, ciudad turística, Salou

Abstract: residential segregation of foreign population in the tourist city: the case of Salou (Costa Dorada)

The municipality of Salou has the highest percentage of foreign population in the Camp de Tarragona region. Most of this foreign population comes from developing countries. Thus, despite its status as a tourist city, this high presence of foreign population does not correspond to European residential tourism. The communication analyzes the distribution patterns of this population, confirming its concentration in areas with higher presence of housing in poor conditions (tourist apartments with lower quality and price). This case allows introducing new evidence of how certain mature tourist destinations, which are close to bigger urban areas are acting as low-cost residential spaces, feeding processes of residential segregation.

Keywords: residential segregation, foreign population, tourist city, Salou

1. Introducción y objetivos

El estudio de la segregación residencial tiene ya una larga tradición en el campo de las ciencias sociales, especialmente en la geografía y la sociología; además, adquiere un mayor impulso en el contexto español a raíz del crecimiento demográfico y urbano originado durante la década 1997-2007. Sin embargo, la mayoría de estos estudios se han focalizado principalmente en las grandes ciudades y sus entornos metropolitanos más cercanos; tales como Madrid (MARTÍNEZ Y LEAL, 2008; ECHAZARRA, 2009; 2010), Barcelona (BAYONA Y BLANCO, 2004; BAYONA, 2007a y 2007b; CALVO 2007; FULLAONDO, 2008; 2009; BAYONA Y LOPÉZ, 2011), Bilbao (LAVÍA, 2008; 2009) y varias ciudades andaluzas (CHECA Y ARJONA, 2007; CHECA *et al.*, 2011). La intensidad del proceso inmigratorio y de segregación residencial ha sido también importante en otras ciudades no metropolitanas de tamaño pequeño y medio; sin embargo, existen una evidente falta de literatura que estudie estos procesos en este tipo de ciudades. Existe también un déficit, todavía más notable, de estudios de segregación en ciudades turísticas. En España, podemos encontrar estudios publicados sobre las Baleares (CARBONERO, 2001; CARBONERO *et al.*, 2001), el litoral alicantino (DÍAZ, 2006), el caso de Torrevieja (CUTILLAS, 2009) y, más recientemente, el estudio de los extranjeros en la Costa del Sol Occidental (BATISTA y NATERA, 2013). La ciudad turística presenta unas peculiaridades, tanto del mercado de trabajo, el parque y precio de la vivienda y la propia morfología urbana, que condicionan procesos y dinámicas propias y de interés. Sin embargo, estos procesos han sido, todavía, poco analizados. Por ello, la comunicación pretende aportar una primera aproximación de estas dinámicas en una de las ciudades con mayor peso del sector turístico del mediterráneo español.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar el fenómeno de la segregación residencial de la población extranjera del núcleo turístico de Salou. Para ello, se utilizará datos del padrón municipal de habitantes y catastro (ambos desagregados a nivel de manzana), para desarrollar técnicas de análisis geográfico que permitan identificar correlaciones espaciales entre las características de la vivienda y la concentración de los diferentes colectivos. Todo ello, con la finalidad de validar la hipótesis central de la comunicación: la concentración de vivienda de menor calidad en determinados núcleos turísticos (próximos a ciudades de mayor tamaño) está alimentado un rol complementario a su papel como destino turístico. Este es la consolidación de un área residencial de bajo coste que tiende a concentrar los colectivos con menor renta y, por tanto, menor capacidad de elección en el mercado de la vivienda. Esto alimenta procesos de segregación residencial.

2. Cuestiones metodológicas

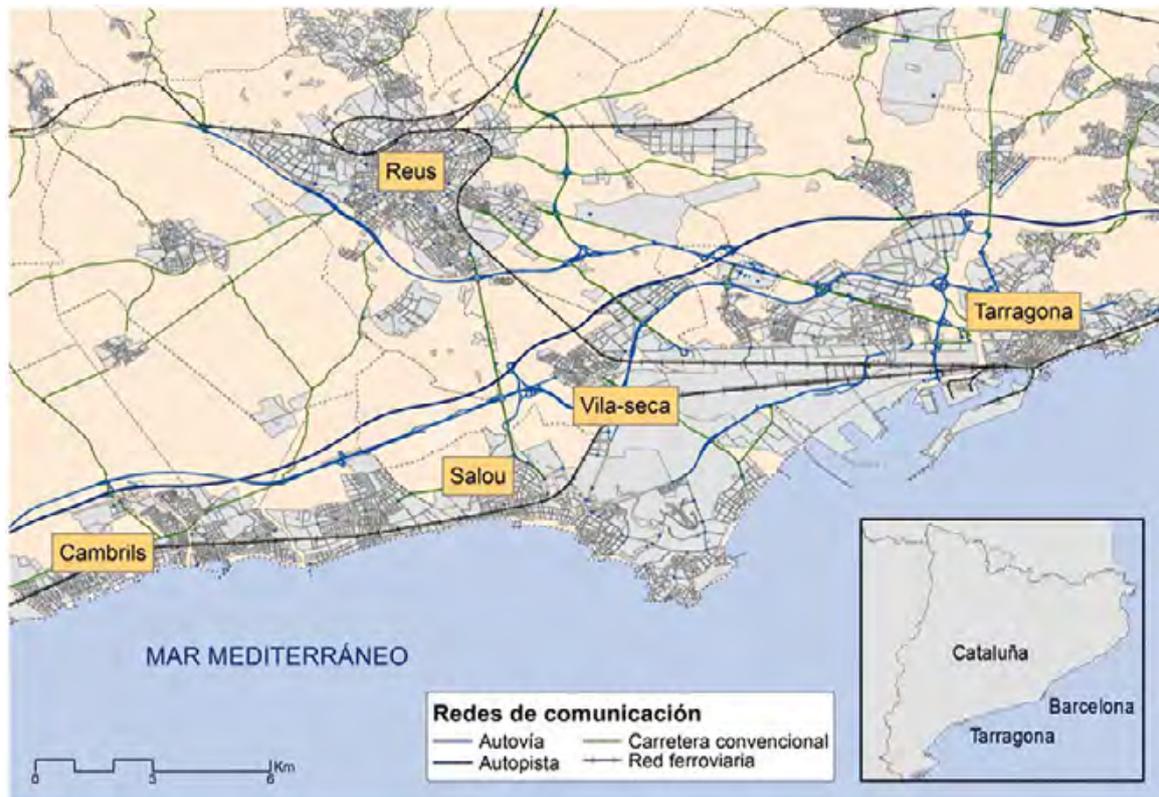
2.1. El ámbito geográfico

El municipio de Salou se localiza en el entorno urbano de Reus-Tarragona, y es accesible en poco más de una hora desde la aglomeración urbana de Barcelona (figura 1).

Salou es el principal destino turístico de la Costa Dorada, concentra una oferta de 33.000 plazas hoteleras (según datos del Observatorio de Turismo de la Costa Dorada), lo que la sitúa entre los 10 destinos turísticos con mayor volumen de pernoctaciones de España. Cuenta, además, con una presencia notable de segundas residencias (17.455 viviendas secundarias, contra 10.793 principales, según datos del censo de 2011). La presencia del parque temático de Port Aventura, junto con la importante oferta de ocio de la zona y la

calidad de las playas, lo convierten en un destino clave en el litoral catalán. Su dinámica poblacional es un reflejo de los efectos de la estacionalidad del turismo de sol y playa sobre el municipio: cuenta con 26.459 habitantes empadronados (datos de 2014), pero su población estacional ETCA alcanza los 51.181 habitantes en la media anual y los 84.472 en el tercer trimestre del año (datos de 2014, elaborados a partir de estimaciones del Instituto de Estadística de Cataluña).

Figura 1. Mapa de localización del caso de estudio.



Fuente: elaboración propia.

2.2. Indicadores de segregación utilizados

La segregación residencial se ha calculado utilizando tres indicadores clásicos: el índice de segregación, el índice de disimilitud y el cociente de localización. Dichos cálculos se han aplicado la unidad espacial de la manzana, unidad mínima, que nos permite realizar un análisis con el máximo nivel de desagregación territorial. Esta es una de las principales novedades metodológicas introducidas por el trabajo en comparación con los estudios clásicos de segregación, que tienden a centrarse en las secciones censales o distritos como unidad básica de análisis espacial.

a) En primer lugar, se han utilizado los llamados índices de igualdad. Empleados para medir la distribución de uno o más grupos en las distintas áreas en las que se puede

dividir el espacio urbano. Se parte del principio de que un conjunto de población presenta segregación si está repartido de forma desigual entre las zonas de una urbe. De este grupo se han seleccionado los siguientes:

- El índice de segregación (IS), elaborado por Duncan y Duncan (1955 y 1955b), calcula la distribución de un colectivo de población en el espacio urbano, teniendo en cuenta la diferencia entre la proporción de individuos del grupo minoritario del cual se analiza y la proporción del resto de población en cada parcela. Es una medida estandarizada que varía entre 0 y 1, donde el valor 0 representa una distribución exactamente igualitaria (sería una situación donde todas las parcelas hubiera la misma proporción de los dos grupos de población analizados) y 1 indica máxima segregación (cuando los dos grupos no coinciden en el espacio). La formulación del índice de segregación es:

$$IS = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left| \frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X} \right| \quad 0 \leq IS \leq 1$$

Donde: x_i es la población del grupo minoritario en la parcela i ; X es la población total del grupo minoritario en el conjunto del municipio; t_i es la población total en la parcela i ; T es la población total del municipio; n es el número de parcelas del municipio.

- El índice de disimilitud (ID), también creado por Duncan y Duncan (1955 y 1955b) es muy similar en su formulación al índice de segregación. La diferencia es que en este índice se comparan proporciones de dos grupos, y no de un grupo respecto al resto, como en el caso del IS. Estos índices presentan valores comprendidos entre 0 y 1, donde el valor 0 indica que las dos poblaciones comparadas entre sí se distribuyen de forma igualitaria en el territorio, mientras que el valor 1 indica máxima segregación. En términos porcentuales indica el número de habitantes que debería cambiar de parcela para conseguir una distribución igualitaria en todo el territorio de los dos grupos comparados. La formulación del índice de disimilitud es:

$$ID = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left| \frac{x_i}{X} - \frac{y_i}{Y} \right| \quad 0 \leq ID \leq 1$$

Donde: x_i es la población del grupo X en la parcela i ; X es la población total del grupo X en el conjunto del municipio; y_i es la población del grupo Y en la parcela i ; Y es la población total del grupo Y en el conjunto del municipio; n es el número de parcelas del municipio.

Ambos son indicadores que contienen una serie de limitaciones. Se trata de índices que nos informan de un único valor global para el conjunto del espacio estudiado y, por tanto, no tienen en cuenta la variable espacial.

b) En segundo lugar, el análisis de la concentración de la población extranjera se ha realizado a partir del coeficiente de localización (ISARD, 1960). La concentración hace referencia al espacio ocupado por un grupo de población. Cuanto menos espacio ocupa más concentrado está el grupo.

- Cociente de localización o concentración (CL) relaciona la proporción de población de un grupo en un espacio determinado con el conjunto del grupo del ámbito de estudio. Señalar que los tres indicadores, el CL es el único que proporciona un valor diferente para cada una de las parcelas, ya que los dos indicadores anteriores se obtiene un único valor para el conjunto del ámbito analizado, de modo que el CL será el indicador utilizado en la representación cartográfica de la segregación residencial para el núcleo de Salou. Si el valor es superior a la unidad, se interpreta que la población está sobrerrepresentada, siendo el caso opuesto con los valores inferiores a la unidad. Se formula de la siguiente manera:

$$CL = \frac{(x_i/t_i)}{(X/T)}$$

Donde: x_i es la población del grupo X en la unidad espacial i ; X es la población total del grupo X en el municipio; t_i es la población total de la unidad; T es la población total del municipio.

2.3. Fuentes de información y naturaleza de los colectivos analizados

El estudio de la segregación planteado se basa en los datos de población recogidos en el Padrón Municipal de Habitantes del municipio de Salou correspondientes al 1 de enero de 2016 y facilitados por el Departamento de Estadística del Ayuntamiento.

Dada la multitud de nacionalidades que aparecen en el padrón, para asegurar un número representativo de cada colectivo en el conjunto municipal se han realizado varias agrupaciones de las nacionalidades existentes por grandes regiones geográficas; a continuación, se apuntan las principales nacionalidades presentes:

- Magreb: Argelia, Marruecos, Túnez y Mauritania.
- Resto de África: Gambia, Guinea, Mali, Senegal y otros países de África, excepto del Magreb.
- América Latina: Brasil, Colombia, Perú, Ecuador, Uruguay, Venezuela, Chile, y el resto de América del Sur.
- Europa del Este: Hungría, Rumanía, Ucrania, Bulgaria, países de la antigua Yugoslavia y otros países del Este.
- Asia: Filipinas, India, China, el resto de Asia.
- UE y otros países: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Italia, los Países Bajos, Portugal, Reino Unido, el resto de la UE, los Estados Unidos de América, Australia, Suiza, Andorra y otros países avanzados.

Para el estudio de la segregación residencial se ha establecido la manzana urbana como unidad espacial básica de análisis, unidad que permite un análisis con el máximo nivel de desagregación territorial y, a su vez, conlleva que la identificación de concentraciones espaciales resulte más exigente que utilizando unidades espaciales mayores, menos sensibles a la heterogeneidad interna. Como se ha comentado anteriormente, hasta la fecha, la gran mayoría los estudios de segregación toman la sección censal como unidad espacial de referencia.

Finalmente, nos interesaba comprobar, de forma si existía relación entre la distribución territorial de la población de nacionalidad extranjera y las condiciones de las viviendas donde reside. Sin embargo, al trabajar a una escala de manzana no existe más fuente disponible que el propio catastro municipal. Así, se creó una nueva base de datos con información del año de construcción y la superficie de las viviendas comprendidas en cada manzana. Esta se originó a partir del vaciado sistematizado de la sede electrónica del catastro virtual. La información del padrón municipal de habitantes y del catastro se han vinculado por direcciones postales a través del SIG (ArcGis 10.3[©]).

3. Resultados

3.1. La población extranjera en Salou y sus pautas de distribución espacial

Salou ha experimentado en los últimos años un crecimiento de población continuado. Así, en nueve años (2000-2009) ha duplicado su población empadronada: 13.059 habitantes en 2000 y 26.649 en 2009, con la crisis económica ha sufrido un estancamiento demográfico (26.509 habitantes en 2016) —ver tabla 1. Este crecimiento ha sido motivado, principalmente, por la llegada de inmigrantes extracomunitarios y por la movilidad residencial interior incentivada por la desconcentración de las principales ciudades del Camp de Tarragona (Reus y Tarragona), pero también del resto de Cataluña (a través de la conversión de segundas residencias en primeras). Por lo que se refiere a la población extranjera, Salou contaba con 1.388 residentes (un 10,6% total de habitantes), mientras que en 2009 llegaron a los 10.939 (un 41% del total). Posteriormente, a partir de la crisis económica, este colectivo se ha visto reducido, llegando a los 8.637 en 2016 (un 32,6% del total), lo que supone una pérdida del 21% en siete años. Por el contrario, la población española ha experimentado un ritmo de crecimiento más estable: 11.671 habitantes en 2000, 15.710 en 2009 y 17.812 en 2016.

Este rápido crecimiento de la población, basado especialmente en la atracción de población extranjera, ha comportado dos procesos complementarios. En primer lugar, la tasa de crecimiento de Salou en el período 2000-2009 es un 71% superior a la del conjunto del ámbito central de Camp de Tarragona,¹ un 104% contra un 33%. Y, en segundo lugar, una presencia de población extranjera empadronada (un 33,1% en 2015) muy superior a la del resto del ámbito central de Camp de Tarragona (un 16,4% en 2015) —ver tabla 2; alcanzando una tasa acumulada de crecimiento de la población extranjera del 688% durante el período 2000-2009. Es decir, un crecimiento anual de la población extranjera del 76%.

1 Este territorio lo definen los municipios que podríamos identificar como el entorno metropolitano del sistema urbano Tarragona-Reus. Lo conforman los municipios de: Altafulla, Catllar, Constantí, Morell, Pallaresos, Perafort, Poble de Mafumet, Riera de Gaià, Salou, Secuita, Tarragona, Torredembarra, Vilallonga del Camp, Vila-seca, de la comarca del Tarragonès; Almogeter, Cambrils, Castellvell del Camp, Reus, Riudoms, Selva del Camp, Arcos, de la comarca del Baix Camp, y Garidells, de la comarca del Alt Camp. Ámbito delimitado por el Plan Director Urbanístico del Ámbito Central del Camp de Tarragona (aprobación inicial en 2010, sin aprobación definitiva).

Tabla 1. Evolución de la población nacional y extranjera de Salou, 2000-2016.

Años	Población total	Población española	Población extranjera	Pob.	
esp. %	Pob.				
extr. %					
2000	13.059	11.671	1.388	89,4	10,6
2001	13.952	12.054	1.898	86,4	13,6
2002	15.360	12.691	2.669	82,6	17,4
2003	16.952	13.117	3.835	77,4	22,6
2004	18.238	13.620	4.618	74,7	25,3
2005	20.139	14.008	6.131	69,6	30,4
2006	22.162	14.415	7.747	65,0	35,0
2007	23.398	14.945	8.453	63,9	36,1
2008	25.754	15.386	10.368	59,7	40,3
2009	26.649	15.710	10.939	59,0	41,0
2010	27.016	16.160	10.856	59,8	40,2
2011	26.193	16.481	9.712	62,9	37,1
2012	26.601	16.916	9.685	63,6	36,4
2013	26.752	17.152	9.600	64,1	35,9
2014	26.558	17.386	9.172	65,5	34,5
2015	26.459	17.699	8.760	66,9	33,1
2016	26.509	17.872	8.637	67,4	32,6

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Padrón Municipal de Habitantes.

Tabla 2. Peso de la población de nacionalidad extranjera, 2015.

Municipios	Población total	Extranjeros	Extranjeros %
Tarragona	131.255	21.055	16,0
Reus	103.194	16.117	15,6
Cambrils	32.915	6.089	18,5
Salou	26.459	8.760	33,1
Vila-seca	22.332	3.986	17,9
Torredembarra	15.371	2.358	15,3
Riudoms	6.633	909	13,7
Constantí	6.416	1.329	20,7
Canonja	5.839	382	6,5
Selva del Camp	5.559	407	7,3

Municipios	Población total	Extranjeros	Extranjeros %
Altafulla	5.052	559	11,1
Pallaresos	4.547	93	2,1
Catllar	4.215	262	6,2
Pobla de Mafumet	3.675	367	10,0
Morell	3.524	397	11,3
Castellvell del Camp	2.897	97	3,4
Vilallonga del Camp	2.228	250	11,2
Vinyols i els Arcs	1.931	289	15,0
Riera de Gaià	1.679	140	8,3
Secuita	1.670	121	7,3
Almoster	1.410	41	2,9
Perafort	1.320	95	7,2
Garidells	188	8	4,3
Total	390.309	64.111	16,4

Fuente: elaboración propia a partir del Padrón Municipal de Habitantes, Instituto de Estadística de Cataluña 2015.

La población extranjera residente en Salou tiene orígenes muy heterogéneos. De hecho, en el municipio se encuentran hasta 98 nacionalidades diferentes. En la tabla 3 se muestra su distribución agrupada por grandes ámbitos geográficos. Los grupos son: Magreb, resto de África, Asia, América Latina, Europa del Este y UE-15 con el resto de países desarrollados. Un 80,02% del total provienen de regiones geográficas que podríamos definir como países en vías de desarrollo, por lo que se corresponden, en gran medida, a inmigrantes económicos. Entre estos destacan los llegados de Europa del Este (27,08% del total) y África (21,19%).

Tabla 3. Población extranjera por grandes regiones geográficas, 2016.

Grandes regiones geográficas	Total	Total %
Europa del Este	2.339	27,08
UE-15 y países desarrollados	1.726	19,98
América Latina	1.416	16,39
Asia	1.326	15,35
Resto de África	1.202	13,92
Magreb	628	7,27

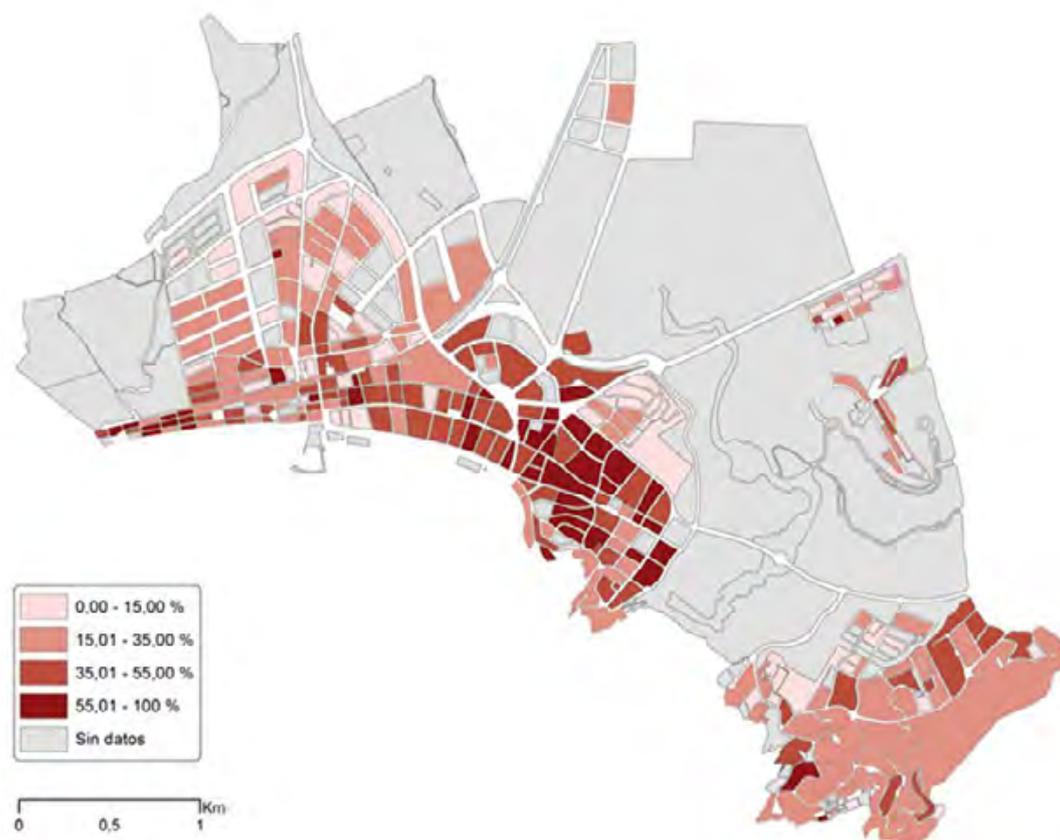
Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Padrón Municipal de Habitantes.

3.2. La distribución territorial de la población extranjera

Como bien es conocido, la media municipal esconde situaciones desiguales que afloran cuando se analiza la distribución territorial de un fenómeno a escala inframunicipal. Así, el mapa representado en la figura 2 refleja, ya, una primera imagen de la concentración de la población extranjera en el núcleo. Se constata la presencia de varias manzanas donde el porcentaje de la población extranjera supera claramente la media municipal (ver el intervalo de valores superiores al 35% y especialmente los superiores al 55%).

En términos generales, las manzanas con mayor presencia de población extranjera se encuentran en la zona levante de Salou. Es una zona con una clara concentración de viviendas pequeñas y relativamente antiguas, donde la vivienda tiende a ser más asequible (apartamentos turísticos, algunos en mal estado de conservación). En este espacio se concentra la importante oferta de ocio nocturno y restauración del municipio, lo que implica que no sea una zona atractiva para residencia permanente. Por el contrario, en la zona más periférica, predominan las viviendas unifamiliares de mayor calidad; y aquí hay un evidente menor volumen de población de nacionalidad extranjera.

Figura 2. Porcentaje de población de nacionalidad extranjera sobre la población total de cada manzana, 2016.

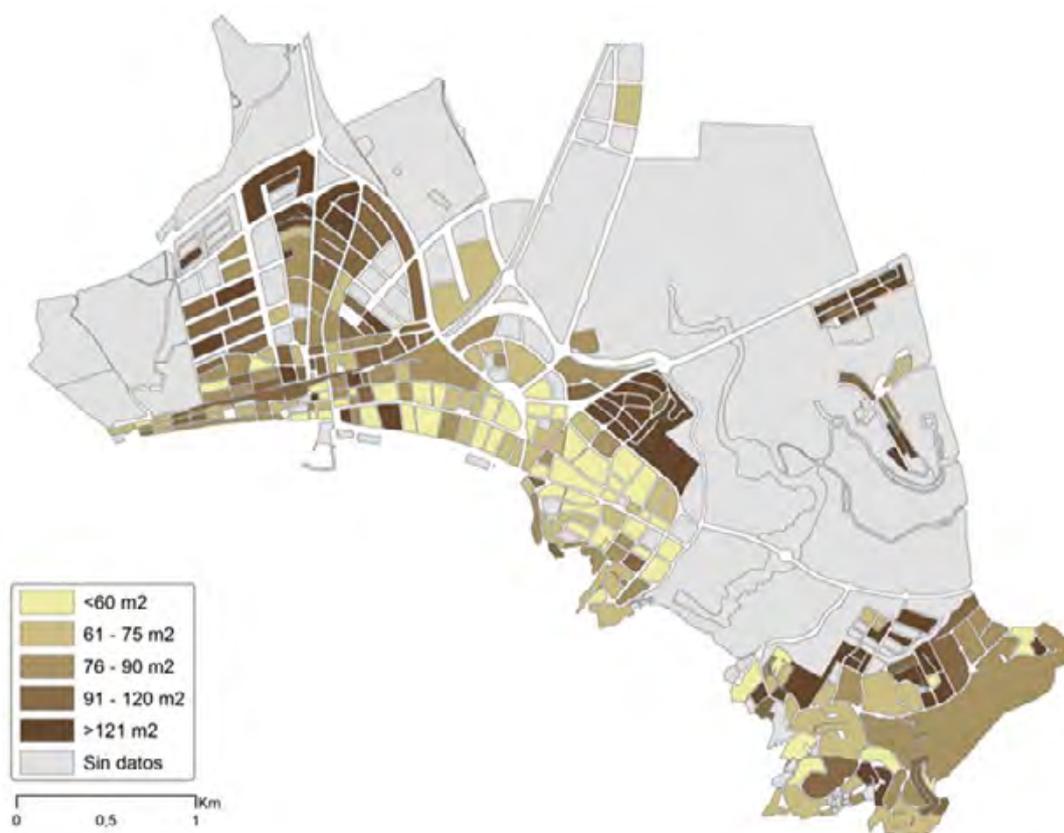


Fuente: elaboración propia a partir de datos del catastro y del Padrón Municipal de Habitantes.

3.3. Relación entre la vivienda y la distribución de la población extranjera

En la figura 3 se puede apreciar la distribución de la superficie media de las viviendas por manzana urbana. En Salou predominan las viviendas menos de 90 m² y, concretamente, en la zona de levante hay una mayor concentración de viviendas de menor superficie (<60 m²). Por el contrario, las viviendas de mayor superficie presentan una disposición periférica (zona de Cap Salou e interior del núcleo urbano).

Figura 3. Superficie media de las viviendas por parcela (m²).



Fuente: elaboración propia a partir de las bases del catastro y los datos del Padrón Municipal de Habitantes del Ayuntamiento de Salou

En la tabla 4 se indica la distribución de la población extranjera según las características de la vivienda donde habita. Se puede constatar cómo la población extranjera tiende a concentrarse en las viviendas de menor tamaño y mayor antigüedad. Así, mientras que en el conjunto del municipio existe un 32,6% de población extranjera, esta es un 41,3% de la población que habita en viviendas ubicadas en edificios construidos antes de 1980, un 50,6% de la población que habita en viviendas con menos de 65m², y un 50,8% de la que habita en viviendas con menos de 65m² y construidas antes de 1980. Es decir, la población extranjera tiende a concentrarse en las viviendas de menor tamaño y mayor antigüedad.

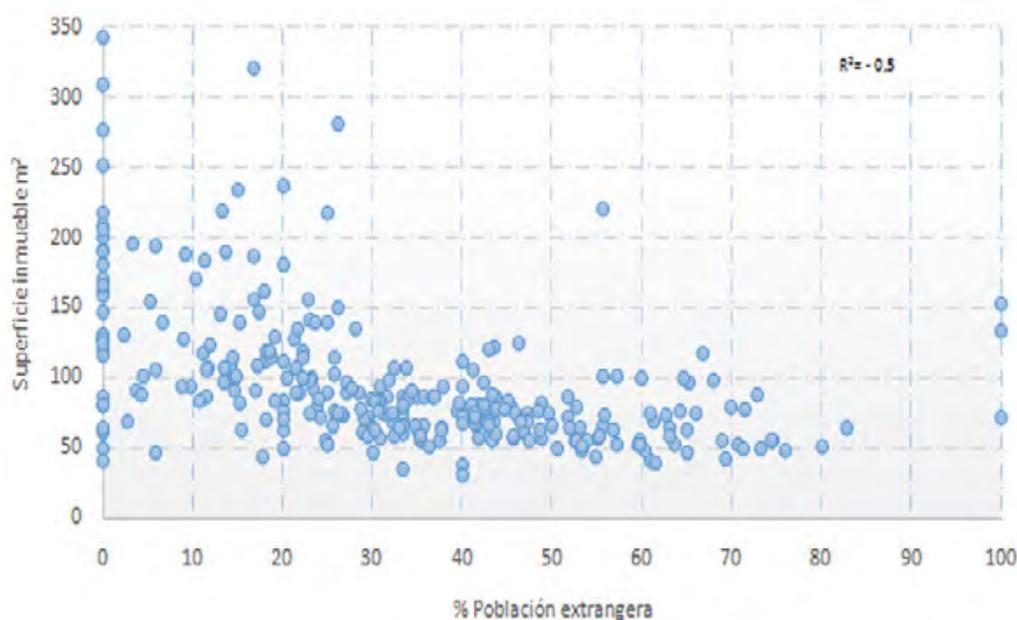
Tabla 4. Distribución de la población extranjera según antigüedad y superficie de la vivienda.

	% Pobl. extranjera	% Pobl. extr. países en vías de desarrollo	Total habitantes
Total municipal	32,6	23,1	26.509
Viviendas en edificios construidos antes de 1980	41,3	32,6	9.695
Viviendas en edificios construidos después de 2000	23,7	12,0	7.204
Viviendas con menos de 65 m ²	50,6	40,4	6.920
Viviendas con más de 80 m ²	22,0	12,8	13.720
Viviendas con menos de 65 m ² en edificios construidos antes de 1980	50,8	31,9	3.788
Viviendas con más de 80 m ² en edificios construidos después de 2000	22,4	10,4	5.489

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Padrón Municipal de Habitantes.

El gráfico 1 muestra la correlación estadística global (*Pearson*) entre la superficie de las viviendas y el peso relativo de la población extranjera que habita en ellas. El resultado muestra una correlación negativa entre ambas variables ($r = -0,5$). Es decir, a menor superficie, mayor presencia de población extranjera.

Gráfico 1. Correlación entre el porcentaje de población de nacionalidad extranjera y la superficie media de los inmuebles m².



Fuente: elaboración propia a partir del catastro virtual y el Padrón Municipal de Habitantes.

3.4. Segregación residencial

Con el objetivo de profundizar en el estudio de la posible localización diferencial de su residencia, se han calculado una serie de indicadores de igualdad (índices de segregación y disimilitud) que nos informarán de forma sintética, en un único valor, sobre la distribución residencial. Ambos índices se han calculado para cada uno de los grandes ámbitos geográficos origen de la población extranjera. El índice de segregación compara la distribución de un grupo de población en relación con la población total del ámbito de estudio. Mientras que el índice de disimilitud compara la distribución de dos subgrupos de población entre sí, con lo que se puede conocer si comparten en mayor o menor grado el territorio. Se puede interpretar también como el tanto por ciento del grupo minoritario que debe cambiar el lugar de residencia para conseguir una distribución uniforme a lo largo de las parcelas. Hay que indicar que los valores obtenidos en los dos indicadores principales (segregación y disimilitud) son prácticamente iguales, pero sí existe una distinción clara que consiste en que todos los resultados del índice de disimilitud son un poco más altos que los del índice de segregación.

Los valores obtenidos del índice de segregación residencial según su origen geográfico son heterogéneos, oscilando entre 0,25 (UE-15 + otros países desarrollados) y los 0,61 (resto de África), lo que indica que existen distintas pautas de asentamiento y, en consecuencia, grados de disimilitud residencial diferentes según el origen de los inmigrantes.

Si se analiza de manera más detallada los resultados obtenidos del IS, se observa el colectivo de resto de África (0,61); y le sigue el contingente de Asia (0,53) muestran un mayor grado de segregación. Se puede afirmar que existe una situación de segregación fuerte en los índices de igualdad, cuando los valores superan el 60%. En cambio, encontramos con una escasa segregación los colectivos de UE+15, América Latina, Europa del Este y, en cuanto al colectivo Magrebí, presenta un nivel medio de segregación. De hecho, los Magrebíes muestran un grado de segregación similar al que identifica Bayona (2007) por el continente africano en la ciudad de Barcelona y al que encuentra Lavía (2008) por el colectivo Magrebí en la ciudad de Bilbao. Pero en nuestro caso el índice está calculado por manzanas, en lugar de secciones censales, por lo que nuestro valor de segregación resulta más exigente.

Si se compara la distribución de dos subgrupos de población entre sí (véase tabla 5, el ID), se aprecia que los colectivos de Europa del Este (0,38), América Latina (0,35) y UE-15 y otros países desarrollados (0,27), manifiestan una mayor relación con la población de nacionalidad española, coincidiendo con los grupos que presentan menores valores de segregación. En cambio, en el extremo opuesto se encuentra los de resto de África (0,65) y Asia (0,58), que comparten menos con la población autóctona, esto indica que más del 58% debería cambiar de residencia para obtener una dispersión en el territorio idéntica en comparación con los ciudadanos de nacionalidad española.

Así, la desigual capacidad de acceso a la vivienda está generando diferentes pautas de distribución territorial de los distintos colectivos. Tal como afirma Bayona (2007b), la discriminación es el principal mecanismo en la diferenciación social del espacio basada en la etnicidad: la reducción de las oportunidades de elección residencial implica una segregación territorial mayor. El colectivo «resto de África» y, más concretamente, el de nacionalidad senegalesa, por cuestiones que no analizaremos aquí, es el que más discriminación sufre; situación que refleja su valor en los índices de segregación residencial y disimilitud.

Tabla 5. Valores índice segregación y disimilitud, 2016

Grandes regiones geográficas	IS	ID
Europa del Este	0,35	0,38
UE + otros países	0,25	0,27
América Latina	0,31	0,35
Asia	0,53	0,58
Resto de África	0,61	0,65
Magreb	0,49	0,55
Total de extranjeros	0,31	0,31

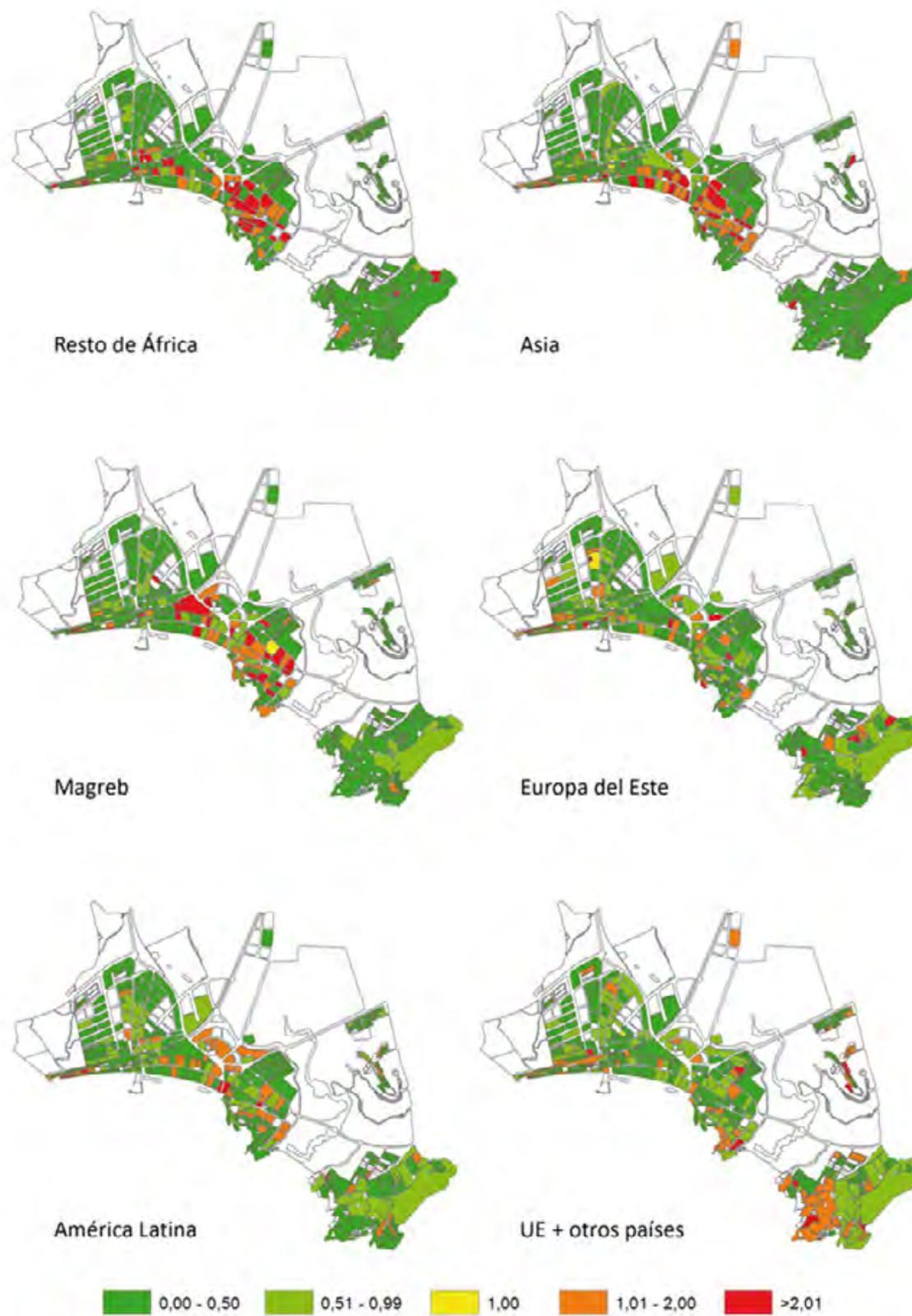
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Padrón Municipal de Habitantes.

Los resultados obtenidos en los cálculos de los indicadores de segregación y disimilitud nos han permitido cuantificar la diferenciación en la localización residencial de la población extranjera, pero no aportan ninguna información sobre su localización dentro del núcleo de Salou. Por esta razón, se ha calculado el cociente de localización (QL). Dicho indicador nos permite detectar en qué manzanas hay mayor o menor concentración de los colectivos analizados en relación a la media del municipio.

La interpretación de los mapas (figura 4) es sencilla: cuando el valor es superior a 0 e inferior a 1 existe subrepresentación del colectivo representado; cuando el valor es 1, la sección tiene la misma proporción de inmigrantes que el conjunto del municipio; y, por último, cuando el valor es superior a 1 indica una sobrerrepresentación en diferentes grados. Los casos de resto de África y Asia son los que se encuentran fuertemente sobrerrepresentados en determinados espacios. Están ausentes en la inmensa mayoría (>52%) de las manzanas del núcleo y concentrados en otros. Así, ambos colectivos presentan una marcada tendencia a la concentración y, concretamente, hay presenten una mayor concentración en la zona levante, debido a la importante presencia de viviendas relativamente pequeñas y antiguas (apartamentos turísticos), con un precio de alquiler que tiende a ser más asequible. Esta pauta, aunque en menor intensidad, se repite para el caso de los Magrebíes. Por el contrario, la población de Europa del Este, América Latina y UE+15 y otros países desarrollados muestran una considerable dispersión por el territorio; aunque los extranjeros provenientes de países desarrollados tienen una ligera tendencia a concentrarse en la zona de Cap Salou, zona residencial con mayor presencia de vivienda unifamiliar.

Los resultados obtenidos por el índice de segregación, conjuntamente con los mapas del cociente de localización, nos permiten asegurar que el nivel de segregación residencial de la población de nacionalidad extranjera en el núcleo de Salou es moderado en su conjunto. Pero es significativamente más elevado para determinados colectivos como los inmigrantes de resto de África y Asia y, en menor medida, los Magrebíes. Esto refleja, en primer lugar, la desigual capacidad adquisitiva de los diferentes colectivos inmigrantes. Aunque, también la segregación es mayor en los momentos iniciales de la experiencia migratoria, y en la media en que la población recién llegada se va asentando, si mejora su situación económica tiende a adquirir unas pautas de localización residencial más similares a la población autóctona.

Figura 4. Cociente de localización, 2016.



Fuente: elaboración propia a partir de las bases del catastro y los datos del Padrón Municipal.

4. Conclusiones

Salou se caracteriza por contar con una elevada presencia de población extranjera. De hecho, con un 32,6%, es el municipio de la provincia de Tarragona con mayor porcentaje población extranjera. El 80% de esta población extranjera proviene del continente africano, asiático, de Europa del Este y América Latina. Por lo que, a diferencia de otras localidades turísticas, no se trata de inmigración residencial de ciudadanos del norte y centro de Europa, sino inmigrantes económicos.

Por otro lado, el análisis de las viviendas donde residen nos indica que la población extranjera de los países en vías de desarrollo, tienden a concentrarse en las viviendas con peores condiciones de habitabilidad (más pequeñas y antiguas). La elevada concentración de este tipo de vivienda en el núcleo, además del trabajo temporal asociado al sector de turismo y ocio, se estima como un factor que ha atraído a estos residentes al núcleo. Salou concentra vivienda pequeña y barata, convirtiéndose en un espacio residencial de bajo coste que está atrayendo a residentes con menos recursos y capacidad de acceso al mercado de la vivienda. Su proximidad a Tarragona y Reus, y las buenas comunicaciones existentes alimentan procesos de segregación que tienen su lógica a escala supramunicipal.

Se ha constatado cómo, a pesar de tener una elevada concentración de población extranjera, el nivel de segregación residencial en su conjunto es moderado. Sin embargo, si se analiza diferencialmente según colectivos, se constatan comportamientos diferenciados. Los inmigrantes provenientes de África y Asia, presentan una clara pauta de segregación y concentración en el territorio, y tienden a concentrarse en las zonas con mayor presencia de viviendas de menor calidad y menor disposición de servicios públicos y privados (en un espacio monofuncional de ocio nocturno y servicios de restauración).

Estos resultados apuntan el interés de una línea de investigación todavía no explorada en la geografía urbana española. Determinadas zonas turísticas maduras presentan una degradación de la fábrica urbana y de un parque de viviendas que fue construido ya con unos estándares de menor calidad, y que no fue concebido como parque de viviendas principales. Estas zonas, próximas a regiones urbanas, tienden a albergar —de forma permanente, no estacional—, población con menor poder adquisitivo, reproduciendo procesos de segregación propios de los barrios vulnerables de los centros urbanos. El estudio de este fenómeno permitirá profundizar en la comprensión de las desigualdades alimentadas en el sí de las ciudades turísticas.

Bibliografía

- BAYONA, J. (2007a): «La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona: ¿una segregación fragmentada?», *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía i Ciències Socials*, vol. XI, n. 235.
- BAYONA, J. (2007b): «Distribució territorial i característiques sociodemogràfiques de la població de nacionalitat estrangera en àmbits urbans: el cas de la ciutat de Barcelona», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, n. 64, p. 7-33.
- BAYONA, J. y BLANCO M. A. (2004): «Pautes d'associació en l'espai de la població de nacionalitat estrangera a Barcelona», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, n. 43, p. 107-122.

- BAYONA, J. y LOPEZ A. (2011): «Concentración, segregación y movilidad residencial de los extranjeros en Barcelona», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, n. 57, p. 381-412.
- BATISTA, A y NATERA J. (2013): «Extranjeros en la Costa del Sol Occidental: diferenciación residencial y caracterización de su distribución espacial», *Cuadernos Geográficos*, vol. 52
- CARBONERO, M. A.; HORRACH, A.; MASCARÓ, P.; SANTIAGO, J. (2001). *L'espai social de l'exclusió a les Balears. Una proposta d'àrees d'atenció preferent*. Caixa d'estalvis de Balears Sansotra. Palma de Mallorca.
- CARBONERO, M. A. (2001). *Vulnerabilitat a les àrees turístiques*. Ponencia en I Simposio sobre Sociologia del Turisme. Palma, Universitat Illes Balears i Associació de Sociologia de les Illes Balears. Ponencia inédita.
- CASADO-DÍAZ, M. A. (1999): «Socio-demographic impacts of residential tourism: a case study of Torrevieja, Spain», *International Journal of Tourism Research*, vol. 1, p. 223-237.
- CHECA, J. C. y ARJONA ,A. (2006): «Inmigración y segregación residencial: aproximación teórica y empírica para el caso almeriense», *Migraciones*, n. 20, p. 143-171.
- CHECA, J. C. y ARJONA, A. (2007): «Factores explicativos de la segregación residencial de los inmigrantes en Almería», *Revista Internacional de Sociología*, vol. LXV, n. 48, p. 173-200.
- CHECA, J. C., ARJONA, A. y CHECA. F. (2011): «Segregación residencial de la población extranjera en Andalucía, España», *Papeles de Población*, n. 17, p. 219-246.
- CUTILLAS, E. (2009): «El espacio social de Torrevieja en el contexto geodemográfico valenciano», *Boletín de la A.G.E.* n. 49, p. 209-236.
- DÍAZ, F. (2006): «Mercado inmobiliario y segregación urbana en el litoral alicantino», *X Jornadas de Economía Crítica*.
- DÍAZ, F. y LOURÉS, M. L. (2004): «Transformaciones en el modelo residencial de Alicante, en: Díaz Orueta, F. y Lourés, M. L. (ed.) *Desigualdad social y vivienda*, ECU, Alicante, p.77-108.
- DOMINGO, A. y BAYONA, J. (2002): «Habitatge i assentament de la població de nacionalitat estrangera als barris de Barcelona, 1991 i 2001», *Qüestions d'Habitatge*, n. 8, p. 1-23.
- DUNCAN, O. D. y DUNCAN, B. (1955a). «A methodological analysis of segregation indexes», *American Sociological Review*, vol. 41, p. 210-217.
- DUNCAN, O. D. y DUNCAN, B. (1955b). «Residential distribution and occupational stratification», *American Journal of Sociology*, vol. 60, p. 493-503.
- LAVÍA, C. (2008). «La segregación residencial de la población extranjera de Bilbao». *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno*, n. 8, p. 65-92.

Grandes proyectos de transformación urbana pendientes en Madrid

DOLORES BRANDIS

Departamento de Geografía Humana. UCM
dbrandis@ucm.es

Resumen:

En la dinámica de transformación urbana de Madrid se han hecho propuestas de remodelación de gran envergadura ancladas en el modelo de urbanismo neoliberal que se han venido arrastrando durante años, e incluso décadas. Tras el cambio político en el consistorio, con la salida del gobierno del Partido Popular y la entrada tras las elecciones de 2015 de Ahora Madrid, quedan operaciones pendientes. Las que vamos a abordar aquí (Distrito Castellana Norte y Mahou-Calderón) resultan muy discutibles en el nuevo escenario político.

Palabras clave: Transformación urbana; Proyectos urbanos; Planeamiento urbano; Remodelación urbana; Madrid

Abstract: Major projects of outstanding urban transformation in Madrid

Large remodeling projects based on neoliberal urban planning have been leading the transformation of the city of Madrid over the years and even decades. But some of them were not implemented before Partido Popular left the municipal government in favor of Ahora Madrid in 2015. Therefore, the new political scenario jeopardizes the projects Distrito Castellana Norte and Mahou-Calderón.

Keywords: Urban transformation; urban projects; urban planning; urban renewal; Madrid

1. Introducción

En la dinámica de transformación urbana de Madrid se han hecho propuestas de remodelación de gran envergadura, ancladas en el modelo de urbanismo neoliberal, que se han venido arrastrando durante años e incluso décadas. Tras el cambio político en el gobierno municipal, con la salida del gobierno del Partido Popular y la entrada, tras las elecciones de 2015, de la plataforma ciudadana Ahora Madrid, las operaciones que no habían conseguido la aprobación definitiva están pendientes.

Se pretende aquí llegar a clarificar si en estos momentos se abre la puerta a un cambio de rumbo para este urbanismo heredado o, por el contrario, se trata de operaciones suficientemente blindadas de antemano que dificultarán adoptar propuestas y líneas de actuación alternativas.

El enfoque es eminentemente cualitativo. Las fuentes documentales y las declaraciones políticas cobran fuerte protagonismo, pero también las opiniones críticas de distintos profesionales, las versiones de actores urbanos afectados y el periodismo de investigación contribuyen a enriquecer y a clarificar el estado de la cuestión.

Se toma como referencia de partida el concepto de las grandes operaciones de transformación urbana y su significado específico en las ciudades contemporáneas, especialmente en Europa occidental. Posteriormente, la atención se centra en el análisis del caso de Madrid donde se sitúan varios proyectos anclados en el modelo de urbanismo neoliberal, por el que apostó el país a finales de los años noventa del pasado siglo. Los que vamos a abordar aquí están a falta de su aprobación definitiva (Distrito Castellana Norte y Operación Mahou-Calderón) resultan muy discutibles en el nuevo escenario político. Con ese objetivo se realiza, en primer lugar, una aproximación al sentido y significado de los grandes proyectos urbanos con el fin de contextualizar y sentar las bases para introducir los casos madrileños. En segundo lugar, se abordan las dos operaciones, centrando el análisis en su origen y principales características, así como en las vicisitudes del proceso que han retrasado su desarrollo y ejecución. Finalmente, se muestra la posición adoptada, hasta el momento, por la nueva corporación municipal sobre de la viabilidad de las operaciones.

2. Los grandes proyectos de transformación urbana

Es muy abundante la bibliografía que aborda el tema que nos ocupa. Optamos aquí por hacer una selección de los estudios más recientes, y que estimamos suficiente, para mostrar el telón de fondo que permite explicar y comprender los grandes proyectos como una de las formas de transformación de la ciudad dentro del modelo neoliberal de hacer ciudad. Con este propósito, se hace una presentación sintética del panorama general en el que se enclava este modelo urbano y su caracterización operativa en la política urbana, la adopción que de ella hace el urbanismo y su plasmación material en los grandes proyectos urbanos.

Desde finales de los años 70 del pasado siglo, los cambios que se reconocen en la estructura económica a nivel mundial se plasmarán en la esfera de lo urbano, dándose un giro paulatino en las prioridades de las agendas urbanas de muchas ciudades que terminará alcanzando no solo a las norteamericanas sino también a las europeas. Ante lo que se percibe como una situación de profunda crisis y declive económico general, toma forma una nueva perspectiva que considera la promoción del crecimiento económico y la competitividad de las ciudades como las tareas más urgentes a las que las nuevas políticas urbanas deben dar respuesta. Se abre paso una etapa de cambio en las ciudades, un tiempo que puede calificarse como de

reestructuración neoliberal (Díaz, 2013) y que puede concretarse en cuatro principios clave: desregulación, flexibilización, competitividad y privatización (Gaja, 2015). En base a esto, se arbitrarán estrategias de promoción del crecimiento y de intensificación de las dinámicas de valoración inmobiliaria y de suelo, dirigidos a atraer las actividades económicas y clases sociales más significativas en el capitalismo globalizado (Rodríguez y Abramo, 2001).

En Europa, en un contexto marcado por la construcción europea y el mercado único, los límites fijados por la Unión Europea al intervencionismo económico conducen a los estados a delegar, cada vez más, la responsabilidad de lo nacional hacia lo local y, principalmente, hacia las ciudades, cuyas formas de hacer el urbanismo deben modificarse adaptándose a las exigencias de la globalización. Las ciudades europeas revisan sus objetivos y sus modos operativos, y elaboran estrategias para multiplicar los vínculos con los actores económicos y así responder a los retos de la competición territorial.

El creciente protagonismo de los gobiernos urbanos permite adoptar un estilo proactivo y empresarial que remite a formas de apoyo a la participación del sector privado y a la asimilación de sus modos de funcionamiento, lo que lleva a abordar la ciudad desde el punto de vista de la rentabilidad económica y financiera (Sainz, 2007). Se trata de un enfoque de la política urbana orientado hacia el crecimiento económico y la movilización de recursos y actores locales, cuyo fin es el de maximizar la capacidad de atracción de la ciudad (Rodríguez *et al.*, 2001). Y uno de los instrumentos centrales de la gestión urbana empresarial son las asociaciones público-privadas de base esencialmente especulativa. Esta colaboración se considera una pieza estratégica del gobierno de las ciudades, puesto que se entiende que sin ella resultaría imposible alcanzar el crecimiento económico y la competitividad. Se trata, en definitiva, de un modelo de intervención pública dirigido a favorecer la acción y los intereses de los agentes privados, y que se subordina, en consecuencia, a los imperativos del mercado.

El urbanismo, según este modelo, debe ser gestionado desde el libre mercado, dejando en un papel residual a los organismos públicos en favor de operadores privados. Es la ausencia de regulación política la que permitirá la alianza de los gobiernos neoliberales con los intereses privados, favoreciendo una rentabilidad económica cortoplacista y en contra del beneficio común a largo plazo (Pybus, 2012). Se configura una nueva forma de gestión urbana que se asocia al modelo económico neoliberal predominante, siendo las élites urbanas, desde políticos locales hasta representantes del mundo económico, los que reemplazan a los representantes del Estado como actores de las políticas públicas, y de ahí que sus formas de gobierno en poco difieran de sus homólogas norteamericanas (Pinson, 2011), donde las ciudades son independientes de los gobiernos estatales y federales, pero altamente dependientes de la inversión federal y del sector privado (Lungo, 2005).

El resultado es que la ciudad pasa a ser gestionada como una empresa, y el papel de la planificación urbanística es relegado a las estrategias económicas que son las que deciden los procesos de transformación urbana (Vázquez, 2000). Estas estrategias, que ponen en cuestión la validez del modelo urbano funcionalista y regulador, dan paso a un enfoque productivista guiado por la búsqueda del crecimiento y la competitividad, basado en formas más flexibles y menos formalizadas, con el fin de proyectar una imagen de ciudad dinámica e innovadora capaz de atraer con éxito inversiones productivas, funciones direccionales y consumidores internacionales. La adopción de técnicas publicitarias de marketing urbano es uno de los componentes característicos para la construcción de la nueva imagen de la ciudad que, a medida de las necesidades promocionales, proyecta una identidad diferenciada a través de proyectos emblemáticos (Monclús, 2007).

En dicho contexto debe situarse el surgimiento del proyecto urbano como una de las estrategias del urbanismo neoliberal. El proyecto, como figura de intervención en la ciudad, se convertirá en una de las herramientas utilizadas para favorecer el reposicionamiento de las ciudades en la economía global. Este tipo de operación urbana se impone desde los años 80, y los grandes proyectos constituyen uno de los rasgos claves del urbanismo de finales del XX y que llega a alcanzar a ciudades localizadas en cualquier punto del planeta (Cruz, 2008).

La noción del proyecto urbano supone un cambio en la percepción de la ciudad y en los modos de actuar en ella. Se abre paso a una etapa marcada por la valorización estratégica del proyecto, pues combina las ventajas de la flexibilidad en la legislación con la eficacia de la gestión selectiva y focalizada, y tiene una extraordinaria capacidad de significación simbólica. La experiencia de este tipo de actuaciones permite a José Manuel Naredo señalar ciertos rasgos comunes en su puesta en desarrollo: se presenta el proyecto como una fuente de progreso para la zona en la que se localiza y que justifica la recalificación del suelo; los poderes públicos consideran la presión de los propietarios y/o promotores e introducen más volumen edificado, demuelen edificios antiguos y recalifican terrenos; e incorporan diseños arquitectónicos que contrastan con los del entorno. Se suele contemplar, además, el apoyo público para la introducción de las infraestructuras necesarias que permitan sacar adelante los proyectos (Naredo, 2010).

Los grandes proyectos urbanos se promueven tanto en las zonas centrales de la ciudad como en sus periferias. Su objetivo es la reorganización estructural del tejido físico y económico urbano con la creación de nuevos espacios de producción y de consumo adaptados a las exigencias de las nuevas realidades locales y globales. Tras repasar las características previas de los espacios que han soportado actuaciones urbanas en ciudades europeas se reconocen como más recurrentes: industrias de grandes superficies que han dejado de ser competitivas y se encuentran en declive; instalaciones militares en desuso y obsoletas; infraestructuras ferroviarias con grandes áreas de vías que nacieron en los bordes de la ciudad y que con el tiempo pasaron a poseer una posición central; e instalaciones portuarias y fluviales degradadas que se pretenden revitalizar.

Los espacios transformados pueden presentar contenidos muy variados. Desde usos residenciales, oficinas y comercios, equipamientos culturales o de ocio, hasta servicios y nuevas infraestructuras de transportes. Al plantear las intervenciones siempre se recurre como argumento de peso y fórmula comercial a la reconstrucción radical de su imagen urbana. De ahí la importancia otorgada a sus diseñadores, convertidos en arquitectos estrella que imprimen su sello de autor en las nuevas referencias icónicas de la ciudad contemporánea. En los espacios de propiedad pública, la financiación de la operación se obtiene con la venta de suelo de nueva centralidad, lo que le genera importantes plusvalías. La asociación entre empresas privadas y los ayuntamientos dan lugar a una alianza en la que los ayuntamientos agilizan el proceso administrativo, aportan las autorizaciones y justifican la necesidad de la intervención, y la empresa privada aporta la agilidad de la gestión y la inversión sin otra justificación que la expectativa del beneficio (Aguilera y Naredo, 2009).

Entre los proyectos más significativos en algunas ciudades norteamericanas y europeas, sobradamente conocidos y estudiados, cabría citar: West Side (Nueva York), La Défense (París), Euralille (Lille), La Île (Nantes), Euroméditerranée (Marsella), Docklands-Canary Warf (Londres), Docklands (Dublin), , Kop Van Zuid (Rotterdam), Zuidas (Amsterdam), Postdamer Platz (Berlín), Bicocca (Milán), Puerto Marghera (Venecia), Abandoibarra

(Bilbao), Foro de las Culturas (Barcelona), la Ciudad de las Artes y las Ciencias (Valencia) o las 4 Torres (Madrid). También la utilización del proyecto urbano como herramienta de transformación urbana ha llegado a las grandes ciudades latinoamericanas y ya cuentan con investigaciones al respecto (Lungo, 2005), (Corral, 2009), (Cuenya, 2012), (Vieira *et al.*, 2014).

En Madrid, tal vez el ejemplo más emblemático sea la actuación sobre la antigua Ciudad Deportiva del Real Madrid. Esta operación permitió al club extraer plusvalías millonarias, compartidas con otras empresas y administraciones, al conseguir la recalificación de su antiguo terreno deportivo para construir sobre él un enorme volumen de edificación en forma de cuatro torres que alteraron por completo la perspectiva de la urbe en uno de sus espacios más cotizados. Como es común en las operaciones inmobiliarias, esta decisión se acordó mediante un consenso elitista y al margen del planeamiento (Naredo, 2010).

3. Los grandes proyectos madrileños en la agenda del modelo de urbanismo neoliberal

A partir de la segunda mitad de los años 80 se perciben en Madrid los primeros síntomas de un cambio paulatino que habría de modificar, no solo la agenda urbana en cuanto a las prioridades sociales, económicas y territoriales, sino también en el gobierno de la ciudad que, progresivamente, iría quedando en manos de una poderosa coalición procrecimiento. Dicha transformación se confirmó en los años 90 (Brandis y Río, 1995) y alcanzó su máximo despliegue a partir de 2003. En esta etapa se consolidó un bloque de poder político-financiero-empresarial que habría de jugar un papel determinante en la evolución posterior, no solo de la ciudad sino del conjunto de la región madrileña.

Los proyectos que vamos a tratar son ejemplos del modelo de urbanismo neoliberal que desde los años 90 del pasado siglo se lleva poniendo en práctica en la ciudad. Los casos que analizamos son actualmente las mayores operaciones urbanísticas programadas en la almendra central madrileña por ayuntamientos sucesivos en manos del Partido Popular y que, con la llegada al poder municipal de la plataforma Ahora Madrid en mayo de 2015, han visto su proceso paralizado. Las actuaciones se proyectan sobre espacios reconocidos como recurrentes en otras muchas ciudades europeas: infraestructuras ferroviarias (Distrito Castellana Norte), e industrias de grandes superficies y equipamientos (Operación Mahou-Calderón). Los usos previstos, también usuales en estas intervenciones, son viviendas, oficinas, comercios, equipamientos culturales o de ocio, servicios públicos o nuevas infraestructuras de transportes.

De estas operaciones se aborda aquí una selección sintética de los asuntos que más se circunscriben a la temática que nos ocupa, dejando para otro momento su desarrollo más completo. También se prescinde de otras cuestiones, no menos importantes, pero que excederían el espacio del que se dispone. Se trata, pues, de revisar principalmente: las circunstancias que propiciaron insertar los proyectos en la agenda urbana de la ciudad y en el papel desempeñado por los agentes urbanos interesados en su desarrollo; los cambios habidos en su formulación y en los convenios suscritos por las partes, públicas y privadas; y las modificaciones forzadas en el planeamiento y en la legislación para crear las condiciones necesarias para su desarrollo. Ello permitirá evidenciar las alianzas y estrategias público-privadas llevadas a cabo. Posteriormente, nos aproximamos a la posición que mantiene, hasta el momento, la nueva corporación ante dichas operaciones.

3.1. Oportunidad política y negocio privado

Los proyectos que tratamos aquí hacen su aparición en la agenda urbana neoliberal cuando se dan las condiciones oportunas que deciden los agentes públicos y privados dispuestos a participar, y a partir de ahí se inicia el proceso en el que unos y otros entran en el tablero de juego que se abre. La Administración no siempre mostrará un frente único debido a la falta de coincidencia política, pues se alternan en el poder del gobierno central y autonómico el Partido Popular y el PSOE, mientras que la gobernanza municipal recae en el primero desde 1991. Y esta ausencia de armonía llega, en ocasiones, a retrasar el desarrollo de las operaciones. Otras veces, será el desacuerdo entre gobiernos de la misma ideología por llevarse un trozo mayor del pastel. A los agentes privados, que son los grandes inversores, les asiste la capacidad negociadora para conseguir que las administraciones les faciliten las condiciones necesarias para que el negocio sea un éxito, lo que les convierte siempre en los máximos ganadores.

El proceso se inicia cuando la ciudad de Madrid, tras diez años de gobierno socialista (1979-1989) pasa a manos del Partido Popular en 1991, produciéndose un giro en la política urbana con respecto al periodo anterior. El nuevo alcalde, Álvarez del Manzano, lo deja claro: «En los umbrales del nuevo siglo por el que transitamos y en plena era de la globalización política, una ciudad como Madrid no debe abordarse desde una óptica localista, sino que debe dotarse de los instrumentos que le permitan adoptar los retos de una moderna capital integrada en la Unión Europea (...). Se requiere para ello diseñar una política urbana integrada (...). Pieza angular de esta política es el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, un documento cuya elaboración inició el Ayuntamiento que presido a comienzos de 1992, y en el que en mayor o menor grado participaron todos los agentes urbanos con interés en nuestra ciudad» (Ayuntamiento, 2002: 5).

Cuatro años después de la aprobación del Plan General de 1997, el consistorio reconoce que la puesta en marcha de su gestión y desarrollo ha supuesto un punto de inflexión en la agenda urbana con la implantación de una política urbanística activa y la flexibilización de la regulación normativa, a través de la creación de un marco jurídico-urbanístico para fomentar la competencia entre suelos y operadores, lo que permitirá una mayor eficiencia en el proceso de producción, tanto de viviendas como de instalaciones productivas (Ayuntamiento, 2002). A estos ingredientes del modelo neoliberal cabe añadir la concurrencia de varios factores más: la asunción de una gran cantidad de competencias fiscales y presupuestarias por parte del gobierno regional; la incorporación de Madrid al contexto de la globalización financiera y económica; la existencia de una oligarquía económica regional con fuerte proyección global; y una clase política autonómica y municipal ambiciosa y plenamente consciente de encarnar este nuevo proyecto neoliberal (Observatorio Metropolitano, 2013).

La secuencia sucinta de los acontecimientos que siguen permite captar las interrelaciones que se establecen entre los agentes implicados, así como las estrategias que arbitran para favorecer el desarrollo de las operaciones. Y la atención a las voces discrepantes añade elementos de juicio que alumbran el curso del proceso. Además, como nexos, se recurre al periodismo de investigación pues facilita la información inmediata de los hechos que se suceden.

3.2. Distrito Castellana Norte. La mayor operación de remodelación urbana en el interior de la ciudad.

La ampliación de la Castellana es sin duda el proyecto estrella del Plan General de 1997 que redacta el Partido Popular cuando gobierna en las administraciones central, autonómica y municipal. El documento justifica su necesidad urbanística: el actual remate de la Castellana por el norte choca contra la M-30, negando su papel de gran bulevar urbano, y las playas de vías de las estaciones de Chamartín y Fuencarral se han visto superadas por la marea edificatoria del crecimiento urbano madrileño, formando una insalvable barrera física en sentido norte-sur y una profunda hendidura del tejido urbano que rompe la conectividad este-oeste.

Pero el germen de la operación es anterior, de 1992, con un gobierno central y regional socialista. Es cuando Renfe promueve el que será en esos momentos el mayor proyecto urbanístico de España: la Operación Chamartín. Convoca para ello un concurso de ideas y financiación para cubrir el mar de vías del tinglado de 62 hectáreas de la estación ferroviaria que permita la sutura urbana del conjunto de la zona. Adjudica el proyecto de reforma a la oferta presentada por la entidad bancaria pública Argentaria a través de su sociedad inmobiliaria Unitaria, donde también participan como socios la constructora San José, la banca pública europea Európolis Invest España y la inmobiliaria Procisa, en base al diseño de Ricardo Bofill (*El País*, 1993). Dos años después, Renfe y la sociedad mercantil Desarrollos Urbanísticos Chamartín (DuchSA), constituida por Argentaria y la constructora San José, firman la adjudicación de la concesión: la sociedad gestionará la operación y Renfe, que no se desprende de su patrimonio, le cede los derechos de explotación durante 75 años a cambio del 53% de los beneficios brutos. El proyecto contempla cubrir las vías, remodelar la estación y la construcción de 5.000 viviendas.

La operación será motivo de crítica entre las propias filas socialistas. Eduardo Mangada, que formó parte de los anteriores gobiernos municipal y regional, escribe: «¿Será verdad que son Renfe y Argentaria los titulares de esta actuación? Parece que sí. Pero ¿no se trata de organismos públicos, que manejan dineros públicos y están tutelados por los poderes públicos? Parece que sí. Pues si así es, a la pérdida del acorde con los tiempos económicos habrá que sumarle la discordancia con el discurso político que hoy lideran, con razón, el Gobierno y el partido que lo sustenta. No pueden compaginarse, la exigencia, la necesidad de un obligado reparto de sacrificios salariales y sociales, de una contención del gasto público con iniciativas tan desmadradas como la *operación Chamartín* (...) Y todo esto en Madrid. Más norte y menos sur. Más segregación espacial y menos reequilibrio territorial. Más sometimiento a las tendencias espontáneas del puro y duro mercado y el abandono de una voluntaria construcción de una nueva geografía, recualificadora física, económica y socialmente. ¿Dónde se esconde la apuesta electoral del PSOE por “Madrid, una región integrada, eficaz e igualitaria”? (...) Y las leyes sobre el suelo, las estrategias territoriales, los planes urbanísticos, ¿para qué sirven? Para bien poco si un director inmobiliario de Renfe puede decidir qué hacer con “sus terrenos”. ¿Para qué sirve un debate sobre el Nuevo Plan General de Madrid anunciado con banderolas y *spots* publicitarios si las grandes decisiones se toman en despachos secretos de instituciones y bancos?» (Mangada, 1993).

Cuando en 1996 el Partido Popular gobierna en las tres administraciones, incorpora la Operación Chamartín en el Plan General de 1997. Y ahora se incrementa la superficie de la actuación a 306 hectáreas, pues la vincula a la ampliación del paseo de la Castellana hasta su confluencia con la M-30. El suelo se clasifica de urbano no consolidado y así elude tener que incorporar viviendas protegidas. Para su control y seguimiento se crea un consorcio

urbanístico entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento y DuchSA. La edificabilidad que fija el Plan General, de 0,6 m²/m², supone obtener 1,8 millones de m² edificables. Esta nueva concepción del proyecto, que no pasa por concurso público, es censurada por el grupo socialista en el Senado, pues deja la operación «no ya en manos de la iniciativa privada, sino en la pura especulación inmobiliaria». Fomento, por su parte, replica que «hoy todos los gobiernos del mundo, incluidos los socialistas, han iniciado procesos de privatización porque está altamente demostrado que para la administración y gestión de determinados intereses las técnicas privadas de gestión son mucho más eficientes, y precisamente en razón de la eficiencia se desprende una mejor defensa de los intereses generales» (Diario, 1999).

Privatizada Argentaria y dentro del grupo BBVA desde 1999, Renfe y DuchSA firman un convenio en 2001 por el que Renfe cede a la sociedad los derechos lucrativos del suelo de su propiedad a cambio de recibir un canon fijo de 509 millones, y otro variable en función de las plusvalías obtenidas a lo largo de 20 años. El acuerdo recoge la solicitud de DuchSA de que las administraciones aporten dinero para las infraestructuras y que se aumente la edificabilidad a 1,05 m²/m², el doble de la original, para levantar 20.000 viviendas, de las que el 10% serían protegidas (*El País*, 2006a). Y también llueven las críticas. Jesús Leal Maldonado manifiesta: «la envergadura del proyecto exigía un debate ciudadano a diversos niveles. Pero se ha hurtado la participación ciudadana, sin que haya habido un concurso ni una exposición pública del proyecto con suficiente difusión para suscitar sugerencias. Parece que ya no existe otro debate que el de la rentabilidad ni otros actores urbanos que las grandes empresas, que se convierten en los únicos interlocutores de la Administración en lo que respecta al desarrollo urbanístico de la ciudad» (Leal, 2002:154).

Pero llegar hasta aquí ha supuesto forzar modificaciones en el planeamiento general, que el propio alcalde justifica con toda naturalidad: «El urbanismo se tiene que desregularizar y flexibilizar como la economía. Eso es bueno. Son tiempos modernos, como diría Chaplin» (*El País*, 1999). La Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM) solicita en su alegación: la retirada del documento de modificación puntual y la elaboración de uno nuevo; una drástica reducción de la edificabilidad lucrativa, de forma que no supere el coeficiente de 0,6 m²/ m²; y destinar a vivienda protegida al menos el 50% del suelo de propiedad pública asignado a uso residencial y el 10% del suelo privado (FRAVM, 2002). Pero hay más. Para poder elevar la edificabilidad, como piden los promotores, hay que modificar la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, porque el proyecto de la actuación se diseñó conforme a la Ley del Suelo anterior, la de 1995. Y la ley se cambia en 2001. Félix Arias censura que la nueva ley posibilite contabilizar el suelo calificado de Sistema General, esto es, la playa de vías, como suelo que genera aprovechamiento (Arias, 2009).

Llegado este momento, conviene no pasar por alto que la realidad económica se vislumbra poco optimista, y así lo advierten distintos analistas. La consultora Andersen indica que en poco tiempo se espera una crisis para la vivienda y una bajada en el precio del alquiler de las oficinas, amén de que existe un exceso de oferta de oficinas en torno a la Plaza de Castilla (*El País*, 2001a), y Jones Lang LaSalle apunta que los promotores ya no tienen prisa por edificar, en plenos síntomas de baja (*El País*, 2001b).

Y en este marco se diseña el Plan Parcial de Reforma Interior y el convenio urbanístico para su gestión y ejecución se suscribe en 2003 entre el Ayuntamiento, el Ministerio de Fomento, la Comunidad, RENFE-Operadora y DuchSA (Ayuntamiento, 2008), que no llega a aprobarse a consecuencia de los atentados ocurridos en la ciudad en marzo de 2004. Pero en los documentos se definen los principales parámetros de la operación: los 3.120.658 m² de

suelo se reparten principalmente entre DuchSA/concesión Renfe (62,9%), propietarios privados (17,8%) y Ayuntamiento (10%); la edificabilidad lucrativa total de 3.276.691 m² se distribuye en 1.623.280 m² (44,9%) de vivienda libre y 1.532.411 m² (46,7%) de terciario; y 150.000 m² de edificabilidad se destina a vivienda protegida (Arias, 2009). A juicio del decano del Colegio de Arquitectos de Madrid, Bernardo Ynzenga, el plan es un disparate y señala: «El polémico y desmesurado proyecto de la prolongación de la Castellana es un mal sueño convertido en pesadilla. Es demostración palpable de que la codicia no tiene límite; y que cuando se alía con falsas razones es ilimitada (...) El espacio urbano a ocupar es grande, más de tres millones de metros cuadrados (...) Urbanizarlo cuesta mucho. Hace falta el capital que Renfe no tiene y hay que buscar argumento, imagen y justificación de los contenidos. Argumento: crear un nuevo fragmento de ciudad cerrando una “herida” o “corte” (...). Imagen: ¡más larga! como si aumentar lo grande y llevarlo más allá fuese bueno en sí mismo. Justificación de contenidos: ahí está lo difícil y por ahí llega el problema» (Ynzenga, 2004).

Entretanto, las elecciones generales de 2004 dan el poder del gobierno central al PSOE, que solicita al Ayuntamiento paralizar la aprobación del plan para que lo estudien los nuevos responsables de Fomento y de Renfe, comprometiéndose a reconsiderar la operación a cambio de que se introduzca más vivienda protegida (*El Mundo*, 2004). En 2008 se suscribe un nuevo convenio que incorpora novedades con respecto al anterior: se regulan las obligaciones de los particulares relativas a la ejecución de infraestructuras y obras situadas en el ámbito; se especifican las obligaciones del Ayuntamiento y de ADIF/Renfe en la ejecución de infraestructuras públicas; y se introducen acuerdos sobre viviendas de protección pública, ahora en mayor número (Ayuntamiento, 2008).

El nuevo plan parcial se aprueba inicialmente en 2009. Su diseñador y director, José María Ezquiaga, define la intención que lo sustenta: «En la apuesta por prolongar la Castellana, creando ciudad dentro de la ciudad, Madrid se aparta de la creciente tendencia a la deslocalización de las funciones centrales en campus autistas en entornos metropolitanos periféricos y genera, al tiempo, un nuevo espacio para la investigación tipológica en la que la altura no es un mero recurso icónico sino la voluntad de respuesta inteligente a las demandas organizativas de la ciudad contemporánea» (Ezquiaga, 2013). Se especifica que las viviendas serán unas 17.000 viviendas, de las que 4.000 serán protegidas, un 25% más de las que marcaba el anterior convenio. La inmobiliaria San José, que participa en DuchSA, celebra el hecho que permitirá: reforzar la competitividad; dinamizar la economía local y nacional al generar inversión y empleo en tiempos de crisis; configurar una nueva centralidad dotada de iconos arquitectónicos; consolidar la posición de Madrid como destino atractivo para la inversión y la localización de sedes empresariales; configurar la zona Norte como un gran distrito financiero, una gran *city* que refuerza la posición internacional de Madrid (San José, 2009).

Pero el plan se encuentra con un escollo que le paralizará durante dos años. Es recurrido ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) que lo anula en marzo de 2013 por vulnerar la Ley del Suelo de la Comunidad de 2007. El Tribunal se basa en lo siguiente: los edificios de los nuevos desarrollos urbanísticos no pueden superar cuatro alturas y no se puede obligar a los propietarios a sufragar una serie de obras que estipula el plan. Pero el proyecto sigue adelante. La limitación de cuatro alturas la subsana la Comunidad con una disposición adicional en la Ley de Patrimonio Histórico, que exime al suelo que estuviera clasificado como urbano antes de la entrada en vigor de la norma de 2007. Más tarde, en 2015, la sentencia del TSJM, que fue recurrida por los promotores ante el Tribunal Supremo, será anulada por considerar que no estaba suficientemente justificada (Tribunal, 2015).

A lo largo del proceso, también recurren a los tribunales los reversionistas, antiguos propietarios del suelo expropiados por Renfe entre 1945 y 1955 para construir la estación. Reunidos en torno a la asociación *No Abuso* quieren su parte en las plusvalías generadas por la recalificación. Alegan, entre otras cosas, que la Compañía de Jesús, también antigua propietaria, pactó con los promotores en 1999 la cesión del 10% de los futuros derechos sobre el suelo y quieren un trato semejante, amparándose en la Ley de Expropiación Forzosa del año 1954 (*El País*, 1998). Sin embargo, dos leyes aprobadas posteriormente por el gobierno central del Partido Popular obstaculizarán la reclamación: la Ley de Ordenamiento de Edificios de 1999 dispone que el derecho de reversión se elimina si el bien expropiado permaneció durante 10 años en el uso que se estableció para su expropiación (*El País*, 2000), y la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos del Estado de 2002 permite la venta de bienes públicos sin los controles previos y siguiendo la libertad de pactos entre privados. Se abre, pues, la puerta para que Patrimonio pueda vender los bienes que ya no le son útiles, lo que es un traje a medida para Chamartín pues «se eliminan elementos de control para actuar en defensa del sector privado que va a gestionar la operación» (*El País*, 2007b). Pese a todo, los reversionistas presentan un recurso ante la Audiencia Nacional que lo rechaza en 2009 y apelan al Tribunal Supremo que falla en su contra al estimar que no procede la reversión de los terrenos expropiados (Tribunal, 2012).

Cuando parece que ya el proyecto ha salvado todos los obstáculos, la operación se encuentra con la realidad de hacerse viable en la actual coyuntura económica que atraviesa el país. Es entonces cuando los promotores acuerdan revisar el planeamiento y el convenio, aprobándose ambos inicialmente a principios de 2015 (*Munimadrid*, 2015). La operación pasa a llamarse Distrito Castellana Norte (Distrito, 2015) y la promotora, con el nombre de DCNM, encarga el diseño al estudio de arquitectura Richard Rogers. Los costes del proyecto son muy altos, alcanzando una inversión total estimada de 5.974 millones de euros. De esta cantidad, la promotora deberá movilizar un capital de 4.871 millones (1.341 se destinarán a sufragar los costes de urbanización y las infraestructuras previstas, y 3.530 a la edificación). DCNM apunta que: tiene asegurada la financiación necesaria para afrontar la inversión, ya sea a través de capital propio, financiación externa, dando entrada a nuevos socios o incluso saliendo a bolsa, y que la rentabilizará con el uso lucrativo de los terrenos (1,7 millones de metros cuadrados de edificabilidad residencial y 1,3 millones para levantar oficinas, hoteles y centros comerciales) (*El Mundo*, 2015a). Y uno de los socios de DCNM precisa que «hablar de esta operación en términos de densidad y edificabilidad es un enorme error (...). Se trata de un proyecto que tiene una historia muy larga detrás en la que se han ido adquiriendo compromisos que pertenecen a distintas administraciones (...). Son promesas que alguien ha hecho y que implican un coste de inversión en infraestructuras muy alto, que hay que mantener en el proyecto (...). Nadie puede pensar que alguien vaya a hacer todos estos regalos sin obtener beneficio. Eso es incompatible» (*El Mundo*, 2015c).

Y ahí se para el proceso, a falta de la aprobación definitiva que el consistorio deja para el gobierno que salga ganador en las elecciones municipales de mayo de 2015.

Figura 1. Espacio afectado por la Operación Distrito Castellana Norte.



Fuente: www.pymeschamartin.softdream.es

Figura 2. Imagen virtual del proyecto urbanístico Distrito Castellana Norte.



Fuente: www.districtocastellananorte.es

3.3. La operación Mahou-Calderón. El último proyecto dentro de la Almendra Central

La actuación urbanística se encuentra de principio a fin emparentada con el estadio de La Peineta, emblema de las últimas candidaturas olímpicas, desde que en 2004 el Ayuntamiento negocie con el club de fútbol Atlético de Madrid su traslado desde el Vicente Calderón. El club exige un tratamiento similar al que se dio al Real Madrid cuando se mudó a Valdebebas, consiguiendo una edificabilidad de 1,49 m²/m² en los terrenos de su antigua ciudad deportiva de la Castellana, que le reportaron unas plusvalías de 501 millones de euros (*El País*, 2006b). Y así se lo asegura el Ayuntamiento.

Los dueños de la antigua fábrica de cervezas Mahou, ya sin actividad y aledaña al estadio Calderón, y la sociedad División Inmobiliaria, empresa participada por el club, las inmobiliarias Martinsa y Andria y por Caja Madrid, y propietaria desde 2004 de los terrenos del Vicente Calderón, presentan un proyecto en 2007 para iniciar conjuntamente una operación urbanística sobre sus 91.389 m² de suelo. Para ello, se aprueba en 2009 una recalificación del suelo industrial y deportivo del Plan General. Los promotores quieren una edificabilidad de al menos 2m²/m² para construir 2.200 viviendas en rascacielos de 30 plantas y obtener unas plusvalías cifradas en más de 500 millones de euros. Los aprovechamientos lucrativos, una vez descontados la cesión del 10% al Ayuntamiento, se repartían dos tercios para la cervecera y un tercio para División Inmobiliaria. (*El País*, 2007a).

En 2008 el Ayuntamiento y el Atlético firman un convenio por el que el club se compromete a comprar la parcela sobre la que se asienta el estadio de La Peineta y levantar uno nuevo. Tras los problemas concursales de Martinsa-Fadesa, el club contacta con Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) para continuar con el proyecto. Y así, en 2010, los promotores firman un acuerdo por el que FCC se encargaría de derribar el Calderón y la industria cervecera, levantar 2.000 viviendas, derribar La Peineta y construir el nuevo estadio. Además, se compromete a soterrar el tramo de la autovía M-30 junto al Calderón para completar el parque Madrid Río, asumiendo FCC el 57% del coste, corriendo el resto a cargo del Ayuntamiento (Inmoley, 2015). La cervecera se empieza a derribar en 2011.

El proyecto, que cuenta con el visto bueno del Ayuntamiento y la Comunidad es denunciado ante el TSJM por la asociación Señales de Humo en 2009. El tribunal invalida el plan por incumplir el límite de cuatro plantas que dicta la ley regional del suelo de 2007, pues se prevén torres de 17 alturas (*El País*, 2012a). Las administraciones recurren la sentencia al Tribunal Supremo y alegan que el proyecto cumple la Ley del Suelo por dos razones: las edificaciones tendrán un carácter singular (requisito para superar el límite) y el preámbulo de la norma restringe esa limitación a los nuevos desarrollos urbanísticos, lo que no es el caso porque se trata de suelo consolidado, y porque no se ha tenido en cuenta la disposición transitoria de la Ley de 2007 de Modernización de la Administración, que modificó varias normas, entre ellas la limitación de cuatro alturas (*El País*, 2012b).

Sin estar resuelto el recurso por el Supremo, el Ayuntamiento aprueba en 2014 provisionalmente el plan parcial sobre 204.000 m² de suelo a desarrollar, repartido entre el Ayuntamiento (55%), la Mahou (30%) y el club de fútbol (15%). Contempla 175.000 m² edificables, la mayoría residencial para levantar hasta 2.000 viviendas en régimen libre. El proyecto, diseñado por el estudio de arquitectura Rubio & Álvarez-Sala incorpora dos rascacielos de 36 plantas y 8 bloques de 7 a 22 alturas (*Madrid*, 2014), (*El País*, 2014), (BOCM, 2015). FCC desarrollará la actuación, tras adquirir los derechos de los terrenos del club, y correrá con el pago de las obras a cambio de asumir las cargas de la operación y de hacerse cargo de las obras del estadio de La Peineta.

Figura 3. Espacio afectado por la futura Operación Mahou-Calderón.



Fuente: www.ccaa.elpais.com

Figura 4. Imagen virtual del proyecto urbanístico Mahou-Calderón.



Fuente: www.abc.es

El Ayuntamiento y FCC no escatiman en publicitar la oportunidad y calidad del proyecto. Recalca el primero: «El ámbito es de gran trascendencia para la ciudad por su carácter estratégico. Además, se trata de una propuesta cuya rentabilidad económica, social y ambiental es incuestionable», y con respecto a la ausencia de viviendas de protección pública se escuda

en que «la legislación permite que este tipo de actuaciones no incorpore como deberes de los propietarios-promotores la reserva de vivienda con protección pública». Por su parte, la constructora califica la operación como «la joya de la corona de FCC, tanto en tamaño como en calidad, que creará una zona residencial monumental icónica y de referencia en Madrid» y añade que «el plan contempla una gran flexibilidad, pues aunque al menos el 50% del suelo se deberá destinar a residencial, la ordenanza municipal permite transformar edificabilidad residencial a terciaria o comercial, a expensas de la evolución del mercado inmobiliario» (*El Mundo*, 2014).

En paralelo y contra el proyecto, se pronuncian diversas plataformas y asociaciones ciudadanas exigiendo su retirada. Ecologistas en Acción lo recurre ante el TSJM, que lo admite a trámite y lo paraliza cautelarmente en 2015. La asociación considera que se trata de una actuación especulativa que atiende a los beneficios de propietarios de suelo y constructoras, pero no a las necesidades vecinales y denuncia: el carácter antisocial del proyecto para un barrio que sufre un déficit histórico de servicios públicos; el secretismo y oscuridad de su tramitación; la falta de información pública (en el período de alegaciones se hizo coincidir con las vacaciones veraniegas y se limitó la accesibilidad de los expedientes, que solo podían consultarse en un par de oficinas de la ciudad durante el horario de mañana y con restricciones a la posibilidad de obtener copias); y la aprobación política que se realiza a pocos meses de las elecciones y a iniciativa de un partido en solitario (Ecologistas, 2014).

También la asociación *Señales de Humo* se añade a las críticas: «No tiene sentido que las personas que detentan la mayoría accionarial del Atlético, en connivencia con las administraciones, perpetren un atentado urbanístico de espaldas a la ciudadanía y a la masa social del club. Entendemos que el Atlético, como institución se debe a su comunidad de aficionados y a la sociedad de la que forma parte, y que bajo ningún concepto debe participar junto a políticos que defienden intereses privados en operaciones oscuras que nos perjudican a todos y que únicamente buscan lograr beneficios para los grandes accionistas del Atlético» (*El País*, 2015a).

4. Las grandes operaciones replanteadas por el nuevo gobierno municipal

Interesa traer aquí las posturas que manifiestan las distintas formaciones políticas sobre los proyectos urbanísticos, poco antes de las elecciones municipales de mayo. Bajo el título «Los candidatos responden» el Club de Debates Urbanos organiza en abril un encuentro que, a modo de crónica, recoge Josefina Gómez Mendoza y del que extraemos lo que sigue: «una idea recurrente en el debate que compartieron los candidatos ajenos al partido del gobierno fue el escándalo por la precipitación con que en los momentos finales del mandato se están cerrando acuerdos, firmando convenios y/o se están dando licencias de grandes operaciones, entre ellas la de Chamartín»; para Villacís (Ciudadanos), la compulsión de cierres y contratos genera «inseguridad y sospecha»; Ortega (UPyD) señala que, en los últimos años, los principales actores urbanísticos han acabado siendo los tribunales de justicia, como muestra la reciente paralización de la operación Mahou-Calderón; para Carmena (Ahora Madrid), es evidente que las grandes empresas constructoras llegan a acuerdos entre sí para repartirse las obras y los servicios municipales, porque constituyen un verdadero cártel; Carmona (PSOE) afirma que se niega a convertirse en consejero delegado de ciertas grandes operaciones; Henríquez de Luna (número dos de la candidatura del PP) sostiene que hay que tener en cuenta la crisis para entender algunas operaciones, que las grandes se tendrán que decidir con «participación directa» y que no se puede venir de forma repentina tratando de imponer un modelo de ciudad (Gómez, 2015).

Y la prensa también se hace eco de las opiniones que emiten los partidos políticos y viene a demostrar que las operaciones urbanísticas están en el punto de mira de muchos ciudadanos: el PSOE ve necesario replantear las operaciones, pues son una vuelta a la política del ladrillo por el ladrillo y lamenta que ahonde en un modelo urbano agotado; Ciudadanos se muestra partidario del «consenso y la negociación»; IU muestra un rechazo frontal a las operaciones Chamartín y Calderón, pues ve en la primera «una barbaridad usar tres millones de metros para vivienda libre cuando hay 40.000 casas vacías de bancos» y en la segunda «una operación puramente especulativa»; Ahora Madrid es contraria a la Operación Chamartín porque no es un objetivo importante hacer este paquete inmenso de casas y aboga por una «revisión integral del planteamiento urbanístico» de la actuación Calderón, así como por «asumir las sentencias de los ámbitos anulados por el TSJM»; y el PP recalca que «las administraciones no lideran los proyectos, sino que crean las condiciones para que se desarrollen» (*El Mundo*, 2015b).

Tras las elecciones municipales del 24 de mayo de 2015, el gobierno recae en la plataforma Ahora Madrid, a la que apoya el PSOE. Se abre en el consistorio un periodo de replanteamiento de las dos operaciones de remodelación urbana que, con un proyecto urbanístico muy avanzado, se encuentran a falta de su aprobación definitiva.

4.1. Distrito Castellana Norte. La gran operación en el aire

Una de las primeras acciones del Ayuntamiento es la de iniciar un proceso participativo, abierto a organizaciones representativas de la ciudad y profesionales del urbanismo, la ecología y los transportes, para generar propuestas en torno a los problemas y las posibles soluciones sobre el desarrollo de la operación. La promotora se niega a acudir a las mesas de participación, a las que califica de «una vía paralela carente de cobertura legal para desvirtuar el plan urbanístico hasta el punto de paralizarlo *sine die* y dejarlo de hecho sin efecto» (*Economía Digital*, 2016).

Entre los cambios que baraja el consistorio están la reducción del volumen urbanizable, revisando a la baja la edificabilidad de 1,8 m²/m², y reducir el coste de las infraestructuras previstas (*El País*, 2015d). No obstante, prefiere esperar hasta después de las elecciones generales para resolverlo, pues: «Estamos al borde de un nuevo proceso electoral y hay que tenerlo en cuenta. Es una operación que lleva 20 años, ¿es necesario resolver en estos escasos dos meses y medio? (...) esta operación urbanística tiene que ver con las elecciones porque está implicado fundamentalmente el Ministerio de Fomento» (*El País*, 2015b).

Pero la promotora tiene prisa y lanza un ultimátum al Ayuntamiento: «Si para el 31 de diciembre de 2016 no se han iniciado las obras, el proyecto se retirará» (*El País*, 2015c). La FRAVM, que siempre se opuso al proyecto, sale al quite con un comunicado en el que manifiesta que «Deliberadamente, la entidad financiera obvia que la inmensa mayoría de las asociaciones vecinales de los barrios afectados se han manifestado en contra de su proyecto ya que no se ajusta a las necesidades de sus vecinos y vecinas», añade que diecisiete asociaciones de la zona han formado una plataforma para pedir al Ayuntamiento que no responda a las prisas de DCNM y agrega que el proyecto «no responde a los intereses de los vecinos, sino de los bancos y constructoras» (*Periódico Diagonal*, 2016).

También Eduardo Mangada, que ha seguido el proceso con todo detalle, aprovecha para subrayar que: «Esta declaración es la definición más exacta y transparente de cuál es el contenido y la finalidad última de la otrora llamada Operación Chamartín: conseguir un

trozo de ciudad acotado, santificado por las administraciones públicas y entregado a un grupo inversor capitaneado por el BBVA para rentabilizar unos fondos a lo largo de un periodo de veinte años (...). Por lo tanto, dejemos de hablar de un proyecto inmobiliario vinculado a la urbanización y construcción de infraestructuras y edificios en esta enorme y estratégica zona de Madrid rebautizada como Distrito Castellana Norte. Démosle un nombre más exacto: Cortijo BBVA (...) Aceptemos la amenaza de Antonio Béjar de que puede llegar un día en que se agoten y entonces no haya plan. Pues bien, ese día deberíamos fijarlo hoy. Y para bien de Madrid no habrá un plan al gusto de DUCH. Pero sí habrá un nuevo plan más culto urbanísticamente, más sensible a las demandas y expectativas de los madrileños y más acorde con la ideología progresista por la que hemos apostado, con nuestro voto, la mayoría de los ciudadanos. Madrid se lo merece» (Mangada, 2015).

La situación creada tras las elecciones generales del 20 de diciembre de 2015 y, sin tener claro quién se hará cargo del gobierno de la nación, abre un periodo en el que la promotora sigue presionando y no deja de publicitar la operación: «El proyecto está vivo, muy vivo, pendiente exclusivamente de elevarlo al pleno del Ayuntamiento para su aprobación definitiva (...). El proyecto respeta el marco legal, respeta escrupulosamente la legislación, no pide que se cambie ninguna norma y lo mínimo que pedimos a la Administración es que ejerza sus potestades y apruebe el proyecto» (*El Confidencial*, 2016). Y aprovechando el Foro de Urbanismo Sostenible, organizado por el diario *El País*, y patrocinado por DCN y el BBVA, la promotora anuncia que planea construir el rascacielos más alto de Europa, con 70 plantas. La mayoría de los asistentes, empresarios y expertos del sector que arrojan la operación, sostienen que el stock de viviendas y oficinas está agotado y que hay espacio ya para nueva construcción. Y añaden algunos, como el presidente de RICS en España que «el urbanismo de Madrid está politizado y judicializado», y el presidente de la asociación española de la Consultoría Inmobiliaria que «no hay que demonizar a las empresas» (*El País*, 2016d).

De la última declaración del Ayuntamiento sobre la operación se desprende que está ultimando un plan urbanístico alternativo a Distrito Castellana Norte y que estará listo antes del verano: «El problema no es de torres sino de un planteamiento financiero que puede plantear unas posibilidades para un futuro muy remoto en virtud de una asignación de derechos para unas empresas» (*El País*, 2016e).

4.2. La Operación Mahou-Calderón. Hacia un posible acuerdo

Lo que pudiera haber sido un respiro para la promotora al aprobar la Comunidad en diciembre de 2015 la modificación de la Ley del Suelo que permite la construcción de los edificios propuestos, que era el gran impedimento para que el plan urbanístico siguiese el curso que estaba previsto, se enturbia al denegar el TSJM la retirada de la suspensión cautelar de la ejecución del plan parcial que en su día interpuso Ecologistas en Acción, pues entiende que la revocación de esta medida no puede «proceder en razón de los distintos avances que se vayan haciendo durante el proceso legal» (Ecologistas, 2015; *El País*, 2016b).

Pero el Ayuntamiento también se encuentra con un problema que le puede enfrentar a millonarias indemnizaciones. Cuando se firmó en 2014 el convenio entre las partes, se adhirieron a una serie de supuestos que, en caso de incumplimiento, conllevarían una indemnización por parte del municipio al club de fútbol. Esta cláusula se activaría si en diciembre de 2016 el consistorio continuase frenando la operación. La suma entre la compensación de no cumplir el convenio, más las indemnizaciones correspondientes

a las obras realizadas, y a los daños y perjuicios que podrían alegar tanto el club como FCC, alcanzaría los 200 millones de euros (*El Confidencial*, 2015).

Pero parece que el horizonte se va aclarando para ambas partes. Cuando el club de fútbol se hizo con los derechos del suelo que pertenecían a FCC, al desvincularse esta de la operación en 2014, obtuvo un crédito de 160 millones para finalizar La Peineta y que piensa devolver cuando venda el suelo del Calderón, pues su intención no es construir las viviendas sino subastar los derechos al mejor postor. Y ahora está trabajando para llegar a un acuerdo con el Ayuntamiento. Se compromete a modificar el proyecto arquitectónico con la condición de que las plusvalías que obtenga compensen el coste de la Peineta. El proyecto se plantea sin rascacielos y reduce el número de viviendas, tal y como exigía el gobierno municipal, pero no baja tanto la edificabilidad, dado que las viviendas tendrán mayor superficie. Ahora sí, el Ayuntamiento deberá asumir o renunciar a la principal carga urbanística: el soterramiento del último tramo de la M-30 junto al río (*El País*, 2016a).

El Ayuntamiento va a estudiar el nuevo proyecto que someterá a audiencia pública para consensuarlo con los vecinos de la zona: «Vamos a negociar con todos los actores implicados y vamos a plantear un modelo nuevo: un diseño razonable, de una escala similar a la que tiene en su entorno, en el que se refuercen las dotaciones y los equipamientos que necesita el propio distrito (...) que no se conciba como un mero proyecto especulativo para pagar los costes, ni que todas las cargas urbanísticas se financian con incrementos de edificabilidad» (*El Mundo*, 2016). Otra de las cuestiones que tendrá que estudiar el grupo de trabajo a tres bandas es si se mantiene el plan de soterrar la M-30 en los términos en los que estaba previsto y, en ese caso, cómo se financiaría. El club y la Mahou han ofrecido una solución: cubrir ese tramo de autovía con un parque elevado inspirado en el High Line neoyorquino (*El País*, 2016c).

5. Conclusiones

Tras el análisis realizado de estas operaciones urbanísticas madrileñas se puede afirmar que son ejemplos «de libro» del urbanismo neoliberal. En el proceso descrito, han ido apareciendo los ingredientes del modelo que muchos investigadores han reconocido en otras ciudades desde finales del siglo XX. Se ha puesto en evidencia que la lógica del mercado ha penetrado en el campo de la planificación urbanística y en los discursos político-económicos que regulan los procesos de gobernanza de la ciudad. También se ha dado entrada a voces discordantes, políticas y ciudadanas, que a lo largo del proceso y en estos momentos, cuestionan y denuncian el modelo por favorecer, a corto plazo, una rentabilidad económica a los intereses privados, e ir en contra del beneficio común, a corto y a largo plazo.

Dicho esto, traemos aquí una consideración general que hemos reconocido en el caso madrileño: «Y si en todo el mundo capitalista desarrollado, las ciudades se han transformado en lugares estratégicamente centrales para el avance irregular de los proyectos reestructuradores neoliberales (...) es también en el ámbito urbano donde se da el reiterado fracaso de las políticas neoliberales y algunas esporádicas resistencias a ella, con lo que también se hacen visibles ciertos límites potenciales del proyecto neoliberal» (Theodore *et al.*, 2009). Celebraríamos que las «resistencias», a las que en estos momentos se suma un gobierno municipal progresista, fuesen capaces de cambiar el rumbo de los hechos, de lo contrario, estaremos condenados a sufrir una ciudad cada vez más segregada no solo desde el punto de vista urbanístico, sino también económico y social.

Bibliografía

- AGUILERA, F. y NAREDO, J. M. (2009): Economía, poder y megaproyectos, Madrid, Fundación César Manrique.
- 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 p. 181-208.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID (2002): 4 años de gestión del Plan General de Ordenación Urbana 1997. Madrid, Gerencia Municipal de Urbanismo.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID (2008): Convenio para la gestión y ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 Prolongación de la Castellana. Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda. Memoria de Gestión 2008.
- BOCM (2015): «Se aprueba el Plan Parcial de Reforma Interior de desarrollo del Área de Planeamiento Remitido 02.21 “Mahou-Vicente Calderón”, Distrito de Arganzuela». Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid nº 52.
- BRANDIS, D. y RÍO, I. (1995): «Las grandes operaciones de transformación urbana. El Pasillo Verde Ferroviario de Madrid», *Ería*, n. 37, p. 113-128.
- CORRAL, M. (2009): Grandes Proyectos urbanos. Actores públicos y privados en el emprendimiento Puerto Madero (1989-2009), V Jornadas de Jóvenes Investigadores, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Gino Germani, en http://webiigg.sociales.uba.ar/iigg/jovenes_investigadores/5jornadasjovenes/EJE6/Conflictos,%20Desarrollo/ponencia%20Manuela%20Corral.pdf
- CUENYA, B. (2012): Grandes proyectos urbanos: miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña, Buenos Aires, Café de las ciudades, en http://saber.ucv.ve/ojs/index.php/rev_urb/article/viewFile/5583/5367
- CRUZ GALLACH, H. (2008): «El auge de los planes estratégicos y los proyectos urbanos: hacia un planeamiento urbanístico consensuado», *Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008, en <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/308.htm>
- DIARIO DE SESIONES DEL SENADO (1999): «Interpelación de D. Juan Antonio Barranco Gallardo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el desarrollo actual de la actuación conocida como Operación Chamartín, cuyo objetivo urbanístico era el desarrollo de los suelos de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) en la prolongación del Paseo de la Castellana de Madrid» (10-3-1999), en [http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/PopUpCGI?CMD=VERLST&BASE=puw6&DOCS=1-1&QUERY=\(SEP199903100122.CODI.\)](http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/PopUpCGI?CMD=VERLST&BASE=puw6&DOCS=1-1&QUERY=(SEP199903100122.CODI.))
- DÍAZ ORUETA, F. (2013): «Sociedad, espacio y crisis de la ciudad neoliberal», en CUCÓ, J. (ed.): *Metamorfosis urbanas. Ciudades españolas en la dinámica global*, Barcelona, Icaria, p. 81-107.
- DISTRITO CASTELLANA NORTE (2015), en <http://www.districtocastellananorte.com/>
- ECOLOGISTAS EN ACCIÓN (2014): «Mahou-Calderón y edificio España, pelotazos inmobiliarios por encima del interés general», en <http://www.ecologistasenaccion.es/article29041.html>

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN (2015): «Admitido a trámite el recurso contra el plan parcial de la operación Mahou-Calderón», en <http://www.ecologistasenaccion.es/article30205.html>

ECONOMÍA DIGITAL (29-3-2016): «Podemos da el golpe definitivo al BBVA en la operación Chamartín», en <http://www.economiadigital.es/es/notices/2016/03/podemos-da-el-golpe-definitivo-al-bbva-en-la-operacion-chamartin-82751.php>

EL CONFIDENCIAL (22-10-2015): «Carmena deberá pagar hasta 200 millones al Atlético si frena la operación Calderón», en http://www.elconfidencial.com/espana/madrid/2015-10-22/carmena-debera-pagar-hasta-200-millones-al-atletico-si-frena-la-operacion-calderon_1067959/

EL CONFIDENCIAL (13-4-2016): «La Operación Chamartín calienta Madrid: “las obras están más cerca que nunca», en http://www.elconfidencial.com/vivienda/2016-04-13/bejar-sobre-operacion-chamartin-las-obras-estan-mas-cerca-que-nunca_1183035/

EL MUNDO (10-9-2004): «La operación Chamartín tendrá tintes más sociales».

EL MUNDO (17-10-2014): «Las viviendas de la operación Calderón, a la venta en 2016».

EL MUNDO (6-2-2015a): «Los 17.739 pisos de la operación Chamartín, objeto de deseo».

EL MUNDO (22-5-2015b): «Las grandes operaciones urbanísticas en Madrid, en el aire».

EL MUNDO (11-12-2015c): «Castellana Norte es vital para Madrid».

EL MUNDO (27-2-2016): «El Ayuntamiento de Madrid “resetea” la Operación Mahou-Calderón».

EL PAÍS (29-10-1993): «El diseño de Bofill y el dinero de Argentaria ganan la reforma de la estación de Chamartín».

EL PAÍS (11-12-1998): «PP y PSOE se acusan de tener ex altos cargos que especulan en Chamartín».

EL PAÍS (18-11-1999): «El PSOE anuncia que impugnará el aumento de pisos y oficinas en la nueva Castellana».

EL PAÍS (26-5-2000): «Operación Chamartín, en línea de salida».

EL PAÍS (9-11-2001a): «Chamartín pierde el tren».

EL PAÍS (16-11-2001b): «Madrid, por las nubes».

EL PAÍS (12-9-2006a): «El PP exige conocer las plusvalías de la Operación Chamartín para desbloquearla».

EL PAÍS (17-11-2006b): «El Atlético pretende recalificar el estadio Calderón para construir 2.200 viviendas».

EL PAÍS (19-7-2007a): «Adiós al Calderón».

EL PAÍS (7-12-2007b): «Chamartín llama a la puerta».

EL PAÍS (3-2-2012a): «La justicia tumba el proyecto urbanístico del Atlético y la Mahou».

EL PAÍS (10-2-2012b): «La Operación Calderón tiene salida».

EL PAÍS (2-7-2014): «Dos rascacielos sustituirán al Calderón».

EL PAÍS (24-4-2015a): «La justicia prohíbe derribar el estadio Vicente Calderón para hacer rascacielos».

EL PAÍS (8-9-2015b): «Carmena supedita la Operación Chamartín a las generales».

- EL PAÍS* (11-11-2015c): «La última ofensiva de la Operación Chamartín».
- EL PAÍS* (24-11-2015d): «El consistorio quiere reducir la Operación Chamartín».
- EL PAÍS* (27-2-2016a): «El Atlético asume la Operación Calderón y renuncia a los rascacielos».
- EL PAÍS* (6-4-2016b): «El Superior mantiene paralizada la Operación Calderón».
- EL PAÍS* (12-4-2016c): «El Atlético incluye un parque elevado sobre la M-30 en la Operación Calderón».
- EL PAÍS* (17-4-2016d): «Madrid busca redibujar su horizonte».
- EL PAÍS* (19-4-2016e) «Carmena ultima un plan urbanístico alternativo a la Operación Chamartín».
- EZQUIAGA, J. M. (2013): «Prolongación de la Castellana de Madrid: la ciudad dentro de la ciudad», en VINUESA, J. *et al* (coord.): Reflexiones a propósito de la revisión del Plan General de Madrid, Madrid, TRyS, p. 545-554.
- FRAVM (2002): «Alegaciones a la modificación puntual del Plan General en el ámbito del APR 08.03 *Prolongación de la Castellana*», en <http://www.aavvmadrid.org/.../Alegaciones%20a%20la%20modificación%20d...>
- GAJA, F. (2015): «Urbanismo concesional, modernización, privatización y cambio de hegemonía en la acción urbana», *Ciudades*, n. 18 (1), p. 103-126.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (2015): Candidatos municipales y «momentos» (16-5-2015), Madrid, en <http://josefinagomezmandoza.com/blog/>
- INMOLEY (2015): «La Operación Calderón reactiva el urbanismo de Madrid», en <http://www.inmoley.com/NOTICIAS/1412345/2014-1-inmobiliario-urbanismo-vivienda/010-14-inmobiliario-010-20.html>
- LEAL MALDONADO, J. (2002): «Desequilibrio territorial e insostenibilidad: la Ampliación de la Castellana», *Revista Menhir*, n. 8, p. 44-50, en BORJA, J. (2003): *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza.
- LUNGO, M. (2005): «Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana», *Mundo Urbano*, n. 34, http://saber.ucv.ve/ojs/index.php/rev_urb/article/viewFile/5583/5367
- MADRID* (2014): «Aprobado el Plan Parcial de Reforma Interior que ordena el ámbito Mahou-Calderón, una oportunidad para Madrid», en <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Actualidad/Noticias/Mahou-Calderon-una-oportunidad-para-Madrid?vgnextfmt=default&vgnextoid=7aa492344dbf6410VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=a12149fa40ec9410VgnVCM100000171f5a0aRCRD>
- MANGADA, E. (1993): «Chamartín, a la sombra de KIO», en http://elpais.com/diario/1993/11/05/madrid/752502286_850215.html
- MANGADA, E. (2015): «Chamartín. Un cortijo para el BBVA», en <http://www.nuevatribuna.es/articulo/madrid/chamartin-cortijo-bbva/20151127075618122805.html>
- MONCLÚS, F. (2007): «Teorías y formas de intervención urbanística en los años 90: tradiciones y paradigmas», en <http://www.xcosta.arq.br/atlas/autores/cursos/monclus.htm>

- MUNIMADRID* (2015): Convenio urbanístico para la gestión y ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior del Área de Planeamiento Remitido APR 08.03 «Prolongación Castellana» del Plan General de ordenación Urbana de Madrid de 1997, que sustituye al convenio suscrito el 10 de noviembre de 2011, en <ftp://rfa.munimadrid.es/PGOUM/PPRI%20APR%2008.03%20PROLONGACION%20CASTELLANA/CONVENIO/CONVENIO%201034%20-%201080.pdf>
- NAREDO, J. M. (2010): «El modelo inmobiliario español y sus consecuencias», Ciudades para un futuro más sostenible», en <http://habitat.aq.upm.es>
- OBSERVATORIO METROPOLITANO (ed.) (2013): Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis, Madrid, Traficantes de Sueños.
- PERIÓDICO DIAGONAL* (4-3-2016): «Hasta 17 asociaciones vecinos rechazan la operación Chamartin del BBVA», en <https://www.diagonalperiodico.net/global/29612-hasta-17-asociaciones-vecinos-rechazan-la-operacion-chamartin-del-bbva.html>
- PINSON, G. (2011): Urbanismo y gobernanza de las ciudades europeas. Gobernar la ciudad por proyecto, Valencia, Universidad de Valencia.
- PYBUS OLIVERAS, M. (2012): «Desmontando dogmas: la desregularización urbanística», en <http://latramaurbana.net/2012/11/21/desmontando-dogmas-la-desregularizacion-urbanistica/>
- RODRÍGUEZ, A. y ABRAMO, P. (2001): «Grandes proyectos urbanos y su impacto en el mercado de suelo urbano», Lincoln Institute of Land Policy, en <http://190.25.225.118/esing/MAESTRIA/DVD2/Comisi%C3%B3n%20de%20medio%20ambiente%20y%20vivienda/Legislacion%20en%20general/Tematicas/Macroyectos/Documentos.pdf>
- RODRÍGUEZ, A., MOULAERT, F. y SWYNGEDOUW, E. (2001): «Nuevas políticas urbanas para la revitalización de las ciudades en Europa», Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, XXXII, n. 129, p. 409-424.
- SAINZ GUERRA, J. L. (coord.) (2007): La remodelación de la ciudad europea, Valladolid, Universidad de Valladolid.
- SAN JOSÉ INMOBILIARIA (2009): «Aprobado inicialmente el Plan Parcial de Prolongación de la Castellana que gestionará DUCH (Desarrollo Urbanístico Chamartín), sociedad participada por el GRUPO SAN JOSÉ y BBVA». Nota de prensa (5-11-2009), en http://www.grupo-sanjose.com/pt/n_Aprobado-inicialmente-el-Plan-Parcial-de-Prolongacion-de-la-Castellana-que-gestionara-DUCH--Desarrollo-Urbanistico-de-Chamartin--sociedad-participada-por-GRUPO-SANJOSE-y-BBVA_122
- THEODORE, N., PECK, J. y BRENNER, N. (2009): «Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados», Temas Sociales, n. 66, p. 1-11.
- TRIBUNAL SUPREMO (2012): «Sentencia T.S. (Sala 3) de 26 de septiembre de 2012», en <http://portaljuridico.lexnova.es/jurisprudencia/JURIDICO/151258/sentencia-ts-sala-3-de-26-de-septiembre-de-2012-expropiacion-forzosa-derecho-de-reversion-de>

- TRIBUNAL SUPREMO (2015): «Recurso promovido contra la sentencia dictada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en fecha 21 de junio de 2013, en el Recurso Contencioso-administrativo 1277/2011, sobre aprobación definitiva Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 Prolongación de la Castellana», en <http://www.poderjudicial.es/.../SALA%20DE%20PRENSA/.../TS%20Cont%20...>
- VÁZQUEZ JUSTEL, G. (2000): «Proyectos Urbanos recientes en ciudades españolas», en ÁLVAREZ MORA, A. (coord.): Ciudad, territorio y patrimonio. Materiales de intervención, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística, p. 261-272.
- VIEIRA, E. J., ITO, G., ASHINO, T. *et al.* (2014): «Análisis del diseño urbano contemporáneo en América Latina», AUS, n. 15, p. 9-15, en http://mingaonline.uach.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-72622014000100003&lng=es&nrm=iso
- YNZENGA, B. (2004): «La prolongación de la Castellana», en http://www.abc.es/hemeroteca/historico-30-06-2004/abc/Madrid/la-prolongacion-de-la-castellana_9622307850468.html

Aplicación de metodologías participativas en el uso y gestión del espacio público. El caso de las Palmas de Gran Canaria

ITAHISA CHÁVEZ SANTANA

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
ichavezsant@gmail.com

CARMEN GINÉS DE LA NUEZ

Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
carmen.gines@ulpgc.es

Resumen:

La participación de asambleas de barrio y colectivos vecinales en el desarrollo urbano permite abordar la problemática de la movilidad y los transportes, y la recuperación de entornos de convivencia a una velocidad a la que la gestión pública y los proyectos urbanos no han sido capaces de adaptarse.

La dinámica de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, desde finales del siglo XX, ha producido transformaciones sociourbanas, generando la ampliación del perímetro de la ciudad. Nuevos escenarios y crecientes necesidades relacionadas con los espacios de vida cotidiana y colectiva que, desde la crisis del 2008, son más evidentes con la aplicación de políticas de austeridad que agravan las desigualdades.

Palabras clave: gestión urbana, servicios públicos, movilidad, participación ciudadana, Las Palmas de Gran Canaria

Abstract: Application of participatory methodologies in the use and management of public space. The case of Las Palmas de Gran Canaria.

The participation of neighborhood assemblies and neighborhood groups in urban development, can address the problem of mobility and transport and recovery environments coexistence at a speed at which the governance and urban projects have not been able to adapt.

The dynamics of the city of Las Palmas de Gran Canaria since the late twentieth century has produced socio-urban transformations, generating expanding the perimeter of the city. New scenarios and growing needs related to everyday spaces and collective life that since the 2008 crisis, are more evident with the implementation of austerity policies that exacerbate inequalities

Keywords: urban management, public services, mobility, citizen participation, Las Palmas de Gran Canaria

1. Introducción

La participación de la ciudadanía en decisiones de interés social, económico o en la planificación no es un asunto nuevo. Desde mediados del siglo pasado, la comunidad local se viene incorporando en diferentes grados de implicación y complejidad al quehacer administrativo municipal en las ciudades europeas impulsados por gobiernos centrales (FONT, 2001; GRAIZBORD, 2014). La denominada crisis de las democracias participativas (PINDADO, 2008), la desconfianza hacia las acciones políticas, la dificultad en la toma de decisiones y la intervención del sector privado en espacios estratégicos de la ciudad avivan el interés de los ciudadanos a participar, sobre todo, en la planificación urbana municipal. Su incorporación en la toma de decisiones está vinculada, por un lado, a que durante buena parte de la democracia, la gestión de la planificación urbanística ha sido predominantemente tecnócrata y ante un conflicto determinado, o para tomar una decisión administrativa, se solicitaba la colaboración de expertos que facilitaran una resolución adecuada (BORJA y CASTELLS, 1998); respuestas que con frecuencia eran correctas desde el punto técnico, pero que no satisfacían a la población porque no respondían a las necesidades de los usuarios. Y, por otro, porque las necesidades de intervención pública se han implementado considerablemente, y sobre todo se han diversificado y especializado, de modo que hasta hace unos pocos años no se gestionaban desde la Administración algunos problemas como, por ejemplo, la segregación digital, a la que ahora la gestión pública ha de dar respuesta (ESPLUGA, CEBOLLADA y MIRALLES-GUASCH, 2008).

La madurez democrática y la necesidad de resolver actuaciones con la menor fricción entre los usuarios ha incorporado a los ciudadanos en la toma de decisiones de los procesos urbanísticos, mutando del rol reivindicativo y de protesta (más al uso en los primeros años de la democracia), a otro más activo y propositivo (BONET, 2012). Detrás de este cambio de actitud está la mayor formación de la ciudadanía (a veces más que la clase política), mejor y más acceso a la información, y que un voto a un partido político no legitima cada una de las actuaciones que la Administración local quiera emprender, por lo que el usuario opta por involucrarse, en mayor grado, en las decisiones más cercanas (PINDADO, 2008).

La crisis política profunda de los últimos años, combinado con algunas malas formas de tomar decisiones desde la Administración local, abre un nuevo periodo en el que la ciudadanía reclama mayor control de las decisiones políticas y que se tengan en cuenta múltiples intereses acordes con las diferentes percepciones de la realidad (ESPLUGA *et al.*, 2008). Esta situación de cambio se produce en un momento en el que el espacio público sobrevive a la profunda pérdida de parte de sus funciones sociales, sobre todo las de intercambio y de actividades colectivas, en el que se sostiene cada vez menos interacción entre los ciudadanos, y también como elemento de conexión entre diferentes lugares o partes de la ciudad, que responde a la identidad y expresión de la comunidad (Borja, J., 2001: 21).

La ciudadanía ha tenido una doble forma de incorporación a la participación activa (BONET, 2012): a demanda de la población ante la incapacidad de los parlamentos municipales para dar respuesta a todos los conflictos, o, por el contrario, cuando la Administración lo organiza (con frecuencia de forma improvisada) para evitarse conflictos ulteriores. Esta última ha predominado en las esferas municipales, promovida por la Administración en busca de comunicación con la ciudadanía, de arriba hacia abajo (PINDADO, 2008: 123). Pero la participación es una interacción entre partes, y debe verse como medio para debatir el pluralismo de opiniones y de actuaciones, y no siempre como medio para asumir las propuestas de un determinado colectivo. En la interacción es necesario tener en cuenta la escala y el momento de intervención (GRAIZBORD, 2014): no será lo mismo en el caso de

una ciudad, que de un barrio o de un espacio de relación vecinal; como tampoco es igual si la consulta se realiza antes o después de la intervención del planeamiento.

El hecho de integrar la participación ciudadana en el diseño de espacios públicos recuperando los lugares de estancia y de convivencia, debe llevarse a cabo atendiendo a lo cotidiano mediante actuaciones coordinadas que combinen la comunicación de la municipalidad con la ciudadanía, y que permitan trasladar los resultados a los gestores supralocales, facilitando así mejorar la calidad ambiental y de vida en el entorno urbano y el desarrollo íntegro de las urbes en un contexto global (PERAHIA, 2007). La práctica de metodologías participativas en la gestión urbana, permite considerar los hábitos o actividades que desarrollan los diferentes grupos de población, y por tanto, genera beneficios para la colectividad, acorde a sus prácticas cotidianas: tiende a optimizar las condiciones de seguridad, permite sostener vínculos educativos y culturales intergeneracionales; reduce los costes sanitarios al permitir el desarrollo de emociones, experiencias y hábitos positivos; incluso aumenta la autonomía de quienes intervienen en la atención y los cuidados de menores, mayores y personas con limitaciones o discapacidades varias.

En este contexto se presenta una experiencia desarrollada en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, mediante la aplicación de metodología participativa en relación a la movilidad urbana. En concreto, se exponen los resultados y conclusiones de una intervención integrada como parte del programa de actividades de la Semana Europea de Movilidad del pasado año 2015. Para poder entender un poco más, en primer lugar, se valora la experiencia participativa incidiendo en los Foros Ciudadanos de movilidad. Posteriormente, se explican las diferencias entre los distritos urbanos donde se ha llevado a cabo la experiencia y se detalla la metodología empleada en los foros de los que son extraídos los resultados que se presentan.

2. Experiencia participativa: área de intervención y metodología

El objetivo de mejorar la gestión y el diseño urbano, radica en mantener y optimizar las funciones del espacio público como base en la estructura de las ciudades (PERAHIA, 2007). Así, el desarrollo de actividades cotidianas y múltiples desplazamientos en el espacio público requiere convertirlo en un entorno saludable, cómodo y seguro, que contemple el contacto y la presencia de elementos indispensables para mejorar la calidad de vida de los grupos sociales, como pueden ser el desarrollo de la infancia o el equilibrio de la población adulta. De este modo, el espacio público responde a su función social, que se complementa con la función urbanística y/o paisajística, en la medida en que busca reducirse la heterogeneidad de los lugares de convivencia mediante la integración de elementos naturales que, a su vez, sustentan la función ecológica, y potencia así las dos anteriores.

La demanda de los elementos que favorecen el desarrollo de dichas funciones, corresponde claramente a quienes viven y usan el entorno urbanizado: los ciudadanos, residentes o usuarios. Por tanto, son ellos quienes deben orientar el diseño de las ciudades, para lo cual es necesario integrar metodologías participativas a los procesos de gestión de las políticas públicas en sus diferentes escalas, ámbitos y/o áreas, mediante instrumentos adaptados al organismo de que se trate.

En lo que refiere a Las Palmas de Gran Canaria, las metodologías participativas organizadas desde la Administración Pública (de arriba hacia abajo) están presentes incluso a escala supramunicipal. Así, existen órganos que evalúan, estudian y promueven actuaciones

para la provisión integral de servicios, en el que participan gestores públicos de ámbito insular y local, representantes de diversos colectivos independientes, de universidades y de mancomunidades (sirva de ejemplo el Observatorio de Accesibilidad, dependiente del Instituto de Atención Social y Sociosanitaria). A pesar de ser instrumentos orientados a la participación, los principales encuentros y mesas de trabajo prescinden de la presencia de técnicos y profesionales independientes que puedan sumar conocimientos sobre las distintas técnicas y métodos de intervención para la rehabilitación, la adaptación y la modernización del espacio urbano; y tampoco cuentan con la participación de ciudadanos o representantes inframunicipales que incorporen la visión microespacial.

Por otra parte, a escala local, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, y más concretamente, de la Concejalía de Movilidad, ha integrado modelos participativos que permiten intervenir en base a las particularidades del espacio urbano en toda su extensión. Esto es, a través de encuentros bimestrales orientados a la participación técnica externa para tratar sobre modos de transporte concretos, como la bici y la moto; y a la participación ciudadana abierta a cualquier interesado, si bien en este caso se ha planteado como foro ciudadano de movilidad, celebrado únicamente en el contexto de la Semana Europea de Movilidad 2015.

2.1. Área de intervención

El municipio de Las Palmas de Gran Canaria presenta dificultades para el desarrollo de una movilidad terrestre fluida, cómoda y efectiva. Con una extensión de aproximadamente cien kilómetros cuadrados, se caracteriza por una compleja morfología y un accidentado relieve, donde se desarrolla un modelo de movilidad basado en el uso generalizado del vehículo privado. La configuración urbana está condicionada por un fuerte desnivel que divide la franja litoral del interior. Un salto en altura de entre 25 y 55 metros que divide la ciudad de forma paralela a la línea de costa, a unos 650 metros hacia el interior, que permite diferenciar entre las zonas alta y baja de la urbe, con incisiones sucesivas de pronunciada pendiente que cruzan la ciudad desde el interior hasta la costa, atravesando el municipio.

La ciudad desarrolla su crecimiento postindustrial como centro neurálgico y administrativo de carácter insular y regional, muy vinculado a la actividad comercial portuaria, resultado de la expansión del comercio marítimo con el Atlántico. En las diferentes etapas de desarrollo, la configuración urbana antes de la década de los noventa del siglo XX, estuvo marcada por la inexistencia de planes urbanísticos efectivos, hecho al que responden algunas intervenciones para la integración de nuevos espacios públicos y servicios, en los que han participado grupos ciudadanos como parte fundamental de los procesos de rediseño y modernización; aunque en la mayoría de los casos, la participación ha sido inexistente, orientados exclusivamente por la gestión pública.

A medida que la actividad portuaria se consolida, se implementa el crecimiento natural con las adiciones de la población del interior y de otras islas, hecho que produce un aumento exponencial de la demanda de viviendas, y que genera la aparición de núcleos de autoconstrucción y otros residenciales, desprovistos de espacio suficiente para acoger servicios básicos, oferta de abastecimiento cercana, infraestructura viaria acondicionada a la convivencia del peatón y el transporte motorizado, etc.

Paulatinamente, la ciudad continúa su crecimiento, intentando mejorar la situación mientras se produce la colmatación de la franja costera próxima al centro histórico y espacio portuario, mientras avanza hacia el interior del municipio. En este proceso, se identifican

administrativamente los distritos cuya configuración se ha adaptado históricamente al proceso de construcción de la ciudad (figura 1). Cinco zonas configuradas por un conjunto de barrios que aportan su estructura y características, determinantes en las dinámicas políticas, económicas y sociales de cada caso.

Así, en el distrito Vegueta-Cono Sur-Tafira, conviven el centro histórico de la ciudad y los barrios anexos que acogieron la primera expansión urbana, en el entorno de Vegueta, con edificios con funciones jurídicas, administrativas, políticas y religiosas que combinan la tradición con el modernismo; un conglomerado de barrios populares de diversa morfología, algunos tradicionales desarrollados mediante proceso de autoconstrucción sin planificación en su crecimiento, asentados sobre laderas de aguda pendiente, y otros encorsetados en decenas de bloques con zonas de esparcimiento escasas y muy limitadas proyectadas alrededor de los años setenta del siglo XX, que configuran el Cono Sur, con acceso directo a la principal autovía y mejor comunicación que otros núcleos o barriadas, localizadas en el extremo sur del municipio; y otros espacios de interior, en los que conviven actualmente reductos de la actividad tradicional primaria con edificaciones unifamiliares enmarcadas en un entorno paisaje rural, y urbanizaciones dispersas más recientes, que han mejorado su conexión en la última década tras el desarrollo de la nueva vía de circunvalación.

Figura 1. Término municipal de Las Palmas de Gran Canaria. Distritos.



Fuente: elaboración propia.

En el sector noreste del municipio, el distrito Isleta-Puerto-Canteras queda configurado por dos núcleos urbanos que responden a procesos de desarrollo particularmente marcados por la participación y el arraigo de sus residentes. De un lado, La Isleta, estrangulada entre el Monumento Natural y el Istmo de Guanarteme, repuntó su desarrollo tras la construcción de la obsoleta infraestructura viaria de conexión con la zona portuaria, que produjo durante el cambio del siglo XIX al XX, un crecimiento de más de 20 mil habitantes en menos de cuarenta años (MARTÍN GALÁN, 1984); hecho que produjo el caos urbano, con poblamiento denso y caótico que aún hoy se percibe sobre el plano donde el arraigo, el sentido de pertenencia y la tradición han hecho de la participación ciudadana una de sus principales características, siendo pioneros en movimientos sindicales y vecinales que posteriormente se extendían al resto de la ciudad. Guanarteme, en cambio, es un barrio con un desarrollo posterior, situado en el extremo opuesto del distrito, cuyo crecimiento se vincula al traslado de población desde el interior a la costa. Vecinos obreros que trabajaron en la industria conservera hasta avanzado el siglo XX. Dos núcleos caracterizados por viviendas terreras unifamiliares, separados por la playa de Las Canteras y la trama urbana anexa colmatada por edificios de varias plantas, que acogió el grueso de la actividad turística de la ciudad. Si bien, en las últimas décadas esta franja de central de conexión entre ambos núcleos tradicionales, sufre una importante residencialización que ha generado un contexto multicultural que degrada este espacio, en convivencia con la principal área comercial y de ocio del entorno moderno de la ciudad.

El distrito Centro, el segundo en población con cerca de 90 mil habitantes, se caracteriza por su configuración territorial, dividido físicamente en dos franjas lineales conectadas por un ángulo de 90 grados. En la zona de frente costero, paralelo a la bahía noreste de la ciudad, se concentra la actividad administrativa del municipio a diferentes escalas; además de lugares emblemáticos como la playa de Las Alcaravaneras, edificios y espacios históricos y culturales dispersos en barrios contiguos perfectamente comunicados entre sí por los servicios públicos de transporte, y una red de calles que configura un plano regular desarrollado durante la primera mitad del siglo XX, en el que los desplazamientos peatonales o en vehículos de tracción humana como la bicicleta son muy cómodos, debido al escaso desnivel de la zona. Por el contrario, la franja del distrito que se encamina perpendicular a la costa, acoge barrios cuya morfología se adapta a laderas de barrancos y lomos, organizados como vértebras, al borde de una antigua carretera que conecta la costa con el interior, cuyo crecimiento se produce en la segunda mitad del pasado siglo, a través de urbanizaciones y polígonos de promoción estatal. Paulatinamente, se suman espacios libres limitados, comercios de proximidad y servicios básicos de salud y gestión pública, que conviven actualmente con pequeños núcleos de actividad industrial, que han quedado prácticamente absorbidos por áreas residenciales a su alrededor.

Junto a la franja interior del distrito centro, el de Ciudad Alta configura el primer cinturón urbano de la ciudad, desarrollado a marchas forzadas a mediados del siglo XX para dar acogida a los problemas de vivienda que ya no era posible absorber en la franja litoral. Rodeado por otros tres distritos y con comunicaciones de transporte público idóneo, aunque con problemas de tráfico viario en determinadas horas del día, presenta acusadas pendientes que no han sido inconveniente para que casi la totalidad de las construcciones existentes sean edificios de entre cuatro y ocho pisos de altura, a excepción de unas pocas aglomeraciones de viviendas de autoconstrucción y algunas urbanizaciones construidas en las últimas décadas, en las que se han integrado zonas de esparcimiento de uso privado y pequeños espacios libres de uso público.

Por último, el distrito de Tamaraceite-San Lorenzo-Tenoya, con menor población, mayor extensión y localización en el interior del término municipal, absorbe el crecimiento urbano de las últimas décadas hacia la periferia y es considerado uno de los espacios más beneficiados por la creación de la nueva circunvalación, que mejora la conexión interior del municipio, y la de este con otras localidades del norte y sur de la isla. Destacan los núcleos de Tamaraceite y San Lorenzo, además de una veintena de barrios dispersos en un marco rururbano que conectan el interior con la costa por la vertiente norte del municipio, absorbidos paulatinamente por el crecimiento de la ciudad, donde la dotación de servicios es escasa —aunque apunta a un proceso de revitalización, este es lento e insuficiente, y no responde al ritmo de crecimiento de la población y del desarrollo urbano. Se trata del distrito con mayor presencia de edificaciones unifamiliares de autoconstrucción que comienzan a convivir, desde hace algunas décadas, con la proliferación de bloques de viviendas de varias plantas debido al crecimiento de la ciudad, acompañado de nuevas áreas comerciales de gran extensión.

En la zona litoral, el viario se extiende paralelo a la costa norte y este a través de dos arterias principales, con un plano generalmente ortogonal de escasa pendiente; mientras, en el interior, la fragmentación natural del territorio queda reducida a espacios más pequeños, debido al recorrido de la autovía de circunvalación y la distribución de varias avenidas que compromete el desarrollo de un nuevo modelo de movilidad más sostenible, equilibrado y seguro. Si se utilizan modos de transporte motorizados, el desplazamiento entre las diferentes zonas de la ciudad no presenta gran inconveniente; pero no ocurre lo mismo con los desplazamientos no motorizados, que presentan complicación sobre todo para la población de menor edad, mayores y personas con limitaciones de movilidad.

En este sentido, la gestión pública se ha centrado en modernizar las infraestructuras de información del transporte público colectivo, mejorar la flota de vehículos y aumentar la frecuencia en las principales líneas además de procurar la integración de un servicio público de préstamo de bicicletas efectivo, que continúa siendo deficiente, y extender su intención de integrar las dos ruedas como modo de transporte sostenible y alternativo al vehículo privado —si bien las actuaciones por reducir el uso del automóvil, favorecer la intermodalidad y mejorar la accesibilidad del espacio público continúan siendo asignaturas pendientes, principalmente fuera de los principales centros de actividad comercial y turística de la ciudad, que son los que menos se benefician de los avances y mejoras.

2.2. Metodología participativa desde la gestión pública local

Los procesos participativos en ciudades medias o grandes, pueden resultar complicados por el volumen de la población. Es posible integrar la participación a través de asociaciones y colectivos, que en el ámbito de la movilidad y los transportes suelen ser empresarios y comerciantes locales, operadores de transporte u organizaciones por la defensa del medio ambiente, entre otros. Pero cuando se trata de diseño urbano y desarrollo de nuevos proyectos para la rehabilitación y mejora del espacio, infraestructuras y servicios, cabe considerar, además, la participación a través de asociaciones vecinales y asambleas de barrio.

Mediante estos colectivos sociales configurados por zonas de residencia, es posible conocer de primera mano las necesidades y deficiencias de espacios concretos en relación con la demanda de sus vecinos, caracterizadas por la situación social y los hábitos de quienes desarrollan sus actividades cotidianas en las inmediaciones.

En Las Palmas de Gran Canaria, hasta el momento, la implicación de la ciudadanía en los procesos de gestión pública, ha sido prácticamente nula en la elaboración y ejecución de proyectos y programas de desarrollo urbano. En este caso, la integración de procesos participativos en el desarrollo de las políticas públicas de movilidad y transporte, se inicia a través de la comunicación con técnicos y profesionales independientes, quienes se incorporan a elaborar los contenidos del programa de la Semana Europea de Movilidad 2015. Así, representantes de algunos colectivos ciudadanos orientados a transformar el modelo de movilidad urbana de la ciudad, incentivan el desarrollo de encuentros que consideren la participación social a través de foros ciudadanos como complemento a las actividades de formación, ocio y recreo, previstas generalmente en el marco de estas jornadas —cuya celebración debe ser reiterada en el tiempo. Un planteamiento que supone incorporar una herramienta de información, y un canal de comunicación bidireccional entre la Administración y la ciudadanía.

De este modo, se considera celebrar a lo largo de las dos semanas en que tiene lugar el desarrollo de la Semana Europea de Movilidad, un encuentro en cada uno de los distritos del municipio con el fin de aglutinar, en cada caso, no solo a representantes de asociaciones vecinales, agrupaciones sociales de tipo juvenil o de mayores y empresarios sino, además, a vecinos e interesados en general, acercando de este modo la actividad pública a los ciudadanos, quienes participan del encuentro junto al concejal responsable del Área de Movilidad y el de distrito, además de otros técnicos de la Administración en materia de participación ciudadana, urbanismo, etc.

Las características de cada distrito responden a las particularidades del espacio que los configura, determinados por la orografía, la distribución de los núcleos, la densidad de población, los recursos o los centros de interés de proximidad, entre otros. En este sentido, la elección de los lugares de celebración de los encuentros se sitúa en locales que actúen como centros de atracción. Espacios que respondan a las mejores condiciones de conectividad respecto a los barrios implicados de cada distrito, que representen cierto interés para la colectividad o con significado para el llamamiento social —y que, además, en el plano municipal se localicen distantes unos de otros entre los diferentes distritos. Definidos los lugares de encuentro, se plantea el contenido de las sesiones, contemplando para su desarrollo la siguiente dinámica:

- Presentación o identificación de cada uno de los asistentes, que posteriormente intervienen en la tertulia.
- Dinamización de la reunión por parte de un experto o especialista en materia de movilidad y conocedor del territorio del distrito; este coordina el encuentro para asignar los turnos de palabra y encaminar los asuntos a tratar (estado de la calzada y aceras en la zona, problemática del transporte colectivo «líneas, horarios, infraestructura, etc.», seguridad vial y señalética, oportunidades de integrar la bicicleta en la zona como transporte alternativo, etc.). Se encargará, en un primer momento, de proponer diversos temas que encauce la participación de los vecinos asistentes.
- Concreción de los proyectos o líneas de actuación previstas sobre los diversos temas tratados con anterioridad por parte de los representantes locales que intervienen con aclaraciones y exposiciones.
- Por último, se abre una ronda de consultas en un ambiente distendido, de intercambio de opiniones en la que todos los asistentes interactúan sobre otras dudas o aspectos de especial interés que previamente no hayan sido tratados, y de la que se obtienen unas conclusiones finales para el cierre de la sesión.

2.3. Resultados: una experiencia carente de éxito

Esta convocatoria ha servido principalmente para tomar contacto con la realidad sociourbana e identificar las particularidades de la ciudad a través de una aproximación muy cercana, en contraposición a los planteamientos globales que se consideran generalmente como soluciones únicas a la ciudad, que entienden esta como un elemento homogéneo en sí misma, en su funcionamiento y en la velocidad de sus procesos de desarrollo natural.

Entre las principales desviaciones del planteamiento inicial se identifica la definición del contenido, con un enfoque excesivamente concreto, centrado en la integración de modos de transporte sostenible como asunto de interés absoluto para el conjunto de la población. Este hecho choca con la realidad desde diferentes perspectivas, pues las características orográficas no son las mismas para el conjunto del municipio, la distribución funcional no es homogénea, los hábitos y centros de actividad son diferentes según grupos de población, el diseño del espacio público difiere entre zonas de la ciudad y existen diferencias de servicios básicos de transporte; características que, entre otras, determinan la falta de interés por el tema propuesto para muchos vecinos.

La metodología prevista para la celebración de los foros en este primer intento, se realiza a través de asistencia abierta, propuesta por colectivos ciudadanos independientes a pesar de haber sido guiada desde la gestión pública; y estratégicamente organizada en su distribución espacial, orientada a maximizar la asistencia y participación ciudadana. A pesar de ello, el éxito de esta intervención participativa se ha visto limitado, pues escasamente se tuvo en cuenta el llamamiento a la participación, para el que principalmente se utilizaron redes sociales, no habiendo contemplado una difusión exhaustiva de comunicación directa con colectivos sociales (juveniles, vecinales, culturales, etc.), ni la inclusión de la programación en los materiales distribuidos a pie de calle a través de cartelera.

Programar la celebración de los encuentros a través de distritos, permite reconocer casi desde el inicio de las sesiones, que la integración de la bici como modo de transporte alternativo al vehículo privado no centra el interés de toda la población. Así, surgen otros planteamientos que reorientan el contenido de los diálogos hacia las verdaderas preocupaciones de los asistentes en materia de movilidad, accesibilidad y transporte, registrándose una asistencia desigual entre los diferentes encuentros. Así, ocurre que en el distrito La Isleta-Puerto-Guanarteme, formado por núcleos históricamente implicados en procesos participativos de iniciativa vecinal, registra un mayor número de asistentes —si bien el sentido de arraigo e identidad que los vecinos tienen por sus respectivas zonas de residencia limita la capacidad de convocatoria del distrito en su conjunto, pues el hecho de celebrar el encuentro en Guanarteme o La Isleta genera un efecto autoexcluyente en los vecinos de una y otra zona en el momento en que cualquiera de ellos tuviese que desplazarse, considerando de forma errónea que las cuestiones a tratar se centran en la realidad particular del entorno próximo en el que se desarrolla el encuentro. Una idea preconcebida que produce una participación homogénea, con asistencia casi exclusiva de quienes residen en las proximidades del lugar de celebración del encuentro y que difícilmente se podría corregir si el lugar de convocatoria fuese en un espacio intermedio entre ambos núcleos; en tal caso, la consideración sería autoexcluyente para ambos grupos vecinales, si bien esta situación habrá podido ser corregida mediante actuaciones previas a la celebración de las sesiones de diálogo, en la que los vecinos fuesen informados y, a su vez, estos pudiesen proponer asuntos de interés a tratar.

En cambio, en el encuentro realizado en la periferia interior (distrito Tamaraceite-San Lorenzo-Tenoya), se da una situación contraria a la anterior. En este caso, la preocupación entre vecinos

de diferentes barrios es muy similar a pesar de residir en lugares dispersos, hecho que genera un interés colectivo y favorece la participación heterogénea —participan vecinos de múltiples localizaciones. El éxito de asistencia fue mayor del previsto. Las deficiencias identificadas en este distrito son similares para el conjunto, lejos de la situación que se presenta en el centro de la ciudad. En este caso, el interés se centra en mejorar las tarifas interurbanas como complemento a las deficiencias del transporte público colectivo, para el que se requiere mayor frecuencia y adaptación de itinerarios. Para ello, además, se proponen medidas —como el uso de microbús— que funcionen entre barrios alejados como servicio satélite respecto al núcleo urbano central de la periferia, donde se localiza la estación de intercambio de transporte, y desde donde es posible mantener los servicios de conexión con líneas lanzadera hacia el centro de la ciudad.

3. Conclusiones

El crecimiento apresurado y desigual de las ciudades determina la configuración de espacios heterogéneos en la estructura urbana que, además, se agrava en territorios orográficamente complejos. Este fenómeno repercute sobre la percepción que tienen los ciudadanos respecto a diferentes zonas de la ciudad, donde las deficiencias y necesidades identificadas son muy diferentes entre unos lugares y otros.

A través de la experiencia descrita se identifican algunos aspectos a tener en cuenta para conseguir la progresión en el desarrollo de metodologías participativas. El planteamiento de foros ciudadanos como herramienta de participación, programado por la gestión pública local, se ha visto frenado en su primera etapa de desarrollo. La falta de consideración como proceso continuo que debe estar provisto de diferentes fases ha mermado el éxito de estos encuentros, que se han cerrado como simples jornadas informativas y de aproximación a las diferentes realidades percibidas. Es un diseño en el que se ha previsto únicamente la participación ciudadana en el desarrollo de los encuentros, sin haber estimado previamente una fase consultiva para conocer los asuntos de intereses vecinal a tratar; por lo tanto, se excluye la participación y la iniciativa vecinal en la fase de programación de los foros, orientada erróneamente a los asuntos en que se centran las políticas públicas sobre movilidad y transporte, que no siempre coincide con la preocupación o el interés colectivo.

La intención de acercar la gestión pública a la realidad de proximidad a través de unidades infralocales, como son los distritos y sus colectivos vecinales, no ha servido particularmente para reforzar la estrategia de un nuevo modelo de movilidad sostenible basado en la integración de la bicicleta, como se esperaba, sino que, visto también como un resultado positivo —aunque no esperado—, ha servido para conocer las preocupaciones ciudadanas. Así, se evidencia que el desarrollo de un nuevo modelo de movilidad es necesario, si bien es preciso solventar las deficiencias identificadas respecto a la seguridad y comodidad de los desplazamientos peatonales, y el servicio público de transporte colectivo —que en unos casos implica mejorar, además, la integración de modos de transporte no motorizados donde ya se han realizado intentos, como puede ser en los espacios litorales del distrito Guanarteme-Puerto-Canteras, y la zona baja del distrito centro y Cono Sur. En otras zonas de la ciudad y periferia, sin embargo, no cabe priorizar la integración de la bici frente a las necesidades reales de mejora, si bien se considera una opción de transporte posible a largo plazo.

Esta situación se plantea en un contexto en el que la gestión pública ha centrado su actividad en avanzar y desarrollar proyectos inconexos de propuestas basadas en la experiencia del ciudadano, cuyos intereses y hábitos de vida deben ser tenidos en cuenta en el diseño y reestructuración de la ciudad.

En este sentido, la situación actual que presenta la movilidad urbana se ha convertido en un asunto de interés en diferentes contextos sociales (estudiantes, entorno laboral, sanitario, etc.). Una cuestión que afecta al estilo de vida de todas las personas, centrado en un modelo que en las últimas décadas se ha orientado al perfil del ciudadano motorizado, autónomo e independiente y que, por tanto, se presenta como un problema para aquellos grupos sociales dependientes por cuestión de edad (menores o mayores), limitaciones físicas o poder adquisitivo, entre otras. Una realidad que precisa de soluciones urgentes para mejorar la calidad de las ciudades, con el hándicap, además, de que cualquier medida a implementar requiere asegurar el éxito de la inversión y un período de tiempo prudencial que permita a los ciudadanos adaptarse a los cambios urbanos.

Esta situación hace imprescindible considerar un consenso social amplio, que implique la participación ciudadana desde la gestión pública o desde la iniciativa popular, pero que considere la intervención ciudadana en el desarrollo de cada una de las fases de los procesos participativos, estimando desde el diagnóstico participativo de la situación actual, hasta consultas colectivas que permitan el diálogo conjunto.

A pesar de esta experiencia, en el municipio se están desarrollando otras metodologías participativas de iniciativa social a través de colectivos, planteados como foros de debate permanente, aunque no particularmente sobre asuntos de movilidad; y en los que aún, difícilmente, se integran gestores públicos, por lo que raramente los resultados de estos encuentros se tornan vinculantes a las intervenciones políticas. Actuaciones sociales colectivas y permanentes que se reproducen en diferentes espacios urbanos, con y que muy lentamente influyen en el diseño de estrategias políticas aportando información de gran valor para asegurar el éxito del desarrollo en la ciudad, que actualmente continúa obviando las verdaderas necesidades sociales, centradas en la imagen de la ciudad y su proyección hacia el exterior.

Bibliografía

- BONET, J. (2012). El territorio como espacio de radicalización democrática. Una aproximación crítica a los procesos de participación ciudadana en las políticas urbanas de Madrid y Barcelona. *Athenea Digital*, 12(1), 15-28.
- BORJA, J. y CASTELLS, M. (1998). *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus Madrid.
- BORJA, J (2001). El gobierno del territorio de las ciudades latinoamericanas. *Revista Instituciones y Desarrollo*, núm. 8 y 9, pp. 83-142.
- DELGADO AGUIAR, G. (1992): «Crecimiento urbano y desequilibrios territoriales en Las Palmas de Gran Canaria». *Vegueta*, núm 0, pp. 319-330.
- DELGADO PÉREZ, G. J. (2007), «La participación ciudadana en el planeamiento urbanístico y el fenómeno de la teledirección», *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. XI, núm. 245 (12).
- ESPLUGA, J., CEBOLLADA, A. y MIRALLES-GUASCH, C. (2008). «Percepciones de la movilidad y participación ciudadana en la región metropolitana de Barcelona». *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 40 (157), 499-510.
- FONT, J. (2001). *Ciudadanos y decisiones públicas*. Ariel.

- FONT, J. (2004). «Participación ciudadana y decisiones públicas: Conceptos, experiencias y metodologías». Alicia ZICCARDI (comp.): Participación ciudadana y políticas sociales en el ámbito local, Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México, México, 23-41.
- GRAIZBORD, B. (2014). «Planeación urbana, participación ciudadana y cambio social». Revista Economía, Sociedad y Territorio, 2(5).
- MARTÍN GALÁN, F. (1984). La formación de las Palmas: Ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución. Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Junta Del Puerto De La Luz y de Las Palmas,
- PERAHIA, R. (2007). «Las Ciudades y su espacio público». IX Coloquio Internacional de Geocrítica. Los Problemas del Mundo Actual. Soluciones y Alternativas desde la Geografía y las Ciencias Sociales. Porto Alegre, Brasil
- PINDADO, F. (2008). La participación ciudadana es la vida de las ciudades. Ediciones del Serbal, Barcelona.

Cenários urbanos brasileiros: novas ou velhas práticas?

NELI APARECIDA DE MELLO-THÉRY

Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Universidade de São Paulo
namello@usp.br

HERVÉ THÉRY

Programa de pós-graduação em Geografia Humana. Depto. de Geografia, USP.
hthery@aol.com

Resumen:

El artículo analiza algunas características de los problemas urbanos de Brasil, haciendo uso de la información estadística disponible y teniendo en cuenta los indicadores de la capacidad operativa de los gobiernos locales. Estos indicadores reflejan algunas de las disparidades en Brasil. Contextualiza, por lo tanto, la cuestión urbana en las últimas décadas, destacando sus direcciones y tendencias. El mapeo de algunas variables sirvió como análisis de la base de vectores de política pública y su capacidad de ejecución y, a continuación, se puede concluir acerca de las consecuencias sobre la organización del espacio y acciones públicas que surgen de estas dinámicas.

Palabras clave: dinámicas urbanas, evaluación de territorios, planificación, política pública

Abstract:

The paper analyses some specific characteristics of the Brazilian urban problems, making use of available statistical information and considering the indicators of the operating capacity of local governments. These indicators reflect some of the disparities in Brazil and contextualizes the urban question in recent decades, highlighting directions and trends. Mapping of some variables helps to describe public policy vectors (the consequences on the organization of space and public actions arising from these dynamics).

Keywords: urban dynamics, evaluation of territories, planning, public policy

As dinâmicas urbano-metropolitanas brasileiras são marcadas por inovações tecnológicas e por serem nós de redes técnicas, pelas quais se inserem nos circuitos globais de produção e se articulam com o mundo. Além de reestruturarem o espaço concentram mais da metade do PIB do país. Assim, ao identificá-las e mapeá-las objetiva-se compreender os cenários brasileiros nas primeiras décadas do século XXI.

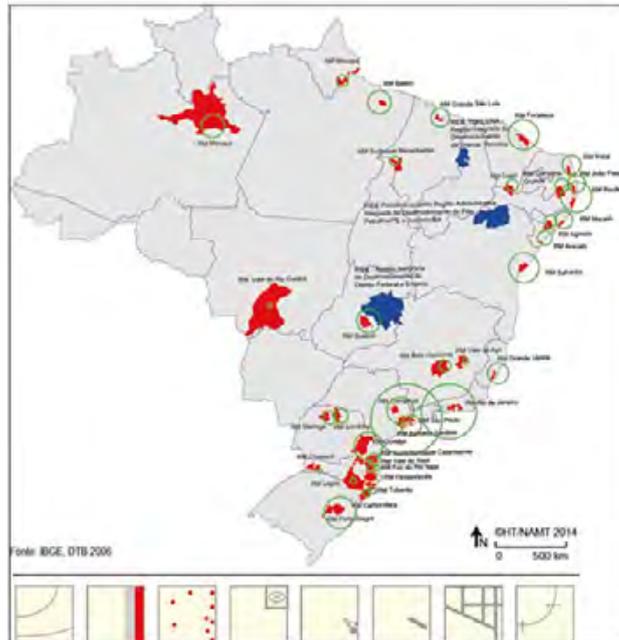
Para a compreensão das práticas políticas no cenário brasileiro, o processo de urbanização, pautado na ilusão de uma disponibilidade de espaço quase infinita, remodelou profundamente as paisagens urbanas e rurais e transformou a sociedade. Na segunda metade do século XX, a urbanização foi uma das vertentes da modernização brasileira e estimulou a mobilidade social e espacial por meio do avanço da frente pioneira, ao incorporar novas fronteiras, formar novas cidades e municípios, o que, simultaneamente, produziu e agravou as desigualdades e as disparidades socio-espaciais. As configurações atuais refletem-nas, seja pelos sistemas de cidades bem hierarquizados em algumas regiões ou ainda em construção, sobretudo no norte do país. Já os cenários do século XXI apontam para dois fortes vetores: a metropolização e a inovação.

Metodologicamente a construção de nosso raciocínio fundamenta-se na utilização de informações estatísticas e censitárias, tendo como fontes os dados gerados pelo IBGE no estudo Regic (*Regiões de influência das cidades*) e no *Perfil dos Municípios Brasileiros*. Tais informações estatísticas servirão de indicadores para este artigo. Selecionou-se algumas dentre as 241 variáveis elaboradas a partir da coleta de informações, que permitam representar as áreas de influência das metrópoles, a infraestrutura, a mobilidade urbana e os equipamentos culturais. Este conjunto de dados (associado à análise das políticas e instrumentos de gestão, aos gastos municipais com habitação e urbanismo e à condição de funcionários municipais para a sua execução) permitirá analisar se os governos municipais as observam na elaboração de suas políticas e quais são os instrumentos de gestão territorial que esses municípios dispõem.

1. A questão urbana no século XXI

A integração das regiões mais periféricas foi efetuada principalmente pela ação dos poderes públicos e em função dos interesses do centro-sul. As ações decorrentes dessas políticas serviram de alicerce à implantação e à consolidação de setores produtivos urbanos, a partir dos quais a modernização rural era empreendida. O desenvolvimento e a consolidação de cidades médias coincidiram com a gradativa redução das migrações que alimentavam o crescimento das metrópoles brasileiras. Porém, tanto as migrações a curta distância, como as migrações remotas que as precediam, apresentaram a mesma consequência: o agravamento das desigualdades sociais nas cidades e a exclusão de uma parcela significativa dessa população dos benefícios da vida urbana. Nesse contexto de forte crescimento das grandes cidades, verdadeiras aglomerações urbanas criaram-se progressivamente, articulando espaços tradicionais com espaços de modernização. Cidades médias, no Sudeste e no Sul, transpuseram seus limites municipais, conurbando e formando aglomerações, entre si ou, às vezes, com as grandes capitais. Um estudo do governo federal (IPEA, 2001; IBGE, 2000) fundamentou a criação de Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDE) e de novas regiões metropolitanas, ampliando o seu número de 9 para 23.

Figura 1. Regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento (RIDE).



1.1. Atrações, direcionamentos e tendências

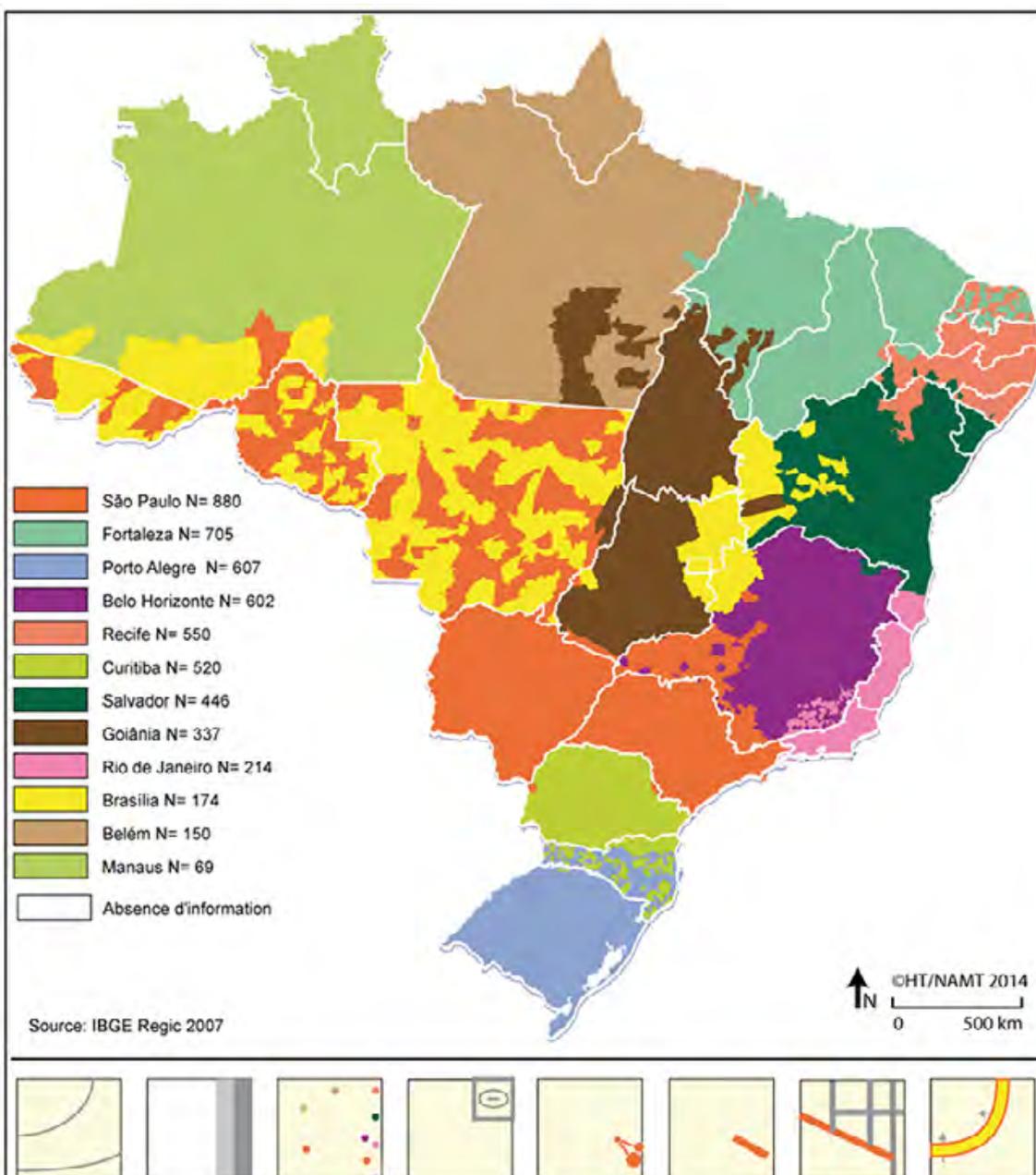
Diversos fatores contribuem para a dinâmica espacial, dentre os quais as hierarquias e a capacidade de uma cidade em atender necessidades não satisfeitas localmente. Os sistemas tradicionais das atrações urbanas são impulsionados para aceitar as evoluções constantes, como a formação de novas vilas e povoados e a sua transformação em sede de novos municípios. Acoplados com o desenvolvimento da infraestrutura e com a melhoria dos serviços, esses novos *locus* do poder municipal reestruturam suas áreas de influência, reorganizam suas redes de relações, tornam-se polos mais competitivos e aumentam sua capacidade de polarização.

1.1.1. As áreas de influência das metrópoles

A caracterização destas áreas passa pela análise da localização dos diferentes nós (os polos principais) com seus níveis de relacionamento e hierarquia. Identificou-se, na atualidade. Essa análise permite conhecer o grau de maturidade e descentralização ou centralização do poder territorial, esse último centrado em algumas grandes metrópoles nacionais, o que é agravado pela ausência de cidades médias atrativas, no contexto brasileiro. Fundamentada sobre uma bateria de indicadores (comando administrativo, área de atração dos serviços educativos e saúde, área de atração comercial etc.), as pesquisas do IBGE (2000) com base em dados de 1993, permitiram classificar as cidades em oito hierarquias de atração (máxima, muito forte, forte, forte à média, média, média à fraca, fraca) expandindo para 11 níveis em 2007 (grande metrópole nacional, metrópole nacional, metrópole, capital regional (A, B e C), centro de zona (A e B) e centro local (IPEA, 2001; IBGE, 2000).

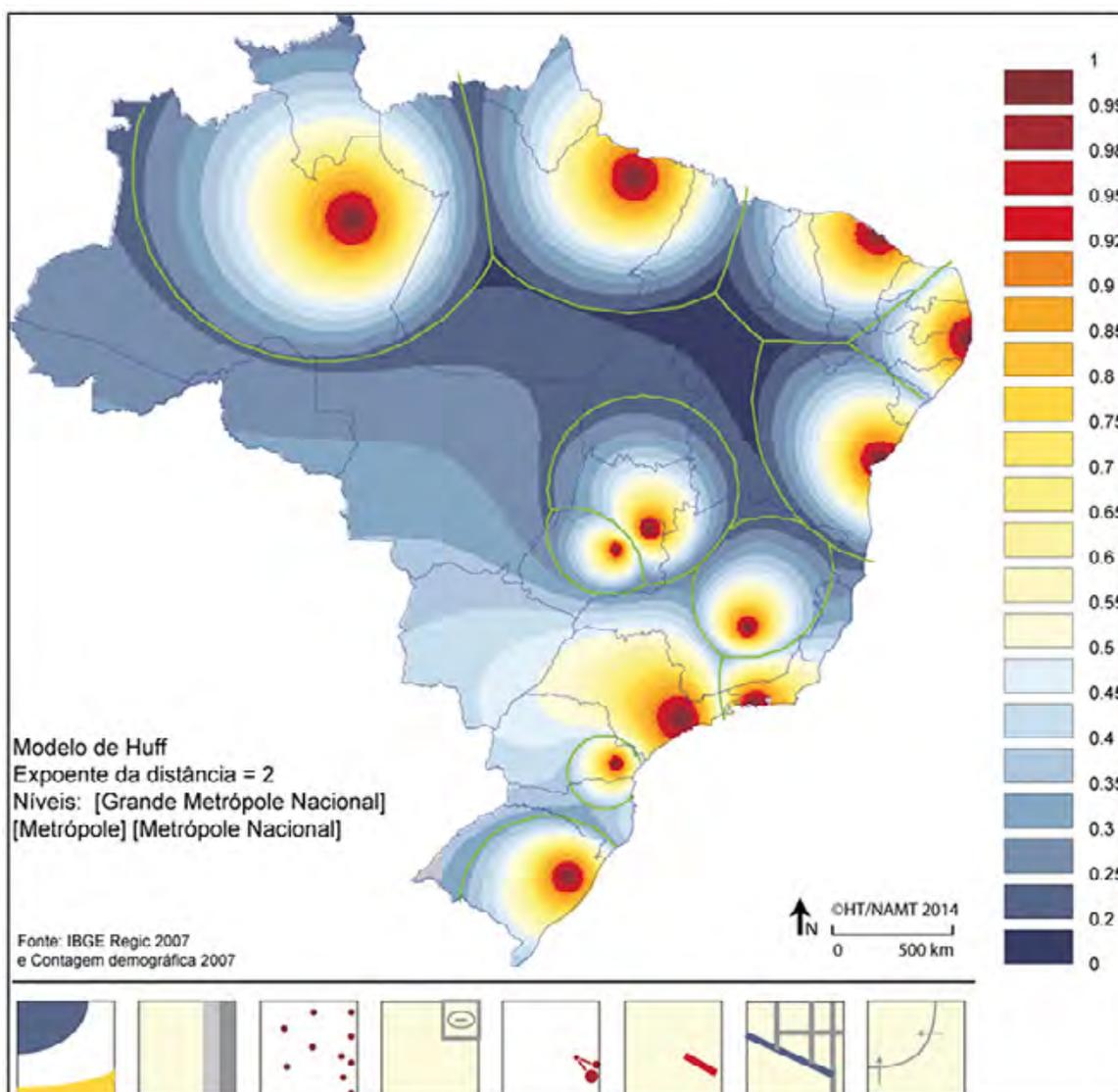
O fato mais visível é a dimensão da área de atração de São Paulo (a grande metrópole nacional) que engloba grande parte do Centro-Oeste e da Amazônia. Nenhuma outra cidade consegue rivalizar com essa metrópole que se tornou a verdadeira capital econômica do País. As outras cidades dessa categoria são, sem surpresa, os municípios centrais das outras regiões metropolitanas de primeira hierarquia, à exceção de Belém, a menor entre elas (apenas dois municípios), e com o acréscimo de Goiânia, que irradia amplamente sobre o restante do Centro-Oeste e sobre algumas porções da Amazônia (sul do Pará) e do Nordeste (Maranhão). Geralmente, Goiânia drena toda a extensão do atual Estado de Tocantins, que anteriormente estava sob sua influência, e Brasília que, decididamente, assume muito mais o papel de capital federal que de metrópole regional.

Figura 2. Áreas de atração em diferentes níveis.



Pelo estudo, o alcance da influência da metrópole do Rio de Janeiro também reduziu muito, até mesmo em suas fronteiras, onde São Paulo exerce atração. Essa se adentra nos interstícios onde a atração das outras metrópoles é mais fraca, no Sul e no Nordeste (sul da Bahia, Alagoas, Piauí e Maranhão). No Norte, Manaus e Belém compartilham sua influência em nível mais local porque praticamente toda a bacia amazônica está sob a influência de São Paulo, com uma superposição no leste do Pará, uma região bem distante de Belém, onde o rio Amazonas permite uma comunicação mais fácil com Manaus. No Nordeste, a área de atração de Fortaleza reduziu-se ao próprio Estado, e Salvador concorre com Recife, além da de Feira de Santana (que abre um “buraco” bem visível na sua área de atração). A área de Recife ultrapassa os limites de Pernambuco ao longo do rio São Francisco, onde se desenvolveu a fruticultura irrigada. Situada entre as influências de Belo Horizonte e Goiânia, Brasília tem dificuldade de encontrar o seu espaço próprio, disputando a conquista de regiões como o nortão do Mato Grosso, pelas relações diretas com o governo federal e o oeste da Bahia, talvez por falta de concorrência, visto que o Além São Francisco, recentemente conquistado pela cultura da soja, era até então pouco polarizado.

Figura 3. Áreas de atração teórica dos centros urbanos.



Entre os centros de segunda hierarquia, devem-se distinguir situações bem diferenciadas. Algumas cidades irradiam sua influência sobre vastos espaços, como Manaus e Belém, na Amazônia, ou São Luís do Maranhão, no Nordeste. Eram, há pouco tempo, capitais regionais de primeira classe, mas perderam autonomia, sendo captadas na órbita de São Paulo. Outros concorrem com cidades de nível superior, como Feira de Santana com Salvador, Caruaru com Recife, Juiz de Fora com Belo Horizonte. Por último, outros núcleos urbanos estão em concorrência entre si, em regiões onde são numerosos e próximos uns dos outros, como no Sul e, sobretudo, no Estado de São Paulo, onde as antigas cidades do café formam uma rede densa e consolidada. Em uma escala maior e descendo a hierarquia das áreas de atração, surgem, nos “brancos” desses dois mapas, outros centros menores, que oferecem serviços mais comuns e polarizam zonas menores. As figuras 2 e 3 espacializam estes fenômenos.

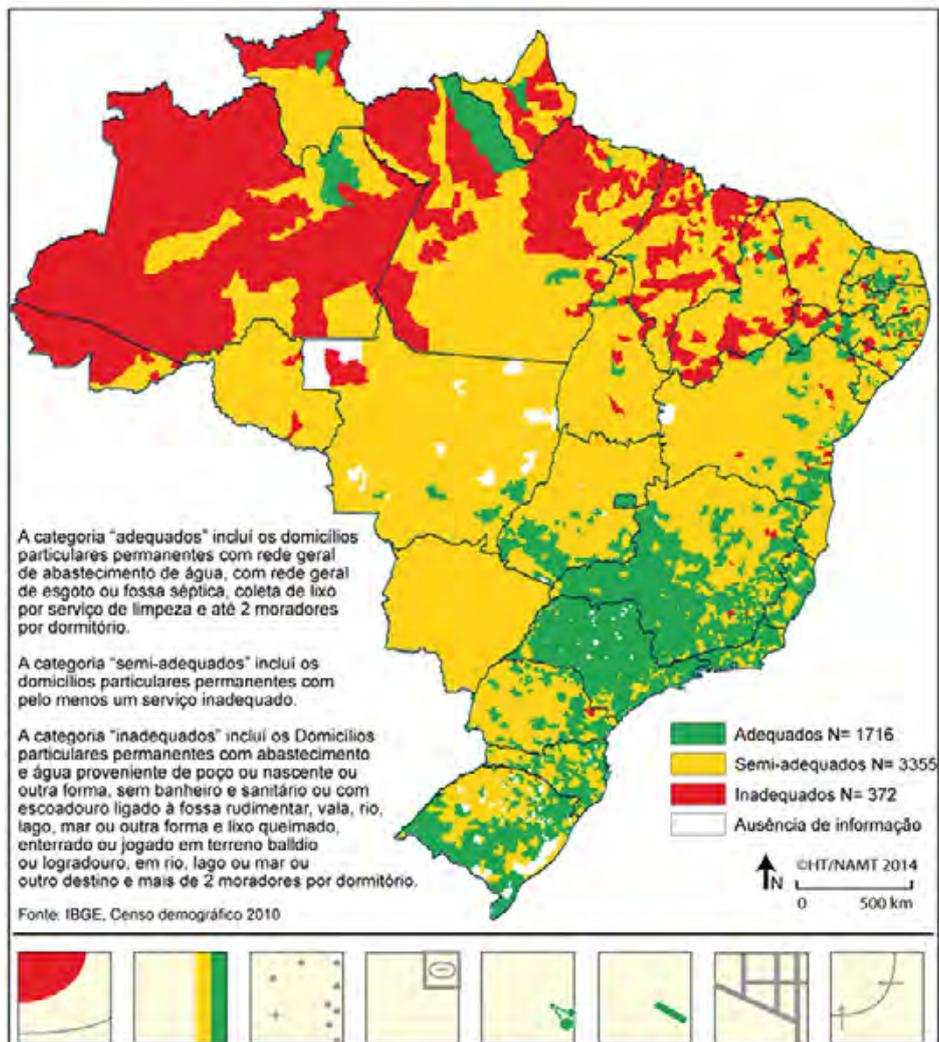
As figuras 2 e 3 representam as áreas de atração a partir de dados estatísticos do conjunto de indicadores analisados, enquanto a figura 3 representa, a partir de um modelo teórico (Huff), utilizando algoritmos derivados da lei da gravitação, tal qual a atração de um planeta que é função de sua massa e inversamente proporcional ao quadrado de sua distância.

1.1.2. A infraestrutura

Fragmentação e coexistência são dois fenômenos presentes nas cidades brasileiras visto que bairros com infra-estrutura impecável, reservados aos setores produtivos de tecnologia de ponta ou a residências de luxo se localizam à curta distância de bairros miseráveis, sem infra-estrutura sanitária e marcados por problemas ambientais graves. A ausência, ou a insuficiência, dos investimentos públicos nos domínios da distribuição da água potável, do tratamento de águas residuais, da coleta de lixo nesses bairros pobres gera, por consequência, graves problemas de saúde pública aos seus habitantes. Nesses mesmos bairros também os serviços públicos de saúde, educação e segurança são deficientes. Em nenhum outro lugar a situação é tão grave como nas favelas do Rio de Janeiro, onde as autoridades públicas praticamente renunciaram a ação e cuja gestão abandonaram aos traficantes de drogas. Contudo, outras cidades brasileiras conhecem, igualmente, situações que chocam o sentido de justiça e que constituem imensos desafios —ou ameaças— para as autoridades políticas.

A marginalização das populações e dos bairros pobres não se apresenta da mesma maneira em todas as cidades. Do ponto de vista das condições de habitabilidade, o IBGE definiu três categorias (adequados, semi-adequados e inadequados) para os domicílios particulares permanentes e identificam-se as condições inadequadas ou semi-adequadas como predominantes nestes bairros. Incluem-se no âmbito das condições do abastecimento de água (rede geral, poço ou nascente ou outra forma), do saneamento (rede geral de esgoto ou fossa séptica), do serviço de limpeza urbana (coleta de lixo, queima ou disposição em qualquer tipo de terreno) e a quantidade de moradores por dormitório (até 2 ou mais).

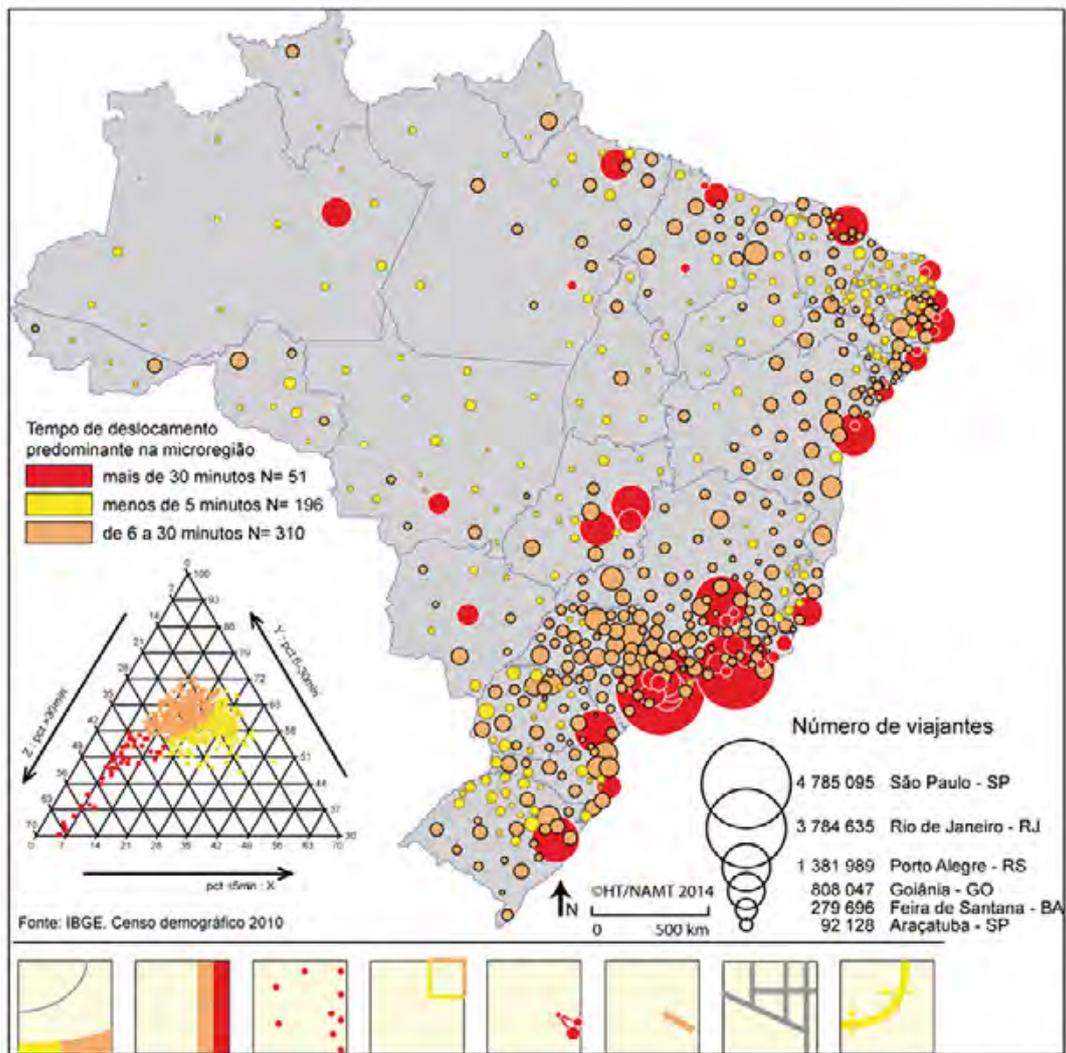
Figura 4. Condições de habitabilidade.



1.1.3. A mobilidade urbana

A mobilidade urbana expressa pelo tempo de deslocamento é outro aspecto a se considerar quanto à problemática urbana do século XXI. Tem sido um dos fatores de perda de qualidade de vida nas metrópoles e grandes cidades, em razão sobretudo, da dificuldade de completar os percursos casa-trabalho-casa e, eventualmente, lazer em pouco tempo. Nos transportes públicos um dos maiores gargalos é sua insuficiência e qualidade: são poucas as opções, predomina o transporte rodoviário sobre o ferroviário, as linhas de metrô são inexistentes ou insuficientes e as ciclovias somente começaram a ser implantadas recentemente. Ao lado disto, muitos incentivos para a compra de automóveis, prevalecendo o uso do transporte individual. Resultado, em todas as microregiões metropolitanas e capitais brasileiras, o tempo de deslocamento é de mais de trinta minutos; nas microregiões com cidades médias os percursos necessitam entre 6 e 30 minutos e somente nas microregiões com predomínio de pequenas cidades é que o tempo de deslocamento não chega a 5 minutos.

Figura 5. Tempo e transporte e população.

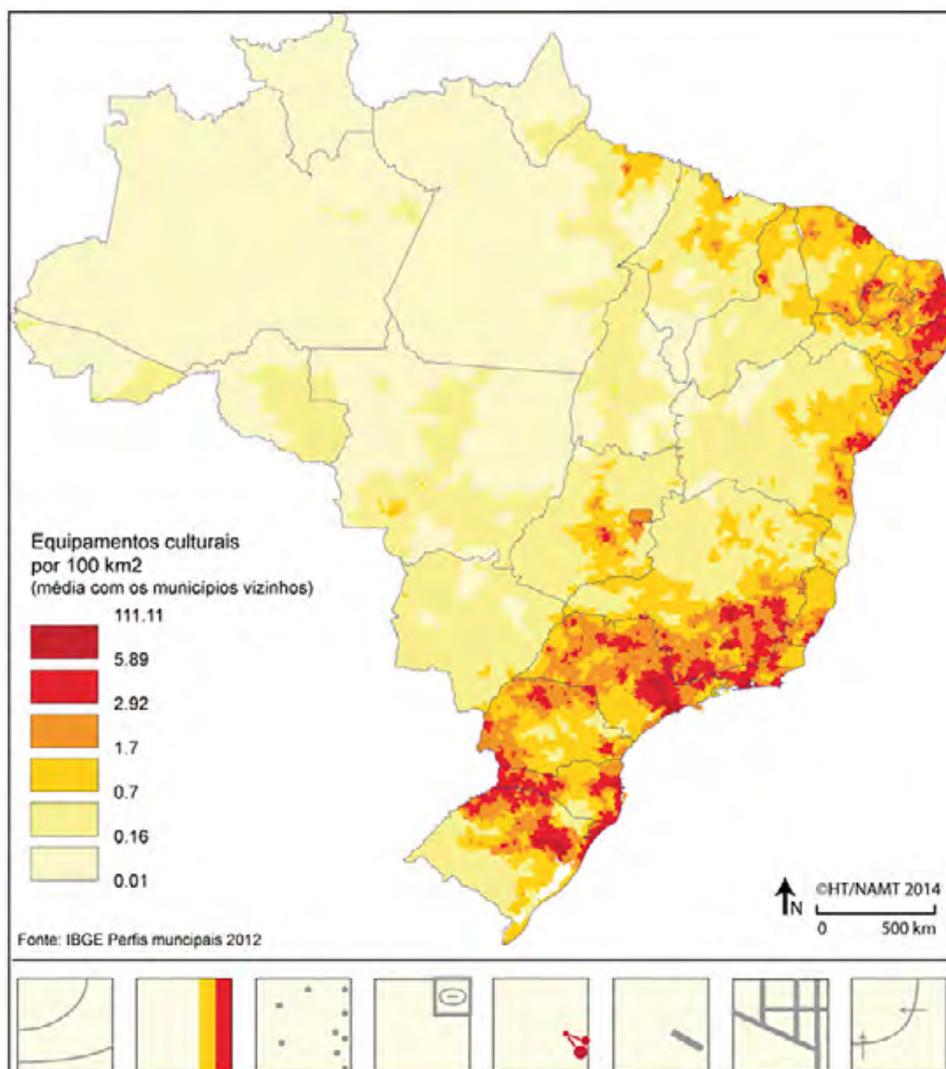


1.1.3. Os equipamentos culturais

O tema dos equipamentos culturais é outro que pode ser analisado a partir do mapeamento de variáveis censitárias. Considerando-se sua presença por área (km^2) e estabelecendo uma relação, por meio da média com os municípios vizinhos, destacam-se dois grandes conjuntos de concentração: a) no eixo da macrometrópole paulistana e nos estados do sul do país; b) nas capitais do Nordeste e nas suas proximidades. Uma grande dispersão pelo interior ocorre no restante do país, com a presença extremamente baixa (variação entre 0,01 e 0,7) de equipamentos culturais. A ausência de infraestrutura cultural demonstra a ausência de política pública voltada para esse importante segmento da vida urbana.

Considerando-se a variável distribuição dos equipamentos, é possível identificar espaços de modernização do território e a presença dos mesmos como elementos constituintes do modelo de desenvolvimento. Desta maneira, as políticas de incentivo culturais se inscrevem nas tendências decorrentes do processo de urbanização e de metropolização mundiais. Ainda que sua presença seja extremamente reduzida na maior parte do país, no Centro-Sul e no litoral nordestino, há concentrações de equipamentos, como dito anteriormente.

Figura 6. Equipamentos culturais.



2. As políticas públicas municipais, planejamento e capacidade de execução

Elaborar políticas públicas que sejam positivas à sociedade, à melhoria das condições de vida dos cidadãos e contribuam, de fato, para o desenvolvimento local é um enorme desafio. De um lado porque deve resultar de decisões políticas de longo prazo, de debates com segmentos distintos da sociedade, mas, também de visões e compromissos de longo prazo.

Visões de longo prazo implicam, obviamente, em planejamento e em processo de decisões. No caso brasileiro, cada dia mais se perde esta noção de planejar, confundindo ações de governo com ações de Estado. Políticas passaram a ser ações de governos, contrapondo, desta maneira, à formação ou consolidação de uma cultura de planejamento de Estado. Não nos alongaremos nesta discussão, nosso foco é o processo de planejamento, que depende de informações e sua análise, a partir das quais se procurem soluções em questões que possam

afetar as sociedades, o funcionamento dos espaços urbanos e rurais e seu processo de desenvolvimento. Em política e planejamento, normalmente, a maior expectativa é que se cumpram as leis e regulamentos em vigor, estas oriundas de processos e decisões técnicas, embora possa se induzir que as orientações e propostas indicativas devam ser apoiadas na própria sociedade.

Schweizer (2008) considera que a existência destas componentes impositivas (leis e normas) à primeira vista pode demonstrar uma prática não democrática do planejamento, porém, questões indispensáveis à vida humana não podem ficar sujeitas aos interesses que possam prejudicar a toda uma coletividade, como por exemplo, a preservação dos mananciais que garantam, no futuro, o abastecimento de água a todos. O planejamento democrático, está ligado ao processo de tomada de decisões de todos aqueles que se encontram em posições de responsabilidade e comando, dentro e fora da Prefeitura. Insere-se, simultaneamente, em todos os níveis nos quais as decisões são tomadas, tanto pela administração municipal como pela sociedade em sua totalidade. O autor considera que é preciso decidir planejadamente, tendo em vista uma visão e metas de longo prazo.

Estas decisões requerem, portanto, o atendimento de seis aspectos fundamentais, referentes necessidade de decidir: i) racionalmente; ii) com a mente voltada para o futuro; iii) buscando sempre economizar os escassos recursos disponíveis; iv) focalizando os agentes, ou seja, todos os promotores de ações e, também, as pessoas a serem afetadas por elas; v) focalizando sempre o modo pelo qual todas as ações serão realizadas; vi) buscando estabelecer, na prática, todas as formas possíveis de coordenação dos recursos disponíveis em uma determinada administração (institucionais, humanos, financeiros e outros). Estes pré-requisitos, aliados aos cenários para prever situações futuras, podem garantir a qualidade de vida e a qualidade ambiental dos municípios.

2.1. As políticas e seus instrumentos de gestão

A Constituição de 1988 definiu os setores que deveriam elaborar políticas, no interior das quais, seus mecanismos jurídicos, financeiros e técnicos. A política urbana esta entre elas. Em 1998, portanto, já se estabelecia a obrigatoriedade do plano diretor para municípios com mais de 20 mil habitantes (e que continua na atualidade), porém, quando foi aprovado o Estatuto da Cidade (2001) instituiu-se o modelo atual, que inclui requisitos para a proteção às populações vulneráveis e ao meio ambiente.

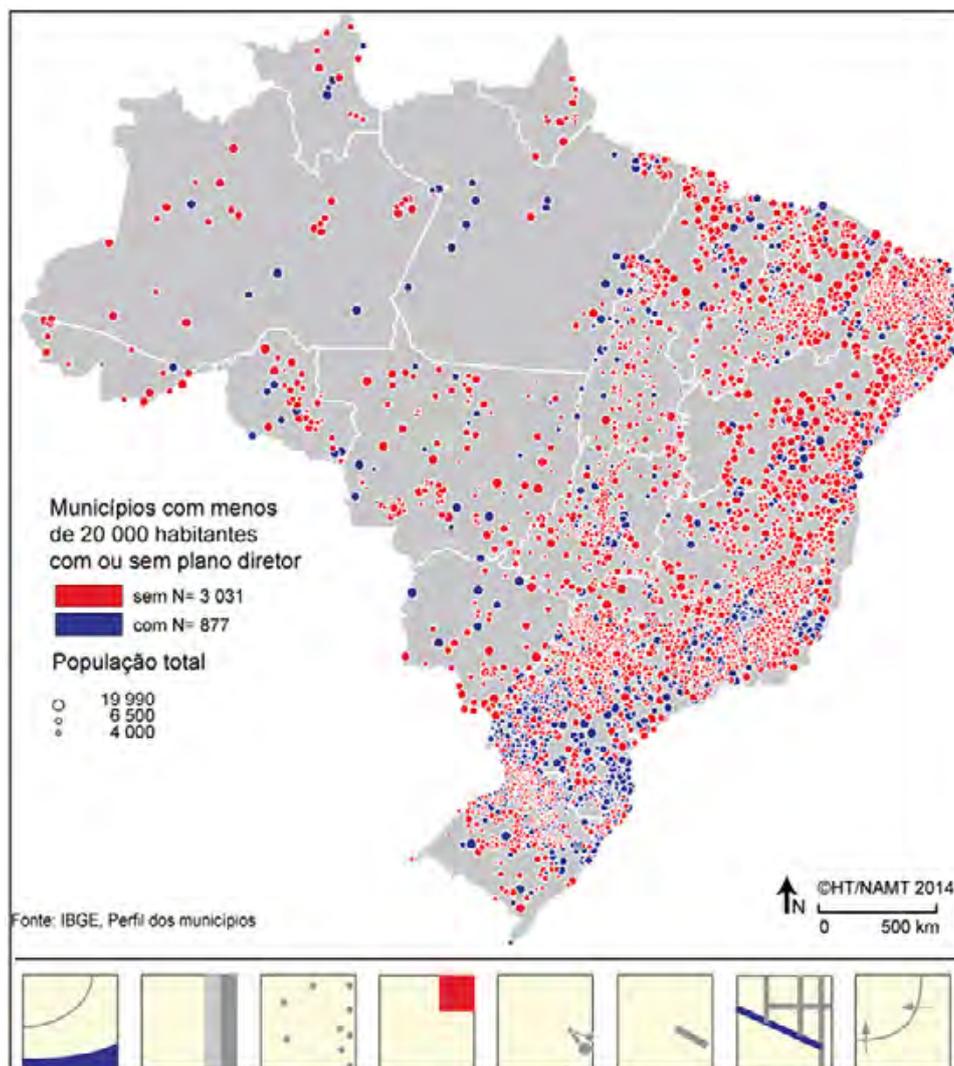
Os dados do IBGE permitirão analisar se os governos observam estes vetores principais na elaboração de suas políticas e quais são os instrumentos de gestão territorial que esses municípios dispõem.

2.1.1. O plano diretor

A lei determinou aos municípios a indispensabilidade do plano diretor e determinou um prazo para sua elaboração. Para que o sistema de planejamento pudesse funcionar hierarquicamente, deveria iniciar com as diretrizes e estratégias da política urbana mais geral para após elaborar seu plano diretor e detalhá-lo em programas e projetos. Segundo respostas ao *Perfil do Municípios* do IBGE (2013) ainda há municípios sem plano diretor, sem se referenciar à existência de uma política específica. Aqueles que já os possuem avançam na execução de suas etapas, muitas vezes com dificuldades operacionais. Dificuldades estas devidas à falta de recursos financeiros, mas também à falta de pessoal qualificado, para citar as duas falhas mais importantes. Do mapeamento desta variável

(figura 7) pode-se depreender que a distribuição territorial dos municípios que elaboraram seu plano diretor é bastante concentrada no centro-sul e dispersa em todas as regiões.

Figura 7. Plano diretor em municípios com mais de 20 mil habitantes.

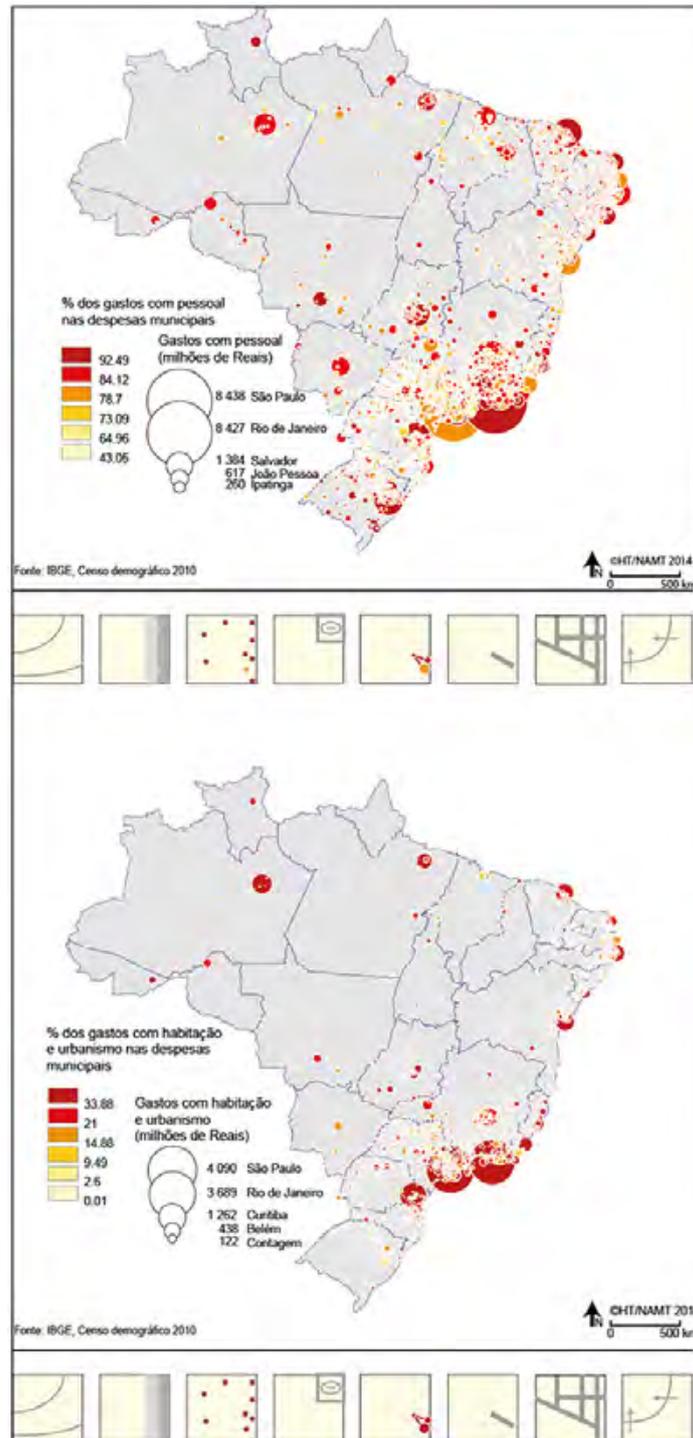


2.1.2. Despesas municipais em habitação e urbanismo

As variáveis “despesas municipais em gastos com pessoal nas despesas municipais” e “percentual dos gastos com habitação e urbanismo” foram selecionadas em razão de permitir uma análise mais global da situação nos mais de 5 mil municípios existentes, tanto do ponto de vista do percentual destes gastos quanto em milhões de Reais. A análise da primeira variável, mapeada na figura 8, mostra especialmente municípios onde o comprometimento financeiro com o pagamento de pessoal é superior a 92% —as grandes metrópoles e capitais estaduais. Uma percentagem mais reduzida, porém ainda muito significativa (84%) é identificada de maneira concentrada em cidades do Nordeste, Norte e

Sudeste. Numericamente há muito mais cidades que atingiram cerca de 78% de gastos com pessoal nas despesas municipais. Sozinha esta variável já expressa um endividamento do governo municipal e a impossibilidade de investimento no próprio desenvolvimento local. Por isso, quando se espacializam os gastos com habitação e urbanismo os valores são muito menores e os percentuais somente as metrópoles e capitais estaduais tiveram, globalmente, condições de investir entre 21 e 33%.

Figura 8. Despesas dos municípios.



2.1.3. A condição de funcionários municipais

A implantação do plano diretor deve seguir uma seqüência lógica de ações, buscando atingir os objetivos e metas que foram definidas e sua execução deve ser acompanhada pelos gestores municipais nos diversos níveis de atuação. Ainda segundo Schweizer (2008) as ações devem ser executadas por servidores municipais dentro de parâmetros pré-definidos de recursos financeiros, materiais, resultados, especificação de qualidade, e num determinado período de tempo. Os componentes de um processo de gerenciamento envolvem desde os recursos financeiros, de tempo, de informações, de licitações, de riscos, à qualidade de pessoas, e, devem visar o bom desempenho e o aperfeiçoamento dos envolvidos.

Assim é indispensável que a municipalidade possua recursos humanos qualificados (em geral e com capacidades específicas). Esta é uma necessidade permanente, pois estes funcionários devem ser capacitados continuamente. O processo de educação e de formação humana e profissional passou a ser permanente pois a velocidade das mudanças tecnológicas pode afetar profundamente a realidade municipal.

A política liberal de redução do tamanho do Estado e do enxugamento de suas instituições certamente promoveu consequências sobre a ação dos governos municipais.

Neste sentido, a figura 9 que nos mostra o total de funcionários ativos da administração direta. Nos chama a atenção a concentração do percentual de funcionários por 10 mil habitantes especialmente nas microregiões do Nordeste e dos Estados de Goiás e Tocantins no Centro-Oeste. Seria fundamental analisar a eficiência e eficácia dos mesmos no atendimento público e na execução das ações públicas previstas no plano diretor municipal.

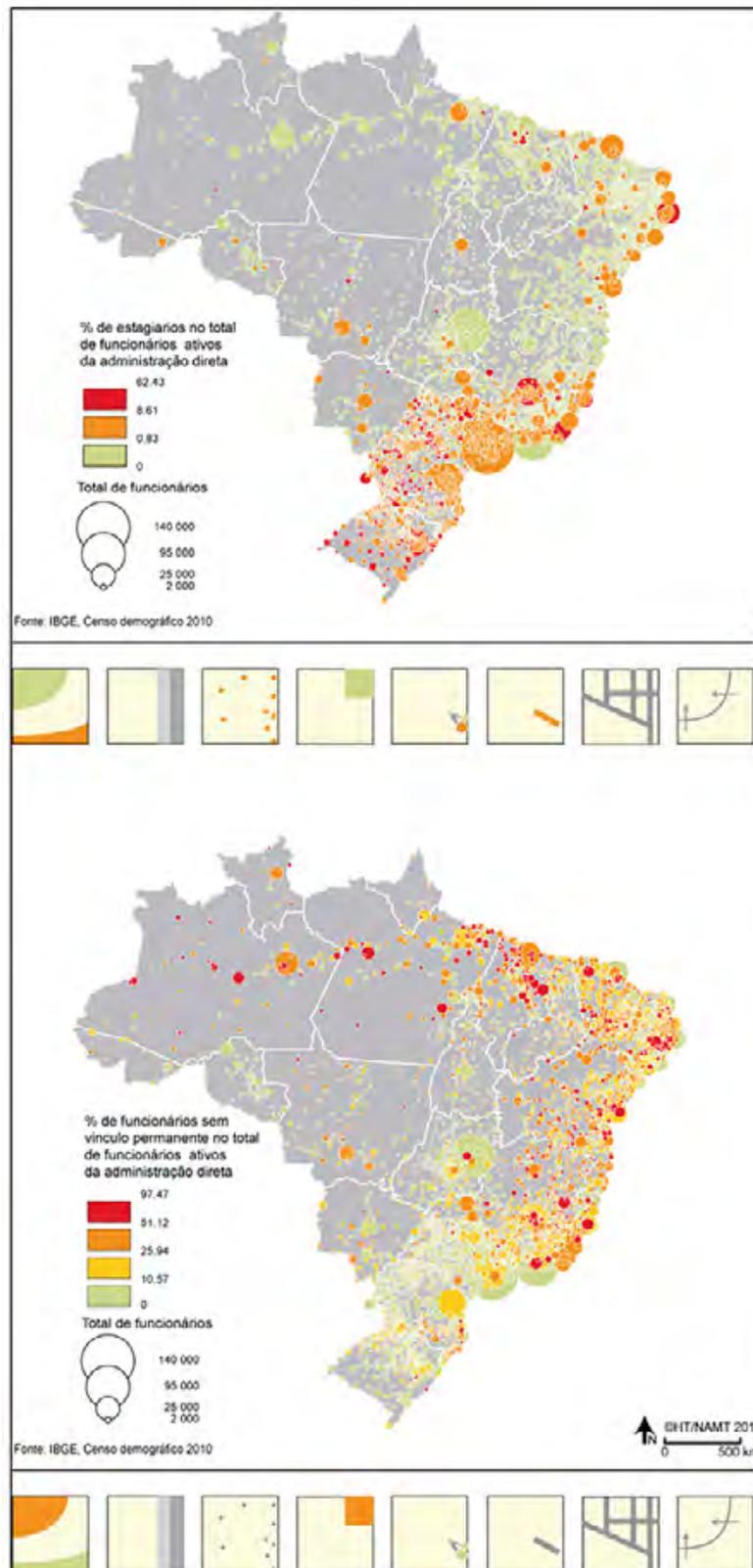
A segunda variável mostra o percentual de funcionários estatutários no total de funcionários ativos das municipalidades. Também pode ser preocupante verificar que numerosos municípios aparecem sem a presença de estatutários. Se não ha funcionários, ¿quem cumpre a função de execução dos planos? Normalmente são estagiários, que, por sua própria condição de aprendiz, trabalham por curtos períodos de tempo em uma administração, o que pode ser altamente prejudicial à continuidade de processos de planejamento e execução de políticas públicas.

Sendo assim, pode-se afirmar, pela análise destas variáveis, que apesar das profundas mudanças nos cenários urbanos, da crescente urbanização da sociedade e do aparecimento dos processos de metropolização, não é uma constante no país a prática do planejamento como uma cultura de antecipação de ações que fundamentam o desenvolvimento e a qualidade da vida urbana.

Não por falta de dados e de informações: do ponto de vista de uma fundamentação que dê suporte técnico às decisões, atualmente, as instituições de pesquisa estatística os disponibilizam a quem quer que seja. Mas os orçamentos das municipalidades estão comprometidos com gastos de pessoal e praticamente inexitem recursos para investimentos. Outro elemento destacado por meio das variáveis analisadas é o baixo atendimento às exigências de elaboração de um plano diretor induzindo ao questionamento do número elevado de funcionários e uma baixa proporção de municípios que cumpriram esta exigência. ¿Por que os planos diretores ainda não foram elaborados?

Podemos concluir que apesar das tendências e da existência de mecanismos para o planejamento, sua execução ainda esta longe de mudar as velhas práticas. Os cenários são novos, mas as práticas permanecem velhas...

Figura 9. Condições dos funcionários municipais.



Bibliografía

- INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA (2001): Gestão do uso do solo e disfunções do crescimento urbano: instrumentos de planejamento e gestão urbana em aglomerações urbanas: uma análise comparativa. Brasília, IPEA, 212 p.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2014): Divisão territorial brasileira (DTB), http://downloads.ibge.gov.br/downloads_geociencias.htm
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2013): Perfil do Municípios Brasileiros. Rio de Janeiro, IBGE, 120 p. [<http://loja.ibge.gov.br/perfil-dos-municipios-brasileiros-2013.html>].
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2007): Regic, 2007. http://downloads.ibge.gov.br/downloads_geociencias.htm
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2000): Regiões de Influência das Cidades/Regic 1993, Rio de Janeiro, IBGE, Departamento de Geografia, 230 p.
- SCHWEIZER, P. (2008): «Tirando o Plano Diretor da Gaveta», Revista de Administração Municipal, n. 265, p. 55-68.
- THÉRY, H.; MELLO-THÉRY, N. Ap. Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 3ª edição (no prelo), 2016.

Nuevos enfoques en el estudio de la movilidad urbana. Calidad de vida y accesibilidad peatonal a equipamientos colectivos: el caso del municipio de Valencia¹

FÉLIX FAJARDO MAGRANER²

Departamento de Geografía. Universitat de València
Felix.Fajardo@uv.es

Resumen

Las fuerzas políticas emergentes y los movimientos Smart Growth reclaman un regreso al modelo de ciudad compacta, en el que se favorezcan los desplazamientos peatonales a fin de mejorar la calidad de vida en las ciudades.

El presente trabajo realiza una aproximación al estudio de la calidad de vida en la ciudad de Valencia desde la perspectiva de la accesibilidad peatonal a aquellos equipamientos que, según los propios ciudadanos, más contribuyen a la mejora de la calidad de vida urbana. Los resultados muestran una desigual accesibilidad a los equipamientos entre los distritos centrales y los periféricos, y permiten delimitar zonas de atención prioritaria para ubicar nuevos servicios.

Palabras Clave: Calidad de Vida, Movilidad Peonatal, Equipamientos Colectivos, Valencia

Abstract: New Approaches to the Study of Urban Mobility. Quality of Life and Pedestrian Accessibility to Collective Equipment: The Case of the Municipality of Valencia.

The emerging political forces and the New Urbanism movements demand a return to the model of compact city where pedestrian movements to improve the quality of life in cities.

This paper is an approach to the study of the quality of life in the city of Valencia from the perspective of the pedestrian accessibility to those facilities that, according to its own citizens, contribute the most to improving the quality of urban life. The results show an unequal accessibility to equipment between central and peripheral districts and allow to define priority areas for locating new facilities.

Keywords: Quality of Life, Pedestrian Mobility, Equipment Collective, Valencia

1 Esta comunicación se ha elaborado en el marco del proyecto de investigación «Sostenibilidad y competitividad urbanas en un contexto global. El Área Metropolitana de Valencia» (CSO2013-46863-C3-1-R), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad dentro del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad, modalidad 1, «Retos Investigación»: proyectos de I+D+I.

2 El autor cuenta con una ayuda para contratos predoctorales para la formación de profesorado universitario, convocatoria 2014 (FPU14/05550), financiada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

1. Introducción

La mejora de la calidad de vida es una de las metas individuales y colectivas más universal que existe, ya que todos los individuos persiguen alcanzar su máximo valor con independencia de su condición económica, étnica o social. Por ello, los gobiernos de los países democráticos más desarrollados incluyen, entre sus objetivos fundamentales, la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos.

Desde la década de los años 1960, periodo en que afloraron las externalidades negativas derivadas de unas políticas cuyo objetivo primordial era un crecimiento económico máximo a toda costa, los gobiernos se han interesado por medir las condiciones de vida de sus ciudadanos mediante el uso de indicadores sociales complementarios a los indicadores económicos tradicionales. Determinar una fórmula global para valorar la calidad de vida es una tarea prácticamente imposible, ya que se trata de un concepto multidimensional que no se puede medir exclusivamente de forma objetiva, puesto que la calidad de vida posee una elevada carga subjetiva conformada por las percepciones y las aspiraciones de la población. Por tanto, existen múltiples enfoques y metodologías que abordan su medición, de manera que no existe a día de hoy un consenso generalizado acerca de su definición y valoración (COSTANZA *et al.*, 2007:267).

Uno de estos enfoques trata de medir la calidad de vida de los ciudadanos a partir de la accesibilidad de la población a los equipamientos y servicios urbanos colectivos. Estos equipamientos contribuyen a satisfacer las necesidades de los ciudadanos y conforman el sistema básico de cohesión social, puesto que ayudan a paliar las diferencias socioeconómicas generadas por el funcionamiento de la economía de mercado. Por tanto, garantizar un acceso equitativo de todos los ciudadanos a los equipamientos y servicios que la sociedad demanda es una condición necesaria para mejorar la calidad de vida de los individuos (JIMÉNEZ *et al.*, 2014: 162).

El modo de desplazamiento más universal que existe para acceder a los equipamientos es el de la movilidad peatonal, ya que casi todas las personas son peatones sin distinción de género, etnia o nivel de renta (MARQUET *et al.*, 2014: 101). Además, el propio hecho de andar generalmente contribuye por sí solo a mejorar la calidad de vida en aspectos relacionados con la salud física y mental de las personas.

El concepto de movilidad peatonal se encuentra estrechamente asociado con el de proximidad urbana. La proximidad urbana hace referencia a la cercanía entre la ubicación de los distintos equipamientos, cercanía que se traduce en un incremento de la accesibilidad a los servicios urbanos. De este modo, las dinámicas de proximidad urbana se basan en un reagrupamiento de las actividades, concentradas en áreas que se pueden recorrer por medios de transporte públicos o no motorizados (LAVADINHO, 2014: 23).

Además, cada vez son más las voces que, desde las fuerzas políticas emergentes y los movimientos Smart growth y New Urbanism, señalan la necesidad de un regreso al modelo de ciudad compacta en el que se favorezcan las dinámicas de proximidad basadas en desplazamientos peatonales de corta distancia, frente al modelo de ciudad dispersa y movilidad motorizada. Estas corrientes abogan por instaurar modelos de movilidad urbana más igualitarios y sostenibles, a fin de paliar las externalidades negativas derivadas de la ciudad dispersa y la movilidad motorizada (aumentos de la contaminación atmosférica, aumento de la contaminación acústica, aumento de la inseguridad vial, consumo excesivo de recursos, pérdida de espacios para el ciudadano, etc.). Por todas estas razones el presente

estudio se aborda desde la óptica de la movilidad peatonal; no obstante, es importante señalar que cualquier sistema de movilidad sostenible debe perseguir la movilidad multimodal.

Se considera que el radio de acción del peatón es inversamente proporcional a la longitud del recorrido, de modo que los desplazamientos peatonales se reducen con la distancia. Pozueta señala que a partir de 1,5 km-2,5 km (20-30 minutos andando), la movilidad peatonal necesita asociarse con otros modos de desplazamiento (POZUETA, 2009). Las dinámicas de proximidad urbana están caracterizadas, principalmente, por desplazamientos peatonales breves que se dan a una escala de barrio, donde los recorridos peatonales suelen ser inferiores a los 600 metros (MARQUET *et al.*, 2014: 115). La velocidad media a la que se desplaza un peatón es de unos 4,5 km/h; por tanto, se estima que 600 metros son recorridos en aproximadamente 10 minutos andando, siendo este el tiempo máximo de desplazamiento en entornos de proximidad.

Es difícil encontrar un consenso generalizado respecto a la distancia-tiempo que los peatones deberían recorrer para acceder a los distintos equipamientos y servicios urbanos. La mayoría de Planes de Ordenación Urbana no establece tiempos de acceso máximo a los distintos equipamientos, y estas determinaciones normalmente se establecen en normativas de rango superior (autonómico o estatal) y para equipamientos muy específicos.

Dieter Prinz, en su manual *Planificación y configuración urbana* publicado en 1986, establece distancias de acceso a las que deben quedar ubicados los distintos equipamientos respecto al hogar. Para Prinz, la distancia entre el hogar y los comercios, guarderías, escuelas primarias, centros de salud, asistencia social y paradas de transporte público no debería ser superior a 600 m (10 minutos andando), y dichos desplazamientos deberían estar enmarcados dentro del ámbito del barrio. En cuanto a la distancia entre el hogar y los centros comerciales, instalaciones culturales, escuelas superiores, y puestos de trabajo, los desplazamientos no deberían superar los 1.000 m (PRINZ, 1986: 252).

Otra fuente a considerar es el monográfico que publicó el Ministerio de Fomento en el año 2000 bajo el título *La ciudad de los ciudadanos*, donde se establecen una serie de parámetros dotacionales ($m^2/habitante$) para distintos ámbitos espaciales dentro de la ciudad. Aunque en dicho documento no se concretan explícitamente radios de accesibilidad peatonal en términos de distancia o tiempo, es posible deducir los tiempos de acceso máximos a partir de las dotaciones propuestas para cada uno de los ámbitos espaciales que establecen los autores.

A partir de estos parámetros orientativos, y junto con las consideraciones conceptuales expuestas en la presente introducción, esta comunicación realiza un análisis de la accesibilidad peatonal a aquellos equipamientos que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida, según los ciudadanos del municipio de Valencia. A partir de este análisis, se estudia la distribución espacial de la calidad de vida, desde la óptica de la accesibilidad peatonal, poniendo de manifiesto las posibles desigualdades que puedan existir entre las distintas zonas del municipio.

2. Objetivos

El objetivo principal de la presente comunicación es realizar una primera aproximación al estudio de la calidad de vida en la ciudad de Valencia desde la perspectiva de la accesibilidad peatonal a aquellos equipamientos que, según los propios ciudadanos, más contribuyen a la mejora de esta.

Para la consecución de este objetivo general se proponen tres objetivos específicos. El primer objetivo específico consiste en determinar los equipamientos que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida según la percepción de los habitantes de la ciudad de Valencia, estableciendo cuál es la dotación de estos en términos de habitantes por equipamiento a nivel de distrito.

El segundo objetivo específico busca medir la accesibilidad peatonal, en términos de distancia-tiempo, entre las viviendas de los ciudadanos y los equipamientos (más cercanos) que contribuyen en mayor medida a la mejora de la calidad de vida.

Por último, el tercer objetivo consiste en la construcción de un índice de calidad de vida desde la óptica de la accesibilidad peatonal, que permita analizar la distribución geográfica de la calidad de vida en el municipio de Valencia y apuntar algunas líneas de mejora.

3. Metodología

3.1. Delimitación del área de estudio y unidades de análisis

El ámbito de estudio del presente trabajo es la totalidad del término municipal de Valencia. Dentro del ámbito municipal, la información ha sido trabajada a nivel de distrito y a nivel de número de policía (portal).

El término municipal de Valencia está compuesto por 19 distritos censales. La escala de distrito permite simplificar el análisis de la información, aunque la gran heterogeneidad de tamaño demográfico y espacial que existe entre los distintos distritos puede dar lugar a generalizaciones y/o interpretaciones poco acertadas. Además, los distritos son unidades espaciales establecidas de forma artificial que no tienen por qué coincidir con las divisiones socioespaciales reales. Por este motivo, se debe tener en cuenta la presencia del Problema de la Unidad Espacial Modificable (PUEM), debido a la imposición de unidades geográficas artificiales para reportar fenómenos continuos (LINARES, 2012: 12). A fin de superar estas limitaciones y con el objetivo de realizar un análisis más detallado, la información también ha sido trabajada a nivel de número de policía. Valencia cuenta con 27.027 portales distribuidos por los 19 distritos de su término municipal.

3.2. Fuentes de Información

El presente estudio se ha realizado mediante análisis cuantitativo a partir de dos tipos de fuentes de información claramente diferenciadas:

3.2.1. Encuesta SAYS-AMV

La información se ha obtenido a partir de una encuesta realizada el año 2012 por el grupo INNODES dentro del marco del proyecto de investigación «sostenibilidad ambiental y social en espacios metropolitanos: el caso del Área Metropolitana de Valencia» (SAYS-AMV), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad dentro del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad. La encuesta considera un universo infinito, ya que está dirigida a toda la población del Área Metropolitana de Valencia (75 municipios y 1.830.774 habitantes). El tamaño de la muestra se sitúa entre 1.111 y 1.411 encuestas, tiene un nivel de confianza del 95,5% y un error muestral inferior a $\pm 2,5$. Se ha realizado un muestreo polietápico. De las 1.134 encuestas

realizadas en toda el área metropolitana, 436 corresponden a habitantes de la ciudad de Valencia, siendo estas las encuestas utilizadas en el presente trabajo. El cuestionario se ha realizado en los barrios de residencia de los encuestados y tiene 46 preguntas de temáticas muy variadas. En este caso, se han utilizado las preguntas 25 y 26:

25. De los siguientes servicios, dígame si conoce su existencia en la zona en la que vive, si los usa, y como se traslada hasta ellos (instalaciones deportivas, biblioteca, teatro, centros culturales, mercado y tiendas de alimentación, centro comercial, parques y jardines, guarderías infantiles, escuela de adultos/universidad popular, centro de salud, colegio de primaria, IES, centro de servicios sociales, centro para jóvenes, centro para minusválidos, centro para mayores, residencias para mayores, centros de información y apoyo para la mujer, centros de información sobre drogas, policía local).

26. ¿Qué tipo de servicios de los anteriores cree que a usted le ayudan más a mejorar su calidad de vida?

3.2.2. Análisis de accesibilidad

En el estudio de la accesibilidad a los equipamientos y servicios intervienen tres variables básicas: la localización de la demanda, la localización de la oferta y las redes que comunican la oferta con la demanda.

En el presente trabajo la demanda la protagonizan los habitantes de Valencia, que a efectos de este estudio se localizan en sus respectivas viviendas. El análisis se realiza a nivel de número de policía con la información demográfica del padrón municipal de Valencia para el año 2014. Estos datos han sido solicitados de forma expresa a la Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia por el Grupo INNODES del IIDL, en el marco del proyecto «Sostenibilidad y competitividad urbanas en un contexto global. El Área Metropolitana de Valencia».

La oferta queda constituida por los equipamientos que los ciudadanos demandan. A partir de los resultados obtenidos en la encuesta, los tres equipamientos más demandados son: mercados y tiendas de alimentación, parques y jardines, centros de salud. La información relativa a la ubicación de mercados y tiendas de alimentación ha sido proporcionada por la Oficina del Plan de Acción Territorial del Comercio (PATECO), del Consejo de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunitat Valenciana. Estos datos han sido solicitados de forma expresa por el grupo de investigación INNODES. De la información proporcionada, se han utilizado los datos relativos a la ubicación de los mercados municipales, y de las grandes y medianas superficies de venta de alimentación de la ciudad de Valencia en el año 2015. La información relativa a parques y jardines se ha obtenido a partir de la última actualización del Sistema de Ocupación del Suelo en España (SIOSE) realizada en el año 2011. La información relativa al municipio de Valencia se encuentra disponible en el geoportal de datos espaciales de la Comunidad Valenciana Terrasit (www.terrasit.es). Se han seleccionado aquellos polígonos de más de 1 ha en los que el 100% de su superficie es parque o jardín. Cabe añadir que se han digitalizado otros polígonos que cumplen las mismas características, a partir de la ortofoto de máxima actualidad del municipio de Valencia, realizada en 2012 dentro del ámbito del Plan Nacional de Ortografía Aérea (PNOA), disponible en el Centro de Descargas del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG). Los centros de salud y consultorios se han obtenido a partir de la página web del Ayuntamiento de Valencia, donde se puede encontrar un catálogo de datos abiertos entre los que se incluye una amplia cartografía digital de los equipamientos públicos de la ciudad (www.gobiernoabierto.valencia.es). Esta información se encuentra georreferenciada y en formato vectorial (.shp), hecho que le confiere gran valor

añadido, pues permite la posibilidad de realizar múltiples cálculos y operaciones espaciales mediante el uso de los SIG.

Por último, en todo proceso de análisis de redes es necesario contar con una capa arco-nodo sobre la que se realicen los cálculos y operaciones matemáticas. En el presente trabajo se ha recurrido a la red viaria del municipio de Valencia. La capa se ha obtenido a partir del proyecto colaborativo CartoCiudad (www.cartociudad.es). Los datos están disponibles en el Centro de Descargas del Centro Nacional de Información Geográfica (www.cnig.es). Esta información se encuentra georreferenciada y se proporciona en formato vectorial (shp.), hecho que permite realizar cálculos geoespaciales mediante el uso de SIG.

3.3. Tratamiento estadístico y cartográfico

Como paso previo al análisis de la información, se ha llevado a cabo la geocodificación de los datos relativos al padrón municipal de Valencia del año 2014 a nivel de número de policía, y de los datos de los mercados, y tiendas grandes y medianas de alimentación de Valencia en 2015, ya que esta información no estaba georreferenciada.

Se han calculado las distancias entre los portales y los equipamientos más cercanos mediante la herramienta Closest Facility incluida en la extensión de análisis de redes (Network Analyst) del programa ArcGis 10.2[®]. Para ello, se ha creado un Dataset de Red (Network Dataset) a partir de la red de viaria de CartoCiudad. Como «incidentes» se ha utilizado la capa con los 27.027 portales de la ciudad de Valencia. Como «instalaciones» se han utilizado las capas de mercados y tiendas de alimentación, parques y jardines, y consultorios y centros de salud. De este modo, se han obtenido tres capas vectoriales (una para cada tipo de equipamiento) con las distancias en metros entre cada uno de los portales y sus equipamientos más cercanos. Con el objetivo de introducir la variable población, se han calculado las distancias medias entre los hogares y los equipamientos más cercanos en función de la población total de cada distrito. También se ha calculado la distancia media recorrida por los ciudadanos de Valencia para acceder a cada uno de los equipamientos analizados.

Las distancias entre los portales y los equipamientos más cercanos también se han representado cartográficamente a nivel de número de policía. La interpretación gráfica de estos resultados a partir de la capa de puntos es bastante dificultosa dado que muchos puntos se superponen con otros en aquellas zonas en donde existe una mayor densidad de portales. Para resolver este problema se han generado datos superficiales mediante una interpolación basada en el Método de Ponderación Inversa a la Distancia (IDW). Este método parte de la base de que aquellos puntos más cercanos entre sí guardan una mayor relación que los puntos más distantes, de modo que en la generación del modelo final se otorga mayor importancia a aquellos datos más cercanos. La interpolación ha permitido generar tres capas en formato *raster* donde aparecen representados intervalos de distancia-tiempo entre los portales y los distintos equipamientos. La representación cartográfica de los resultados se ha expresado en tiempos de desplazamiento andando.

Por último, se ha calculado un índice de calidad de vida en función de la accesibilidad peatonal a los equipamientos que, en opinión de los habitantes de Valencia, más contribuyen a la mejora de la calidad de vida. Para ello, en primer lugar, se ha realizado una reclasificación de los *rasters* de las distancias entre los portales y los equipamientos más cercanos, mediante la herramienta Reclassify del programa informático ArcGis.10.2[®]. Se ha asignado un valor de 1 a aquellos píxeles cuyo valor era menor o igual a 600 metros, mientras que aquellos píxeles

con un valor superior a los 600 metros se les ha otorgado un valor de 0, por considerarse esta distancia superior a la recomendada en el ámbito de los desplazamientos peatonales. Seguidamente, se han calculado unos factores de ponderación, en función de la importancia que los ciudadanos otorgan a cada equipamiento en la mejora de su calidad de vida, a partir de las respuestas obtenidas en la pregunta 26 de la encuesta del grupo INNODES. Finalmente, se ha realizado una suma lineal ponderada de las capas raster reclasificadas, mediante la herramienta Raster Calculator del programa ArcGis.10.2[©].

4. Resultados

4.1. Calidad de vida y equipamientos urbanos en la ciudad de Valencia.

Los equipamientos y servicios urbanos influyen significativamente en la calidad de vida de los ciudadanos. Como se ha expuesto en la Introducción, el concepto de calidad de vida es multidimensional y cuenta con un componente de carácter subjetivo, motivo por el cual es esencial conocer las precepciones de la población para abordar su medición. A continuación, a partir de las respuestas obtenidas en las preguntas 25 y 26 de la encuesta realizada por el grupo de investigación INNODES, se establecen cuáles son los servicios que más contribuyen a mejorar la calidad de vida urbana según los ciudadanos encuestados en la ciudad de Valencia, y cuál es su dotación (sin entrar a valorar aspectos de capacidad y calidad) y distribución a nivel de distrito. También se analiza el grado de satisfacción de los ciudadanos frente a estos equipamientos.

Los resultados de la encuesta revelan que los tres servicios urbanos que más contribuyen a la calidad de vida urbana en Valencia según los ciudadanos encuestados son, por orden de preferencia, los mercados y las tiendas de alimentación; los parques y jardines, y los centros de salud y consultorios (tabla 1). A continuación, se comentan con mayor detalle los resultados obtenidos para cada uno de los equipamientos mencionados.

Tabla 1: número de respuestas y porcentajes de respuestas válidas según la contribución de cada equipamiento a la calidad de vida urbana.

Servicios	Respuestas totales	% Sobre el total de respuesta válidas
Mercado y tiendas de alimentación	297	24,75
Parques y jardines	229	19,08
Centro de salud	189	15,75
Centro comercial	102	8,50
Instalaciones deportivas	96	8,00
Biblioteca, teatro, centro cultural	80	6,67
Colegio de primaria	80	6,67
Centros para mayores	57	4,75
Escuela de adultos, universidad popular	15	1,25
Guarderías infantiles	13	1,08

Servicios	Respuestas totales	% Sobre el total de respuesta válidas
Instituto de educación secundaria	12	1,00
Centro de servicios sociales	12	1,00
Centro para jóvenes	10	0,83
Policía local	3	0,25
Centro para minusválidos	2	0,17
Residencias para mayores	2	0,17
Centros de información y apoyo a la mujer	1	0,08
Centros de información de drogas	0	0,00
No procede	416	
TOTAL RESPUESTAS	1.616	
TOTAL RESPUESTAS VÁLIDAS	1.200	100

Fuente: encuesta SAYS-AMV del grupo INNODES. Elaboración propia.

4.1.1. Mercados y tiendas de alimentación

De entre los servicios propuestos en la encuesta, un 24,75% de los ciudadanos encuestados opina que los equipamientos que más contribuyen a la mejora de su calidad de vida son los mercados y las tiendas de alimentación («mercados», de ahora en adelante). Estos enclaves son fundamentales, dado que ejercen una función de abastecimiento a la población.

Para el presente trabajo se han considerado un total de 204 puntos de venta de alimentación constituidos por mercados municipales y grandes y medianas superficies de venta de alimentación. En la ciudad de Valencia, cada mercado abastece a una media de 3.858 habitantes. Los distritos centrales (Ciutat Vella, el Eixample y Extramurs) junto con los de Campanar y Pobles del Sud, cuentan con una oferta superior a la media de los distritos, mientras que los distritos periféricos de Benimaclet y Pobles del Nord se encuentran infradotados respecto al resto.

4.1.2. Parques y Jardines

El segundo equipamiento que más contribuye a la mejora de la calidad de vida según los ciudadanos encuestados son los parques y jardines (19,08% de respuestas válidas). Los parques y jardines determinan el microclima urbano e influyen en aspectos psicosociales de los habitantes de la ciudad, siendo estos factores determinantes de la calidad de vida de los ciudadanos.

La ciudad de Valencia cuenta con 283,84 ha de parques y jardines distribuidas en 60 polígonos cuyo tamaño oscila entre 1,03 ha y 26,81 ha. La media de m² de parques y jardines por habitante se sitúa en 3,60 m², estando por debajo de los estándares establecidos en la LOTUP. No obstante, debemos tener en cuenta que solo se han seleccionado aquellos polígonos superiores a 1 ha, de modo que no se han considerado muchos jardines que sin lugar a dudas contribuirían a aumentar esta ratio. Las unidades espaciales que presentan una mayor oferta por habitante son los distritos centrales y el distrito de Campanar, donde los

Jardines del Turia juegan un papel determinante. Por el contrario, varios distritos periféricos (Pobles del Nord, Pobles de l'Oest, Pobles del Sud, Benimaclet, Rascanya, y Patraix), que a priori disponen de más espacios libres para ubicar este tipo de infraestructuras, presentan una infradotación respecto al resto de distritos de la ciudad. En parte, este hecho se debe a que la falta de parques y jardines se entiende suplida por la presencia de espacios abiertos naturales como la Albufera y la Huerta.

4.1.3. Centros de salud y consultorios

Los centros de salud y consultorios (centros de salud de ahora en adelante) son el tercer equipamiento que más contribuye a la mejora de la calidad de vida según los ciudadanos encuestados (15,75% de respuestas válidas). La atención sanitaria probablemente sea el más básico de todos los servicios; por tanto, los equipamientos donde se presta dicho servicio deben contar con la mayor accesibilidad posible (GUTIÉRREZ *et al.*, 2002: 269).

La ciudad de Valencia se adscribe a cinco departamentos de salud, y es atendida por 26 centros de salud y 23 consultorios (Ayuntamiento de Valencia, 2015). El número medio de usuarios por equipamiento es de 16.063 pacientes. El número de habitantes por equipamiento (desde la lógica del distrito) es bastante irregular, de modo que se presenta una estructura dicotómica entre los distritos centrales y los periféricos. Los equipamientos de algunos distritos centrales como el de Ciutat Vella, el Eixample y el Pla del Real, cuentan con una demanda potencial por equipamiento superior a la de la media de los distritos, caso que también ocurre en los distritos de Jesús, Benimaclet y Camins al Grao. Por el contrario, los distritos periféricos (Pobles del Nord, Pobles de l'Oest, Pobles del Sud, Quatre Carreres, Benicalap y Algirós) cuentan con un número de usuarios por instalación inferior a la media de los distritos de Valencia.

4.2. Accesibilidad peatonal a los equipamientos que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida en la ciudad de Valencia

En el presente apartado, se analiza la accesibilidad peatonal a los equipamientos que la población encuestada considera que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida en la ciudad de Valencia, desde la perspectiva de la equidad espacial. Para ello se analizan los modos de desplazamiento prioritarios a estas instalaciones y se determinan rangos de distancia-tiempo andado a nivel de número de policía.

4.2.1. Modos de acceso prioritarios a los equipamientos seleccionados

A partir de las respuestas relativas al modo de acceso a las instalaciones propuestas obtenidas en la pregunta 25, se ha determinado cuáles son los modos de desplazamiento más habituales para acceder a los mercados, a los parques y jardines, y a los centros de salud (tabla 2).

El modo de movilidad mayoritario utilizado para acceder a los mercados según el 89,49% de los encuestados es el peatonal. El vehículo privado es utilizado por el 8,81% de los usuarios encuestados, si bien en la mayoría de los casos este modo se combina con la movilidad peatonal. Cabe destacar el nulo uso de la bicicleta, así como la escasa utilización del transporte público para el acceso a los mercados, ya que esta opción solamente la utilizan el 1,42% de los encuestados.

Tabla 2: Número de respuestas válidas (nº) y porcentaje de respuestas sobre el total de respuestas válidas (%) según los modos de acceso prioritarios a los equipamientos.

		Mercados		Parques y jardines		Centros de salud	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%
No motorizado	Andando	315	89,49	280	97,22	227	89,02
	Bicicleta	0	0,00	0	0,00	0	0,00
	Ambos	0	0,00	3	1,04	0	0,00
Motorizado	Vehículo privado	10	2,84	2	0,69	15	5,88
	Transporte público	2	0,57	0	0,00	8	3,14
	Ambos	1	0,28	0	0,00	2	0,78
No motorizado y motorizado	Andando y vehículo privado	21	5,97	2	0,69	3	1,18
	Andando y transporte público	3	0,85	1	0,35	0	0,00
	No procede	51		115		77	
	Ns/nc	1		1		72	
	Respuestas válidas	352		288		255	
	Total	404	100	404	100	404	100

Fuente: encuesta SAYS-AMV del grupo INNODES. Elaboración propia.

En el caso de parques y jardines, el modo de acceso por excelencia es el de movilidad peatonal. Un 97,22% de los encuestados se desplazan andando a estos espacios, de modo que el resto de modalidades de desplazamiento tiene un carácter prácticamente residual.

En el ámbito sanitario, el 89,02% de los encuestados se desplaza andando a los centros de salud. A la movilidad peatonal le sigue con valores mucho más bajos la movilidad motorizada, tanto privada como pública, con un 5,88% y un 3,14% respectivamente.

Por tanto, la movilidad peatonal alcanza valores elevados en los desplazamientos entre el hogar y las instalaciones estudiadas (mercados, parques y jardines, y centros de salud), factor que otorga sentido al presente análisis.

4.2.2. Accesibilidad peatonal a los equipamientos que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida en la ciudad de Valencia

En el presente apartado se analiza la distancia-tiempo entre los hogares y los equipamientos más cercanos.

La accesibilidad a los distintos equipamientos analizados varía en función del tipo de servicio a lo largo del espacio. Los mercados son el equipamiento que presenta una mejor accesibilidad peatonal por persona, mientras que los centros de salud son el equipamiento que presenta una distancia media más elevada, siendo este equipamiento el peor ubicado desde la óptica de la eficiencia espacial (tabla 3). No obstante, los centros de salud obtienen los mejores parámetros de localización si se aplica el criterio de equidad espacial, ya que tan

solo un 0,51% de la población reside a más de 30 minutos andando de estas instalaciones. La mayor dicotomía en cuanto a tiempos de accesibilidad peatonal se produce entre los distritos centrales y los distritos periféricos con tejido diseminado, del norte y del sur. A continuación, se comentan los resultados obtenidos en cada equipamiento de forma más detallada.

Tabla 3: número de habitantes y porcentajes respecto a la población total de Valencia en función de la distancia entre las viviendas y los equipamientos más cercanos.

Distancia (m)	Mercado		Parques y jardines		Centros de salud	
	Población	%	Población	%	Población	%
<300	545475	69,30	346689	44,05	164287	20,87
300-600	203322	25,83	294094	37,37	321279	40,82
0-600	748797	95,13	640783	81,41	485566	61,69
600-1000	22729	2,89	113805	14,46	246907	31,37
1000-2000	5491	0,70	11366	1,44	50570	6,43
> 2000	10060	1,28	21123	2,68	4034	0,51
TOTAL	787077	100	787077	100	787077	100

Fuente: Padrón Municipal, 2014. Ayuntamiento de Valencia, Oficina del PATECO, Terrasit.
Elaboración: propia.

4.2.2. 1. Accesibilidad peatonal a mercados

La distancia media que deben recorrer los habitantes de Valencia para acceder a los mercados es de 293,90 m. El 95,13% de la población reside a menos de 600 metros de un mercado, teniendo por tanto una accesibilidad peatonal inferior a los 10 minutos recomendados. Por el contrario, un 1,28% de la población vive a más de 2.000 metros de estos comercios, hecho que supone una mala accesibilidad peatonal y que normalmente requiere de la utilización de métodos de desplazamiento mecánicos o motorizados.

La figura 1 muestra los intervalos de tiempo de acceso entre los hogares y los mercados más cercanos. Como se puede observar, la práctica totalidad del continuo urbano tiene tiempos de acceso peatonal inferiores a los 10 minutos a excepción de algunas calles de los barrios periféricos de Beniferri (Pobles de l'Oest), Cabanyal-Canyameral (Poblats Marítims), y un pequeño núcleo en torno a la calle Serrano Flores (Pla del Real), donde los tiempos de acceso se sitúan entre los 10 y los 15 minutos. Por el contrario, los tiempos de acceso empeoran considerablemente en el tejido disperso. El distrito de Quatre Carreres presenta amplias zonas donde los tiempos de acceso se sitúan por encima de los 15 minutos andando, superándose en algunos puntos los 30 minutos. Estas zonas de mala accesibilidad corresponden a las viviendas ubicadas en torno al trazado de las carreteras Fuente En Corts, CV-5000 y CV-5010; vías que dan acceso al

continuo urbano. Respecto a los distritos periféricos, la gran mayoría de las viviendas del distrito de Pobles del Nord se encuentran ubicadas a más de 30 minutos andando del mercado más próximo, siendo excepción las viviendas limítrofes al continuo urbano ubicadas en la zona meridional de dicho distrito. Por otra parte, el distrito de Pobles del Sud presenta situaciones dispares entre sus distintas pedanías. Algunas viviendas ubicadas en el centro de algunos núcleos de población (El Perellonet, El Saler, Castellar-l'Oliveral, La Torre) cuentan con una accesibilidad peatonal adecuada (menos de 10 minutos andando), si bien los tiempos de acceso se incrementan rápidamente al separarnos de los centros urbanos. Por el contrario, también existen núcleos (Faitanar, El Palmar, Forn d'Alcedo y algunas zonas de Pinedo) desatendidos donde los tiempos de acceso a los mercados más próximos superan los 30 minutos andando. Es importante señalar que, dada la configuración espacial de estos dos distritos (Pobles del Nord y Pobles del Sud), puede que los mercados o tiendas de alimentación más cercanos se encuentren en los pueblos limítrofes a estas unidades espaciales y no en la ciudad de Valencia. Además, la no existencia de mercados municipales, o tiendas grandes o medianas de alimentación no significa que estos núcleos se encuentren totalmente desabastecidos, dado que es muy probable que se encuentren atendidos por tiendas de alimentación de tipo familiar. En cualquier caso, las tiendas de tipo familiar no ofrecen la diversidad de productos y precios que ofrecen los mercados municipales, y las grandes y medianas superficies de venta de alimentación.

4.2.2. 2. Accesibilidad peatonal a parques y jardines

La distancia media que deben recorrer los habitantes de Valencia para acceder a parques y jardines es de 510,87 metros. El 81,41% de la población reside a menos de 10 minutos andando de algún parque o jardín de más de 1 ha, mientras que un 14,46% vive a una distancia de entre 10-15 minutos andando. Por el contrario, un 2,68% tiene una accesibilidad superior a los 30 minutos andando, considerándose esta distancia inasequible desde el punto de vista de la movilidad peatonal.

La figura 2 muestra los intervalos de tiempo de acceso entre los hogares y sus parques y jardines más cercanos. Dentro del continuo urbano encontramos una accesibilidad peatonal bastante heterogénea, que oscila entre los 0 y 15 minutos. Los ciudadanos con una mejor accesibilidad son aquellos que residen en las viviendas ubicadas en torno a los grandes parques urbanos (Jardines del Turia, Parque de Cabecera, Jardín Botánico, Jardín de Viveros...) y los jardines de las grandes vías (avenida Blasco Ibáñez, Gran Vía, Ferran el Catòlic...), donde los tiempos de acceso son inferiores a los 5 minutos. Por el contrario, en la ciudad también encontramos zonas cuya accesibilidad es superior al tiempo recomendado de 10 minutos andando, aunque el tiempo de acceso desde hogares a estos espacios no supera los 15 minutos. Una de estas zonas se ubica entre los barrios de Ruzafa (Eixample), Malilla (Quatre Carreres) y la Creu Coberta (Jesús). Algunos sectores de estos barrios se encuentran ocupados por la infraestructura ferroviaria de la Estació del Nord, espacio donde según el planeamiento urbano de la ciudad de Valencia está prevista la ejecución del Plan de Reforma Interior del Parque Central. Este Plan prevé la creación de 330.679 m² de parques y jardines (www.valenciaparquecentral.es), que sin lugar a dudas contribuirían en gran medida a mejorar la accesibilidad peatonal a este tipo de equipamientos. Otros barrios que presentan zonas de accesibilidad peatonal con tiempos que oscilan entre los 10 y 15 minutos son Albors y la Creu del Grau (Camins al Grau), Cabanyal-Canyameral (Poblats Marítims), Torrefiel (Rascanya), El Calvari (Campanar) y el suroeste del barrio de Benicalap (Benicalap). Además, también se dan accesibilidades superiores a los 10 minutos

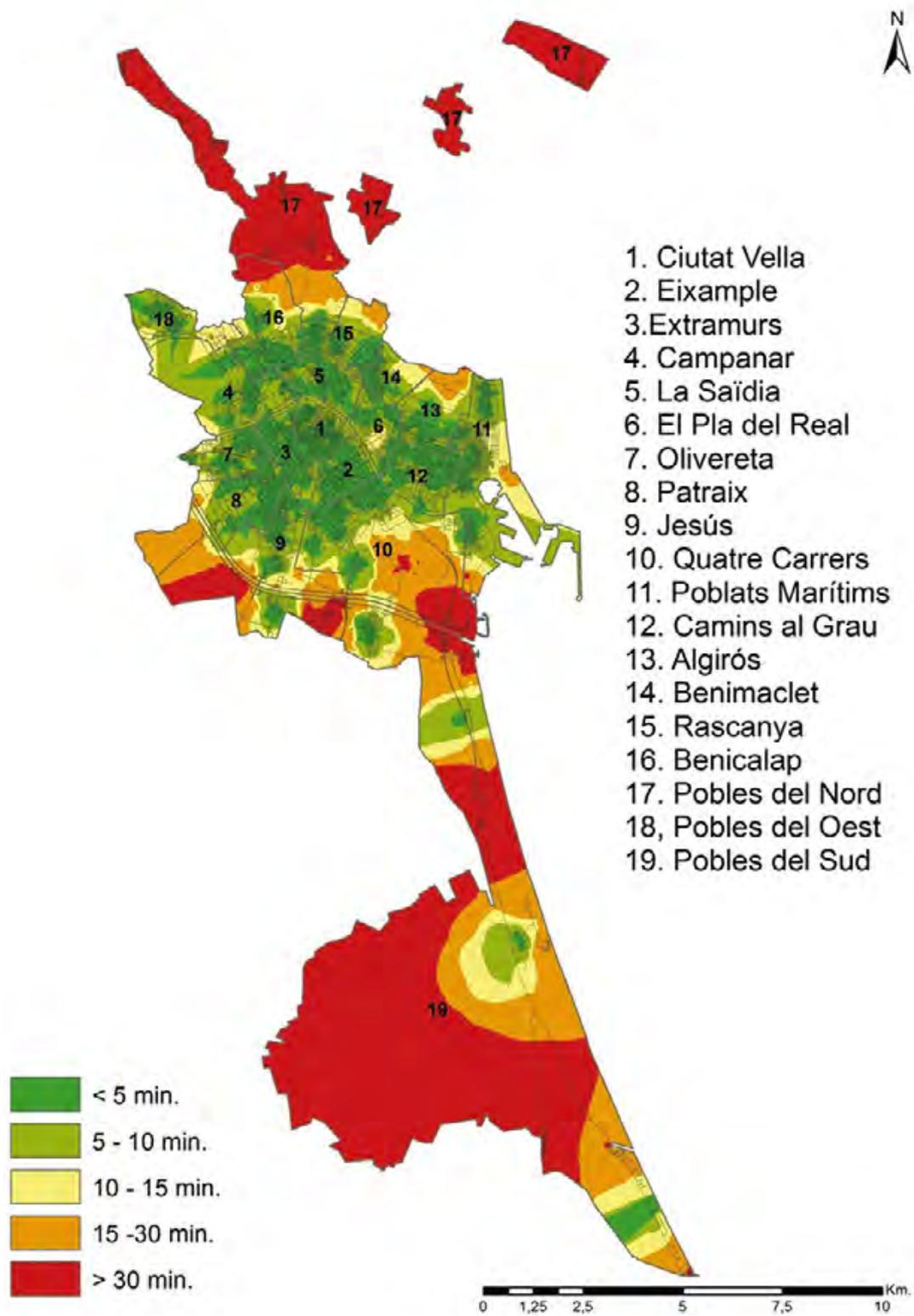
en las zonas periféricas de la ciudad. Por último, como se ha comentado anteriormente, los distritos periféricos de Pobles del Nord y Pobles del Sud poseen tiempos de accesibilidad peatonal superiores a los 30 minutos, ya que no albergan ningún parque o jardín con una superficie mayor a 1 ha.

4.2.2. 3. Accesibilidad peatonal a centros de salud

Los ciudadanos de Valencia recorren desde sus hogares una distancia media de 555,97 m para acceder a los centros de salud. El 61,69% de los ciudadanos reside a menos de 10 minutos andando de un centro de salud, mientras que un 31,37% de la población de Valencia lo hace a unos 10-15 minutos. Solo un 0,51% de la población vive a más de 30 minutos andando de un centro de salud.

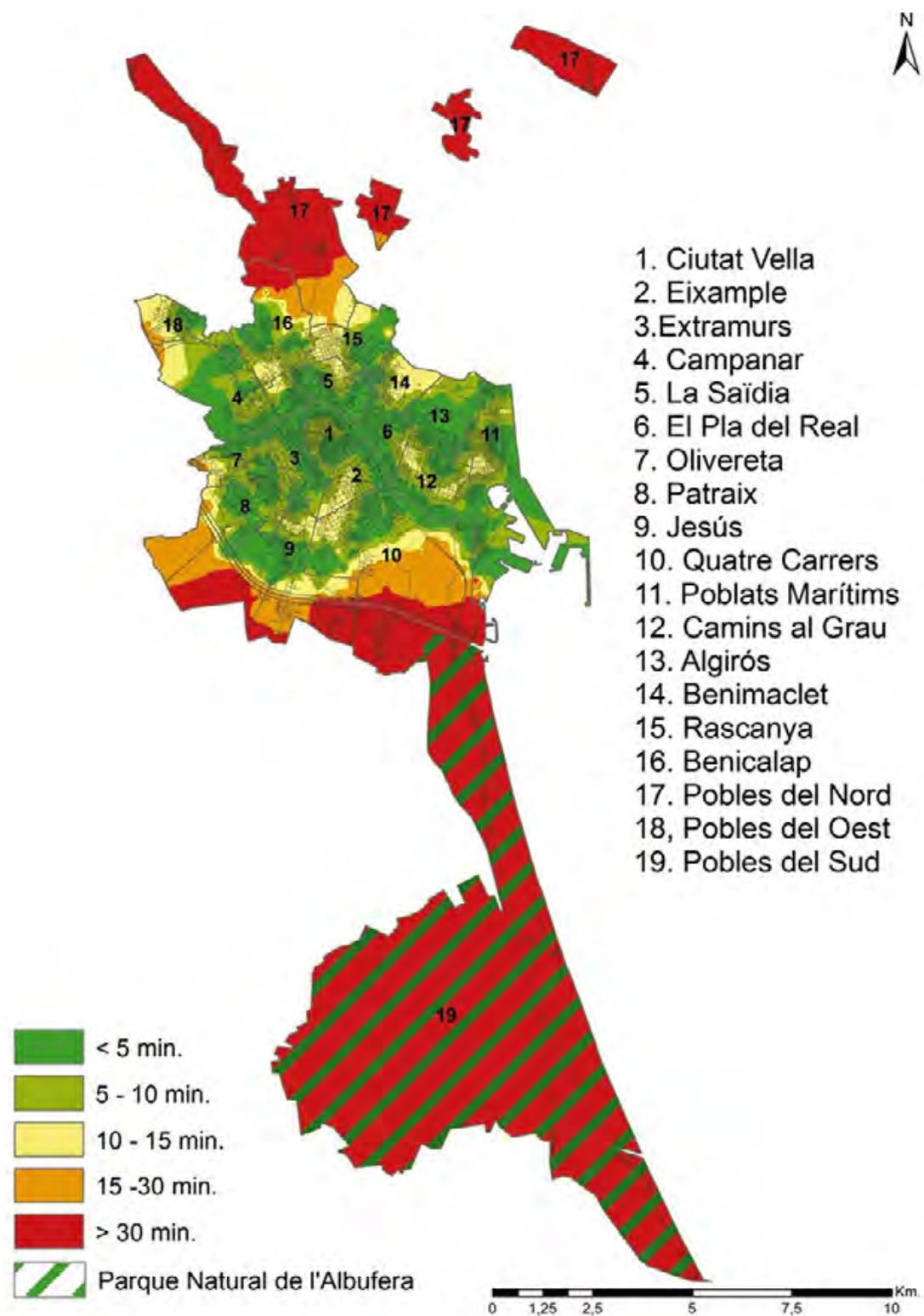
La figura 3 presenta los intervalos de acceso entre los hogares de los ciudadanos y sus centros de salud más próximos en la ciudad Valencia. Los intervalos de tiempo se distribuyen en torno a las 49 instalaciones sanitarias a modo de anillos concéntricos de modo que muchas zonas urbanas quedan situadas a más de 10 minutos andando de estos equipamientos. Dentro del casco urbano hay zonas donde el tiempo de acceso se sitúa entre los 15 y los 30 minutos andando. Una de estas zonas se encuentra en los barrios de l'Exposició y Ciutat Universitària, en el distrito del Pla del Real; aunque en este distrito se ubica el Hospital Clínico de Valencia, este no presta servicios de atención primaria. Otra de las zonas más desfavorecidas dentro del continuo urbano se encuentra en el extremo septentrional del barrio de la Malvarrosa, ya que, pese a que el distrito de Poblats Marítims posee un centro de salud y dos consultorios, estos se encuentran muy próximos entre sí en los barrios de Beteró y el Cabañal-Canyameral. Otros barrios periféricos del continuo urbano, con tiempos de accesibilidad peatonal superiores a los 15 minutos, son el de la Carrasca (Algirós) y el de Beniferri (Pobles de l'Oest). Por otro lado, la mayoría de las pedanías de los distritos de Pobles del Nord y Pobles del Sud tienen una accesibilidad peatonal inferior a los 10 minutos, dado que casi todos estos enclaves están provistos de consultorios auxiliares. Pese a ello, en estos distritos existen zonas donde los tiempos de acceso se sitúan por encima de los 30 minutos andando. Una de estas zonas se sitúa en torno a la Gola de Puchol en la pedanía de El Saler (Pobles del Sud). Este mismo caso también ocurre en las pedanías de Cases de Bàrcena, Mahuella-Tauladella y Rafalell-Vistabella (Pobles del Nord).

Figura 1: mapa de accesibilidad peatonal entre los hogares y los mercados más próximos.



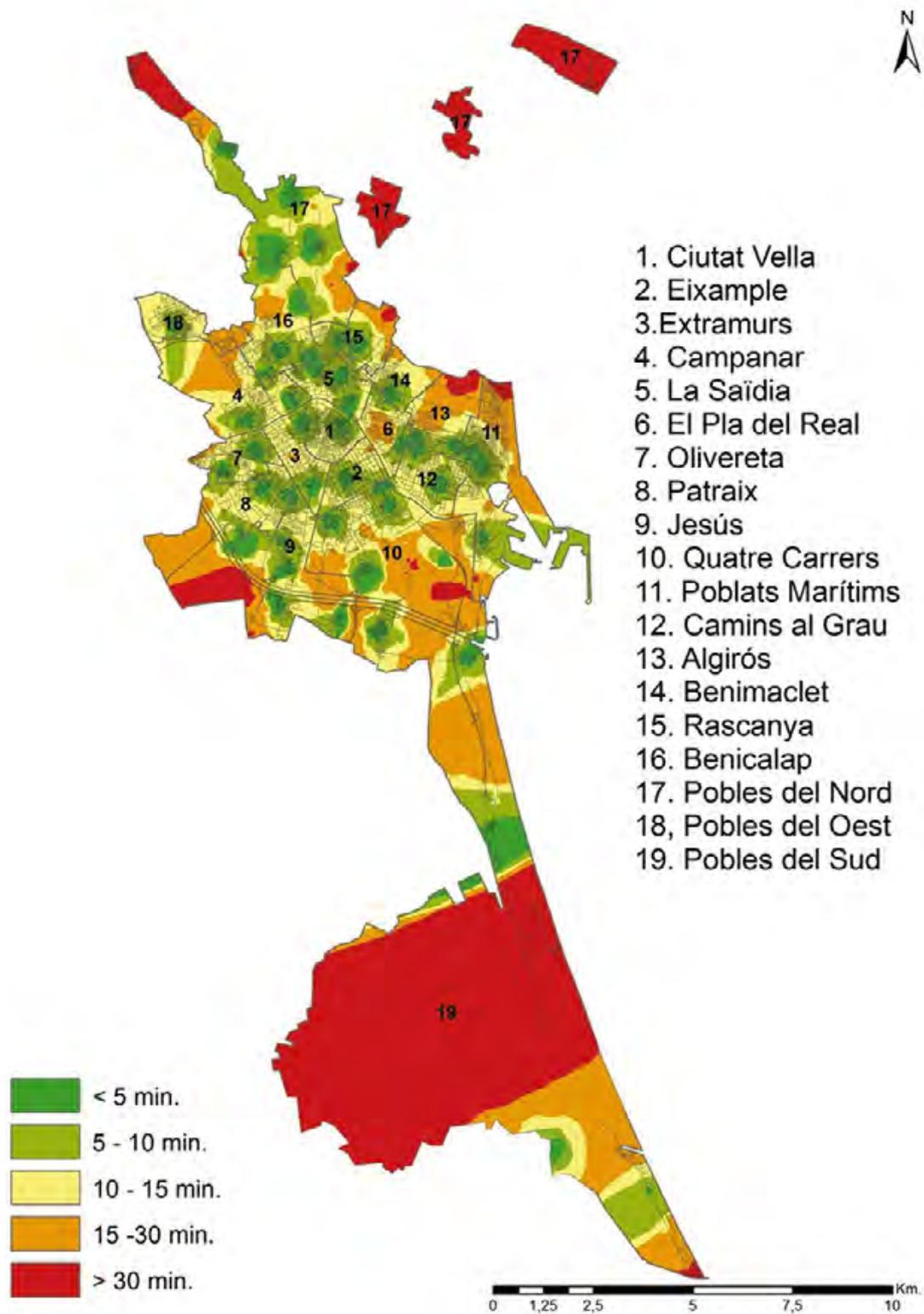
Elaboración propia.

Figura 2: mapa de accesibilidad peatonal entre los hogares y los parques y jardines más próximos.



Elaboración propia.

Figura 3: mapa de accesibilidad peatonal entre los hogares y los centros de salud más próximos.



Elaboración propia.

4.3. Calidad de vida en la ciudad de Valencia: una aproximación desde la accesibilidad peatonal a los servicios urbanos

Como se ha expuesto, la accesibilidad a los distintos tipos de equipamientos no es uniforme en el espacio, y los modos de desplazamiento prioritarios varían en función del servicio al que se desee acceder. Por otro lado, los ciudadanos otorgan distintos grados de utilidad a cada uno de los equipamientos en función de la contribución de estos servicios a la mejora de la calidad de vida urbana. A continuación, se aborda el estudio espacial de la calidad de vida en la ciudad de Valencia, desde la óptica de la accesibilidad peatonal, a aquellos servicios que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida urbana según los ciudadanos encuestados.

Dado que no todos los equipamientos contribuyen de igual manera a la mejora de la calidad de vida urbana, para determinar cuál es el grado de importancia que tiene cada uno de estos equipamientos respecto al conjunto estudiado, se ha utilizado como factor de ponderación el número de respuestas obtenidas en la pregunta 26 de la encuesta realizada por el grupo INNODES. De las 715 respuestas relativas a los tres equipamientos estudiados (mercados, parques y jardines, centros de salud), un 41,5% de las respuestas corresponden a mercados, un 32,02% a parques y jardines, y un 26,43% a centros de salud.

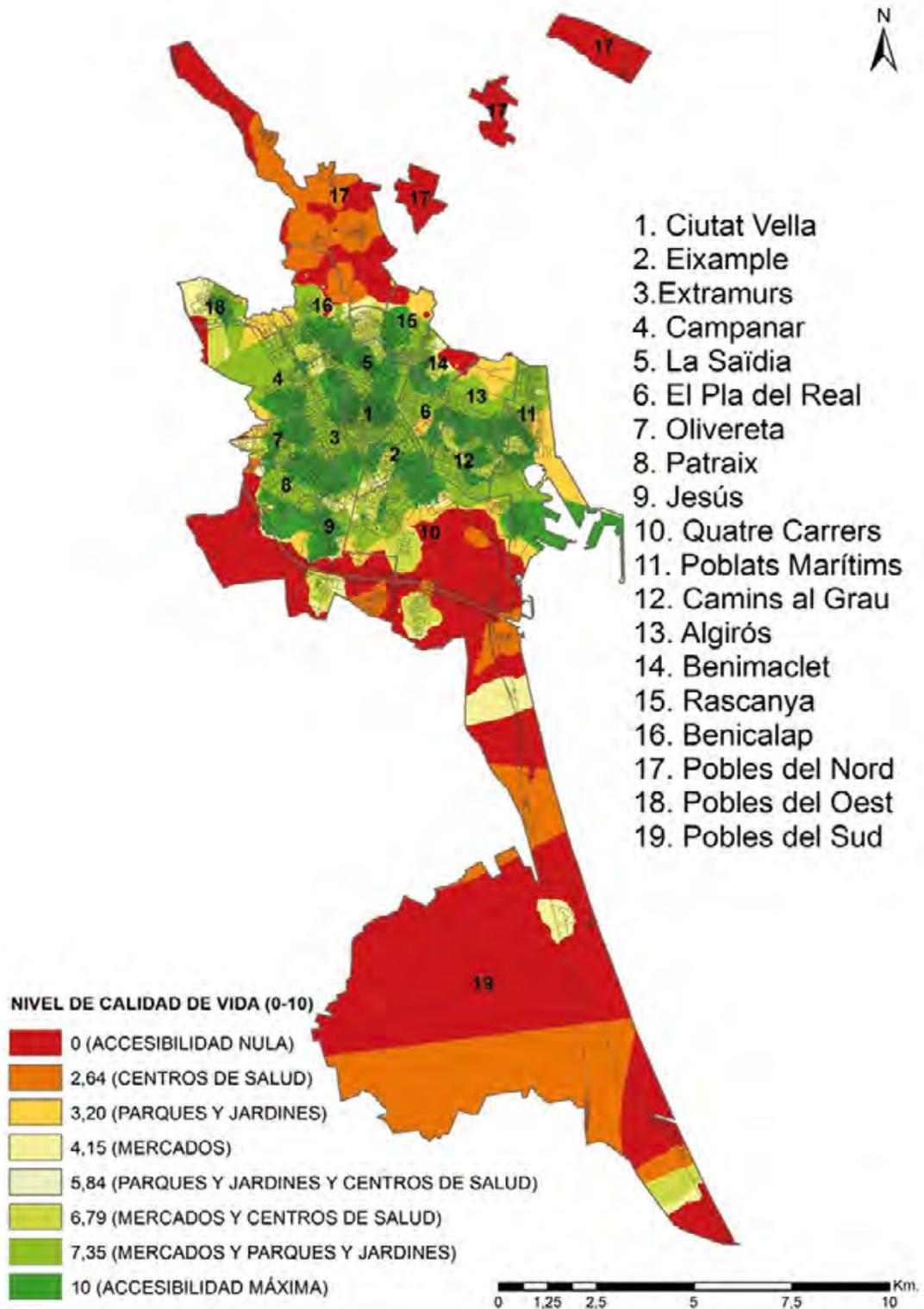
A partir de los mapas de accesibilidad obtenidos en el apartado anterior y con los factores de ponderación arriba expuestos, se ha realizado una suma lineal ponderada a fin de obtener un índice de calidad de vida que tenga en cuenta la accesibilidad peatonal a los servicios que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida urbana según los ciudadanos encuestados de la ciudad de Valencia. Para ello, se ha considerado un desplazamiento peatonal entre el hogar y el equipamiento más cercano de entre 0 y 600 metros (10 minutos andando como máximo), obteniendo una puntuación nula aquellas distancias superiores a los 600 metros. Así se han obtenido 8 categorías que oscilan entre la accesibilidad máxima (máxima calidad de vida) y la accesibilidad nula (mínima calidad de vida) (tabla 4). La accesibilidad máxima se da en aquellas zonas donde los hogares se encuentran ubicados a menos de 600 metros de los tres tipos de equipamientos estudiados. Por el contrario, la accesibilidad nula aparece en aquellas zonas donde las viviendas se ubican a más de 600 metros de los tres equipamientos analizados. El resto de categorías intermedias se relacionan con distintos niveles de calidad de vida en función de la relevancia que poseen los equipamientos a los que los ciudadanos tienen un acceso peatonal adecuado (menos de 600 metros) desde sus hogares (figura 4).

Tabla 4: niveles de calidad de vida en función de la accesibilidad peatonal a los equipamientos que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida urbana en porcentajes de población por categoría.

Código	Nivel calida de vida	Población	Porcentaje Población
Accesibilidad máxima	10	379.959	48,27
Parques y mercados	7,36	244.239	31,03
Centros de salud y mercados	6,79	94.253	11,98
Centros de salud y parques	5,84	1.154	0,15
Mercados	4,15	30.329	3,85
Paques y jardines	3,20	15.580	1,98
Centros de salud	2,64	10.667	1,36
Accesibilidad nula	0	10.896	1,38

Fuente: encuesta SAYS-AMV del grupo de investigación INNOVES y datos propios. Elaboración propia.

Figura 4: mapa de calidad de vida en función de la accesibilidad peatonal entre los hogares y los equipamientos



Elaboración propia.

En términos generales, la calidad de vida urbana del municipio de Valencia, tal como se ha considerado en este trabajo y desde el criterio de la equidad espacial, es suficiente, ya que solamente un 48,27% de la población reside a menos de 10 minutos de mercados, parques y jardines, y centros de salud. No obstante, el 79,3% de la población reside a menos de 600 metros de los dos equipamientos (mercados, parques y jardines) que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida, y solamente un 1,38% de los ciudadanos vive a más de 10 minutos andando de todos los equipamientos estudiados.

Los valores más altos se concentran en el continuo urbano a excepción de algunos barrios aislados como el de Benimàmet (Pobles de l'Oest) y el de Nazaret (Poblats Marítims). En el continuo urbano destacan por su calidad de vida amplias zonas de los distritos centrales de Ciutat Vella y la Saïdía. Otros distritos con amplias zonas con un nivel máximo de calidad de vida son los de Rascanya, Jesús, Benicalap, Olivereta, Patraix, Camins al Grao y l'Algirós.

Por el contrario, la calidad de vida desciende en algunos barrios periféricos y en amplias zonas de Pobles del Nord, Pobles del Sud y Quatre Carreres. Los peores valores se registran en el sector meridional del distrito de Quatre Carreres y en los distritos periféricos de Pobles del Nord y Pobles del Sud. La mayoría de ciudadanos con una accesibilidad peatonal nula en el distrito de Quatre Carreres residen en viviendas diseminadas en torno a la carretera Fuente En Cortes, la CV-5000 y la CV-5010. En el distrito de Pobles del Nord la accesibilidad peatonal nula aparece de manera generalizada en las pedanías de Casas de Bàrcena, Mahuella-Tauladella y Rafalell-Vistabella, mientras que en el distrito de Pobles del Sud destaca la inaccesibilidad peatonal de amplias zonas urbanizadas en las pedanías de El Saler y El Perellonet. A modo residual, también aparecen algunas zonas de accesibilidad peatonal nula en las cornisas septentrionales de los distritos de Benimaclet, Rascanya y Benicalap, si bien cabe mencionar que en estas zonas solo se ven afectadas unas pocas viviendas. Estas zonas con valores de calidad de vida inferiores a cinco puntos deberían ser tenidas en cuenta a la hora de planificar la instalación de nuevos equipamientos, a fin de garantizar unas condiciones de calidad de vida equitativas a todos los habitantes de la ciudad en cuanto al acceso peatonal a los servicios que más contribuyen a la calidad de vida se refiere, y evitar así el surgimiento de zonas de segregación socioespacial.

5. Conclusiones

Tras realizar una primera aproximación al estudio de la calidad de vida en la ciudad de Valencia desde la perspectiva de la accesibilidad peatonal a aquellos equipamientos que, según los propios ciudadanos, más contribuyen a la mejora de esta, se puede afirmar que, en líneas generales y según la lógica de la equidad espacial, la ciudad de Valencia tiene una calidad de vida suficiente, y por tanto mejorable. Además, en el municipio existen notables diferencias entre el núcleo urbano compacto, donde la calidad de vida presenta valores elevados, y los distritos y barrios periféricos donde los niveles de calidad de vida son más bajos.

Los tres servicios urbanos que más contribuyen a la mejora de la calidad de vida según los ciudadanos entrevistados son, por orden de preferencia, los mercados y las tiendas de alimentación, los parques y jardines, los centros de salud y los consultorios. Las dotaciones en términos de habitantes/equipamiento de estos servicios son desiguales entre los distintos distritos de la ciudad, produciéndose situaciones contrapuestas entre los distritos netamente supradotados (Campanar, Quatre Carreres, Algirós, Benicalap) frente a los distritos infradotados (Benimaclet, Jesús, Patraix, Pla del Real). Esta mayor o menor dotación por distrito no se traduce necesariamente en una mayor o menor calidad de vida, ya que la

lógica de los desplazamientos peatonales es distinta a la de los límites administrativos. De este modo, distritos infradotados como el de Patraix o Jesús presentan una calidad de vida óptima en términos de accesibilidad, mientras que algunos distritos supradotados como el de Campanar y Quatre Carreres presentan índices de accesibilidad más modestos.

La gran mayoría de desplazamientos realizados para acceder a mercados y tiendas de alimentación, a parques y jardines, y a centros de salud y consultorios se realiza andando. El grado de accesibilidad peatonal a estos equipamientos varía en función del tipo de servicio a lo largo del término municipal. Desde la lógica de la eficiencia espacial, los mercados y tiendas de alimentación son el servicio mejor localizado, pues se ubican principalmente allí donde existen grandes densidades de demanda, siendo este un criterio de mucho peso en la localización territorial de actividades privadas. Por otro lado, desde la perspectiva de la equidad espacial, los consultorios y centros de salud son el equipamiento que se distribuye de forma más igualitaria por el territorio, ya que al tratarse de un servicio público el criterio de justicia espacial prima sobre el de eficiencia espacial.

Respecto a los tiempos de accesibilidad peatonal, la mayor dicotomía se produce entre los distritos centrales de la ciudad, y los núcleos diseminados de los distritos periféricos. En las áreas centrales y compactas de la ciudad, el tiempo máximo de acceso peatonal a los equipamientos estudiados se sitúa en torno a los 15 minutos, si bien la mayoría de las viviendas se encuentran a menos de 10 minutos de estos servicios. Por el contrario, en algunas zonas periféricas de la ciudad, y en especial en amplias áreas de los distritos de Pobles del Nord y Pobles del Sud, los tiempos de acceso peatonal se sitúan por encima de los 15 minutos, rebasándose en muchas zonas los 30 minutos andando. Por tanto, desde el punto de vista de la accesibilidad peatonal a los equipamientos colectivos deseables, es preferible el modelo de ciudad compacta con altas densidades de población frente a los tejidos urbanos dispersos con bajas densidades de población.

Por todo esto, y con el objetivo de paliar las diferencias existentes entre las distintas zonas del municipio y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Valencia desde la óptica de la accesibilidad peatonal, se considera necesario ampliar de forma prioritaria la dotación de los servicios estudiados en aquellas áreas del municipio que presentan peores valores de calidad de vida. En primer lugar, debido a la importancia que los ciudadanos otorgan a los mercados y tiendas de alimentación por su contribución a la mejora de la calidad de vida, se considera necesario ampliar su dotación, utilizando criterios de justicia espacial en su localización, en las pedanías de Faitanar, el Palmar, Forn de Alcedo (Pobles del Sud), en todas las pedanías del distrito de Pobles del Nord y en las vías de Fuente en Corts, la CV-5000 y la CV-5010 (Quatre Carreres). En segundo lugar, se considera oportuno ampliar la dotación de parques y jardines en los distritos de Pobles del Nord y Pobles del Sud. Por último, se considera necesario mejorar los tiempos de accesibilidad peatonal a consultorios y centros de salud en los barrios de Exposició y Ciutat Universitaria (Pla del Reial), la Malvarrosa (Poblats Marítims), la Carrasca (Algirós) y Beniferri (Pobles de l'Oest) y en las pedanías de Cases de Bàrcena, Mahuella-Tauladella, Rafaell-Vistabella (Pobles del Nord) y en la zona de la Gola de Puchol en la pedanía de El Saler (Pobles del Sud). Para la localización exacta de estos equipamientos se hace necesario un estudio más detallado, caso a caso, que tenga en cuenta aspectos como la disponibilidad de suelo libre, la ubicación de la demanda potencial, la viabilidad económica de la actuación, etc. Además, también se considera oportuno incorporar al estudio de accesibilidad peatonal los pequeños comercios de alimentación y los parques y jardines de menos de 1 ha, ya que contribuirán a mejorar el diagnóstico y a posibilitar una detección más precisa de las zonas más desfavorecidas.

Por último, en futuras investigaciones se recomienda profundizar en las preferencias peatonales de la población, tratando de indagar aspectos como el tiempo que se está dispuesto a caminar para acceder a cada tipo de servicio. También es conveniente realizar estudios comparativos sobre las pautas de movilidad peatonal en función de las características sociodemográficas de los ciudadanos de Valencia, ya que no todos los grupos de población tienen las mismas preferencias ni siguen los mismos patrones de desplazamiento. Por otro lado, se considera interesante conocer el tiempo empleado en acceder a las instalaciones desde otros enfoques que vayan más allá de estimar el tiempo de recorrido entre el hogar y la instalación, introduciendo nuevas consideraciones como los viajes multipropósito. Todas estas consideraciones ayudarán a construir un modelo más acertado de las pautas de movilidad peatonal, y por tanto contribuirán a mejorar la medición de la calidad de vida, desde la perspectiva de los desplazamientos peatonales a los equipamientos colectivos en la ciudad de Valencia.

6. Agradecimientos

Quiero mostrar mi gratitud a la Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia, a la Oficina del PATECO, y al grupo de investigación INNODES del Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local (Universitat de València), ya que sin su colaboración esta comunicación no hubiera sido posible.

Bibliografía

- COSTANZA, R., FISHER B. y ALI, S. (2007): «Quality of life: An approach integrating opportunities, human needs, and subjective well-being», *Ecological Economics*, nº 61, pp. 267-276.
- GUTIÉRREZ, P., GARCÍA, J. C. y ALVENTOSA, C. (2002): «Accesibilidad peatonal a la red sanitaria de asistencia primaria en Madrid», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, Vol. Extraordinario (2002), pp. 269-280.
- HERNÁNDEZ, A., ALGUACIL, J., MEDINA M. y MORENO, C. (1997): *La ciudad de los ciudadanos*, Madrid, Ministerio de Fomento, 386 pp.
- JIMÉNEZ, W. y GONZÁLEZ, J. (2014): «Calidad de vida urbana: una propuesta para su evaluación», *Revista de Estudios Sociales*, nº 49, pp. 159-175.
- LAVADINHO, S. (2014): «Dinámicas de proximidad en la ciudad: ideas para la transformación urbana», *Ciudades*, nº 17, pp. 21-39.
- LINARES, S. (2012): «Dificultades metodológicas al medir la segregación: el problema del tablero de ajedrez y de la unidad espacial modificable», *Geografía y Sistemas de Información Geográfica*, nº 4, pp. 10-22.
- MARQUET, S. y MIRALLES-GUASH, C. (2014): «La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos», *Ciudades*, nº 17, pp. 99-120.
- PRINZ, D. (1986): *Planificación y Configuración Urbana*, México, Ediciones G. Gili, 368 pp.
- POZUETA, J., LAMÍQUIZ, F. y PORTO, M. (2013): *La ciudad paseable: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*, Madrid, CEDEX, 448 pp.

Los escenarios de la reinención cultural y sus nuevos espíritus de lugar

VÍCTOR FERNÁNDEZ SALINAS

Universidad de Sevilla
salinas@us.es

ROCÍO SILVA PÉREZ

Universidad de Sevilla
rsilva@us.es

Resumen:

Málaga está reinventando su modelo urbano a partir de la creación de museos de microfranquicia (Centre Pompidou, Museo Ruso de San Petersburgo, Museo Carmen Thyssen). El proceso se inicia en 2003 con el Museo Picasso Málaga y adquiere tal envergadura que en apenas doce años el número de museos se ha multiplicado por diez. Todo ello en combinación con la activación de otros bienes patrimoniales con fines turísticos y en el marco de transformaciones urbanísticas muy potentes. Esta comunicación identifica los escenarios más significativos de ese nuevo modelo urbano, atendiendo la pluralidad y diversidad de sus manifestaciones internas, y las relaciona con las viejas y nuevas atmósferas urbanas, el espíritu de los lugares, proporcionando una lectura cualitativa y polisémica de las intervenciones y los cambios acaecidos en la ciudad.

Palabras clave: reinención urbana; cultura; patrimonio; turismo; mercadotecnia urbana; espíritu del lugar

Abstract:

Malaga is reinventing its urban model by creating micro-franchised museums (Centre Pompidou, Saint-Petersburg Russian Museum, Carmen Thyssen Museum). The process began in 2003 with the Malaga Picasso Museum and acquired such importance that in just twelve years the number of museums has been multiplied by ten. These initiatives are combined with the activation of other heritage properties for tourist purposes and within the framework of a very powerful urban transformations. This communication identifies the most significant stages of this new urban model according to the plurality and diversity of its internal manifestations and relates them with old and new urban atmospheres, the spirit of places, and providing a qualitative and polysemic interpretation on the interventions and changes in the city.

Keywords: urban reinvention; culture; heritage; tourism; urban marketing; spirit of place

1. Presupuestos de la comunicación

La utilización de la cultura y los bienes patrimoniales como palancas de recualificaciones urbanísticas a través de su vinculación a proyectos de *marketing* urbano es un fenómeno bien conocido. Por él han apostado ciudades globales como Nueva York, Londres o Tokio (DOEL y HUBBARD, 2002; GRAHAM, ASHWORTH y TUNBRIGDE, 2000; SASSEN, 2001), y otras de menor peso económico y geopolítico entre las que se encuentran, en el caso europeo y español, ciudades como Lille, Liverpool, Bilbao o Barcelona (LORENTE, 2001; PLAZA, 2000; RIUS, 2015). Independientemente del rango urbano, las estrategias coinciden y adoptan las siguientes manifestaciones: a) apuesta por las actividades creativas; b) terciarización económica, especialmente del sector turístico; c) construcción de edificios de autor: hoteles, museos estrella, auditorios, etcétera; y d) transformaciones y recualificaciones urbanísticas (PERLES, 2014; GILABERT, 2015). En términos intraurbanos el modelo es territorialmente selectivo con dos áreas de atención preferente: centros históricos con problemas de degradación (CARRRIÓN, 2005; TOMÉ, 2007), y áreas que pierden su funcionalidad al quedar desmanteladas y vacantes a efectos urbanísticos (antiguas zonas portuarias o industriales, infraestructuras ferroviarias en desuso, viejos cuarteles, etcétera; BENITO, CALDERÓN y PASCUAL, 2009; TROITIÑO, 2010).

Este artículo pretende aportar una mirada cualitativa a tales cambios, a partir del concepto de lo que en el mundo del patrimonio se ha venido en calificar *espíritu del lugar*, especialmente a partir de la Declaración de Quebec del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, que lo define como «el conjunto de los elementos materiales (sitios, paisajes, construcciones, objetos) e inmateriales (memorias, relatos, ritos, festivales, conocimientos), físicos y espirituales que dan sentido, valor, emoción y misterio al lugar» (ICOMOS, 2008). Este trabajo incorpora este concepto contextualizándolo y ampliándolo al espacio urbano.

La elección de Málaga a estos efectos no es casual (566.000 en su municipio y más de 800.000 en su conurbación urbana en 2015). Esta ciudad se incorpora tarde a este proceso iniciado por otras ciudades unos decenios antes. En los años noventa su consistorio, con el apoyo de otros actores socio-institucionales (Autoridad Portuaria, Unicaja), emprende un modelo de ciudad turística y especulativa todavía *in fieri*, apoyado en la cultura y, en particular, en la oferta museística como argumentos de atracción turística (reorientada esta, aunque no solo, al turismo de cruceros). Unido a ello tienen lugar transformaciones urbanas muy potentes que reproducen lo acaecido en otras muchas ciudades, pero que en el caso malagueño adquieren cierta originalidad:

- a. por el momento en que se desarrolla, de fuerte crisis económica y cuando el estallido de la burbuja inmobiliaria desaconseja las inversiones especulativas;
- b. porque inaugura un entendimiento del patrimonio local para el consumo global apoyado, como piedra angular, en pequeños museos franquiciados de grandes pinacotecas de renombre internacional a los que se suma una pléyade de pequeños y variados museos dispersos por la ciudad;
- c. porque los museos provocan en Málaga cambios funcionales, actúan como motores de recualificaciones urbanísticas, y crean y recrean nuevos escenarios y ambientes urbanos.

En este contexto, el objeto de esta comunicación es la identificación de esos nuevos escenarios y ambientes, entendidos los primeros (los escenarios) como cambios en la morfología urbana, y los segundos (los ambientes) como nuevas configuraciones que trascienden lo fisonómico y se impregnan de tintes cualitativos que generan lo que cabría considerarse como nuevas *atmósferas urbanas*, o nuevos espíritus del lugar. Subsidiariamente

también se persigue el estudio y la localización de los bienes patrimoniales sobre los que se sustenta el modelo, de nuevos patrimonios (infraestructuras museísticas con más nombre que fondos), y su relación con las nuevas áreas comerciales y turísticas.

Se parte de la hipótesis de que el modelo turístico-especulativo malagueño adopta distintas manifestaciones dentro de la ciudad en función de:

- a. la situación urbanística y patrimonial previa a la intervención (centro histórico tradicional, suelos vacantes en áreas industriales y portuarias, bienes patrimoniales convencionales, nuevos patrimonios, etcétera);
- b. el sentido y la envergadura de los cambios urbanísticos y patrimoniales (rehabilitaciones, recualificaciones, creación de nuevos espacios urbanos);
- c. los usos y las funciones que pasan a ser dominantes (comerciales, turísticos, residenciales, etcétera);
- d. que todo ello se relaciona directa o indirectamente con el ambiente asociado a los museos.

Para el desarrollo de la hipótesis, se han seleccionado cuatro museos siguiendo criterios de renombre y de representatividad respecto al modelo de franquicia. Como producto de todo esto se generan también atmósferas o espíritus de lugar nuevos que, o bien se imponen a los tradicionales, o los complementan. También se ha tenido en cuenta su asociación a diferentes situaciones de transformaciones urbanísticas recientes y las características de los escenarios urbanos en los que se insertan: trama urbana histórica (caso del Museo Picasso Málaga y del Museo Carmen Thyssen), y áreas de transformaciones urbanísticas recientes sobre suelos vacantes en el puerto y el litoral occidental (Centre Pompidou y Museo Ruso de San Petersburgo). En términos metodológicos, el análisis se concreta en una ficha que recoge:

- a. los rasgos básicos de cada museo;
- b. las características (formales, patrimoniales, sociales y funcionales) de los escenarios que los acogen;
- c. el ambiente o atmósfera resultante de todo ello.

Como fuentes, además de la bibliografía que se reseña al final del trabajo, se ha acudido al directorio de museos del Ayuntamiento de Málaga (en línea) para la identificación de los recursos patrimoniales. En cuanto a los documentos de planeamiento, se han analizado los planes generales y especiales de los últimos decenios, así como los planes estratégicos. Una fuente fundamental ha sido el trabajo de campo, consistente en el reconocimiento territorial de los espacios estudiados y la realización de entrevistas a agentes sociales e institucionales implicados en los cambios urbanos y patrimoniales.

2. Málaga, reinventándose como ciudad

«No tenemos la Alhambra, ni la Mezquita; tenemos un centro histórico, pero no puedo fabricarme un patrimonio histórico» (Pedro de la Torre, alcalde de Málaga, citado en ELOLA, 2015, en línea).

«Aquel triángulo que repartía los liderazgos de las ciudades andaluzas entre Sevilla —capital política—, Málaga —económica— y Granada —cultural— hace tiempo que dejó de ser equilátero, pero últimamente ya ni siquiera tiene tres lados: para muchos, la capital de la Costa del Sol ha adquirido en los últimos años tal pujanza en el terreno cultural que

ya es dudoso que la ciudad de la Alhambra conserve aquel título honorífico [...]. Hace poco más de diez años, **Málaga era prácticamente un páramo cultural: el visitante podía acercarse a la Alcazaba, el Castillo de Gibralfaro, el Teatro Romano o la Casa Natal de Pablo Ruiz Picasso... y poco más**» (GALLASTEGUI, 2015, en línea).

«De la Málaga del espeto de sardinas y la tumbona a la Málaga de los grandes museos apenas han transcurrido una docena de años. Tiempo en el que la capital de la Costa del Sol, que ejercía de recepción para miles de turistas que solo buscaban las cálidas playas de la provincia, ha tomado las riendas de su destino y se ha convertido en la niña bonita de Andalucía» (MOLINA, 2015, en línea).

Las citas anteriores son ilustrativas del viraje económico y del cambio del modelo urbano experimentado por Málaga; de una ciudad industrial y de servicios que se limitaba a ser la capital de la Costa del Sol, a una ciudad turístico-especulativa donde el patrimonio y la cultura se convierten en palanca de recualificaciones urbanísticas, y en recursos de mercadotecnia urbana. Todo ello, en el marco de un proceso de reinversión patrimonial apoyado en la cultura y, en particular, en los museos, en un intento de recuperar un prestigio aminorado, perdido o nunca alcanzado.

2.1. El antes y el después de la implementación del modelo

Málaga afronta las postrimerías del XX con una herencia de deterioro urbano continuado, importantes bolsas de suelos vacantes y una importante debilidad económica. Como muestras de esa decadencia, baste señalar que la ciudad no dispuso de universidad hasta 1972, su sistema hotelero era muy endeble a finales de los años ochenta, y su peso específico nacional y regional muy inferior al que se podría esperar de una ciudad de su tamaño. En los años sesenta de la pasada centuria, se había reforzado su base comercial (muy aminorada, al igual que las actividades industriales, desde la crisis de finales del XIX), administrativa e industrial (BURGOS, 1979), pero la ciudad no llega a perfilar un modelo urbano propio y sustitutorio al de la primera industrialización, y se limita a desempañar un nuevo rol de capital administrativa de la Costa del Sol sin que tampoco llegue a conformarse como un destino turístico específico, ya que el turismo, mayoritariamente de sol y playa, se localizaba en su costa occidental (Torremolinos, Marbella, etcétera; ROYO y GARCÍA, 2014). Esto último jugaría más tarde en favor del modelo turístico-especulativo, al haber conseguido mantenerla, si no al margen, sí al menos con una incidencia menor de las secuelas y los rasgos de obsolescencia de los destinos turísticos maduros: deterioros territoriales asociados al turismo de masas, ofertas estandarizadas y banales, hoteles envejecidos, corrupciones urbanísticas, etcétera (ALMEIDA y BALBUENA, 2014; ROMERO, ROMERO y NAVARRO, 2015).

En términos urbanísticos, la ciudad había crecido durante los decenios centrales del siglo XX de manera desordenada y caótica, incorporando los arrabales y núcleos periféricos agrícolas y pescadores (El Palo, Teatinos, Cruz de Humilladero, etcétera); al tiempo que se había producido un importante hacinamiento en el centro, y en los arrabales históricos de La Trinidad y El Perchel. Entre tanto, los espacios y barrios fabriles de la primera revolución industrial de las playas de San Andrés y de la Misericordia pierden su funcionalidad original, y se convierten en barbechos urbanos, al tiempo que el puerto inicia un proceso decadente, sobre todo tras el cese de llegada de petróleo por la construcción del oleoducto entre Cartagena y Puertollano en 2000. Todo ello en ausencia de una política urbanística coherente, pues si bien existieron proyectos y planes de expansión urbana a

lo largo del siglo XX, estos siempre se malograron (OLMEDO, 1998). El resultado es, en los últimos años de aquel siglo, de una situación de urbe desequilibrada, con servicios y equipamientos deficientes, y con pérdidas irreparables de buena parte de patrimonio cultural. A título de ejemplo de esto último, entre 1990 y 1999 se demolieron un total de 114 edificios históricos, construidos entre el siglo XVIII y mediados del XX, a los que se suman otros 243 edificios en el decenio siguiente (OZOMEK, 2011).

La situación empieza a revertir al final del siglo pasado con el inicio de un viraje económico y un cambio de modelo. Málaga pasa de ciudad de servicios e industrial a otra turística y especulativa, donde el patrimonio y la cultura se convierten en recursos estratégicos para proyectos de mercadotecnia urbana; todo ello apoyado en potentes instrumentos urbanísticos (planes generales de ordenación urbana de 1996 y 2011), de gestión estratégica (planes estratégicos 1992-1996 y 2009-2012) y con la financiación de fondos europeos (*proyectos Urban*).

La combinación de planeamiento urbanístico y estratégico ha sido crucial para emprender proyectos urbanísticos de gran envergadura: remozamiento del centro histórico; reintegración en el tejido urbano de las áreas fabriles del siglo XIX con la reordenación del frente marítimo de las playas de San Andrés y de la Misericordia; regeneración de la playas de la Malagueta, Pedregalejo y El Palo en el litoral oriental; actuaciones en el área portuaria, con la inauguración en 2011 del Palmeral de las Sorpresas sobre terrenos del antiguo muelle, etcétera. Todo ello se ha visto acompañado de una importante mejora de las infraestructuras: construcción de autovías de conexión con otras ciudades; de rondas de circunvalación (Primera ronda, Hiperronda, etcétera) que desvían el tráfico pesado del centro urbano; llegada del AVE (2007); ampliaciones del aeropuerto (T2 en 1991 y T3 en 2010); apertura del metro (2014), etcétera.

El puntal esencial del modelo es, como se ha dicho, un programa de reinversión patrimonial apoyado en la celebración de eventos culturales (Festival de Cine, Festival de Teatro, etcétera) y, sobre todo, en una oferta museística que traduce el patrimonio y la cultura malagueña a un lenguaje apto para el consumo del turismo internacional. Se inventan nuevos recursos: los museos de minifranquicia, es decir, asociados a museos de relevancia internacional que abren aquí sucursales pequeñas, pero con el gran valor añadido del nombre de la entidad a la que están asociadas. En paralelo el modelo de desarrollo turístico se diversifica (cruceros, congresos, idiomas, turismo sanitario, etcétera), permitiendo a Málaga encontrar un lugar propio y diferenciado en la Costa del Sol. Los resultados económicos no se han hecho esperar: los visitantes a la capital se han multiplicado por diez (pasando de 400.000 a 4.000.000 entre 2005 y 2013, de los que el 70% viene atraído por razones culturales); las plazas en establecimientos hoteleros se han incrementado en un 109% —cerca de 2.000.000 de pernoctaciones en las 10.515 plazas de sus 190 establecimientos hoteleros (hoteles, apartamentos turísticos, pensiones, hostales y alojamientos rurales), AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA, 2014—, y la ciudad se ha convertido en el «destino urbano que mejor ha evolucionado en los últimos 8 años en los principales indicadores turísticos, viajeros hoteleros, pernoctaciones, empleo, grado de ocupación y plazas estimadas hoteleras» (Sociedad de Planificación y Desarrollo, 2014, p. 42). Desde el punto de vista cultural, y según el informe *Análisis de datos 2014 del Observatorio de la Cultura* elaborado por la Fundación Contemporánea, la ciudad escaló seis posiciones hasta ocupar en ese año el cuarto puesto nacional en la relación con la calidad de su oferta cultural, por encima de ciudades más pobladas como Valencia, Sevilla o Zaragoza, y el quinto en innovación, después de subir ocho posiciones en apenas un lustro.

2.2. Referentes del modelo: la cultura como impulsor socioeconómico y como fuente de nuevos escenarios urbanos

Málaga es una ciudad rica en patrimonio y con una dilatada historia, pero sus recursos culturales tradicionalmente no han formado parte de las grandes apuestas municipales para su desarrollo. Los museos son el pilar básico y la principal expresión de este cambio de paradigma: transforman y cualifican los escenarios urbanos en los que se insertan, y constituyen una de las principales palancas de la economía urbana malagueña. Su crecimiento en número y especialización ha sido espectacular. A finales de los años setenta Málaga solo contaba con tres museos sin ninguna articulación entre sí (el Provincial de Bellas Artes, el Arqueológico, y el de Artes y Tradiciones Populares). En los años ochenta algunas cofradías crean museos con parte de sus fondos. En 1988 se crea la Fundación Pablo Picasso en la casa natal del pintor en la plaza de la Merced y en los años noventa se abren algunos museos relacionados con la ciencia y la técnica, y otros de carácter religioso (entre los que sobresale el Museo Catedralicio) —e incluso un ecomuseo en los Montes de Málaga (Lagar de Torrijos). En 1997, se cierran los dos museos principales de la ciudad (Bellas Artes y Arqueológico) a la espera de una mejor instalación. La realidad museística de Málaga de finales de los noventa estaba muy alejada de la de otras ciudades españolas de su rango, como Bilbao o Valencia (MARTÍ, 2010; PLAZA, 2000).

La consolidación del nuevo paradigma museístico es muy reciente. El cambio —que además de cuantitativo es, sobre todo, cualitativo— se fragua, como ha sido citado, en los últimos noventa; pero la situación no revierte hasta la inauguración en 2003 del Museo Picasso Málaga, retomando un proyecto que se remonta a 1953 y que el contexto político franquista hizo demorar medio siglo. En el mismo 2003 se inaugura el Centro de Arte Contemporáneo y en 2011 se abre el Museo Carmen Thyssen, primera minifranquicia museística de la ciudad,¹ además de otros muchos museos de contenidos variados (vino, automóvil, música, cante flamenco, cofradías, Málaga Club de Fútbol, etcétera). En 2015 se reafirma este proceso con la apertura de dos museos de gran resonancia (Museo Ruso —con fondos del Museo de Arte Estatal de San Petersburgo— y el Centre Pompidou de París). En 2016 está prevista la apertura del Museo de Málaga, que engloba a los de Bellas Artes y Arqueológico. En este año, Málaga cuenta con más de treinta museos. La inversión se acercó a los trece millones de euros en 2014 y superó los 15 en 2015. En términos de distribución territorial, la mayor parte de esta oferta museística se sitúa en la ciudad histórica o en espacios muy afectados por las operaciones urbanísticas más recientes, como el puerto (Centre Pompidou) y la playa de la San Andrés (Museo Ruso, situado en la antigua Tabacalera).

1 A pesar de la afinidad de su nombre, no es exactamente una sucursal del museo madrileño Thyssen-Bornemisza, sino la exposición de parte de la colección de Carmen Thyssen.

3. Escenarios y espíritu de los lugares de la reinención urbanística y patrimonial Malagueña

3.1. El Museo Picasso Málaga y su entorno

Ubicación



Figura 1. Palacio de Buenavista, c/ San Agustín nº 8 (fachada) - c/ Alcazabilla (trasera). Sector oriental del centro histórico.

El museo



Figura 2. Fuente: los autores.

Fecha de apertura: 27 de octubre de 2003 (la idea inicial se remonta a 1953).

El inmueble: palacio de Buenavista, renacentista y mandado construir en 1530 por el regidor de la ciudad Diego de Cazalla. Alberga en el subsuelo restos fenicios y romanos. Se distribuye en dos pisos en torno a patio porticado. Destaca por sus dimensiones, la amplitud de la parcela originaria y su potente torre mirador de estilo mudéjar.

Cambios operados por el inmueble para albergar el museo: la reconversión del inmueble para alojar el museo Picasso supuso su ampliación, con la adquisición de dos casas en la trasera del palacio que fueron derribadas permitiendo la construcción de una nueva fachada en la calle Alcazabilla. El interior del antiguo palacio de Buenavista fue profundamente remodelado. El proyecto corresponde a los arquitectos Richard Gluckman, Rafael Martín Delgado e Isabel Cámara.

Gestión: sigue un modelo de gestión mixta público-privada. Está regido por la Fundación Museo Picasso Málaga. Legado Paul, Christine y Bernard Ruiz-Picasso, entidad que posee el pleno dominio sobre la colección y los fondos del museo, y que es propietaria del palacio de Buenavista, sede de la institución. Presiden la fundación Christine Ruiz-Picasso y la presidenta de la Junta de Andalucía. La Consejería de Cultura se integra en su patronato.

El entorno del museo



Figura 3. Fuente: Google Earth y elaboración propia.



Figura 4 (izquierda) y Figura 5 (derecha). Fuente: los autores.

Trama y escenario urbano: la fachada principal del palacio renacentista se inserta en la trama urbana del conjunto histórico, de caserío tradicional, y calles estrechas e irregulares. La fachada trasera colindante con la calle Alcazabilla se inscribe en un escenario urbano completamente remodelado, precedido de un jardín arbolado y una pequeña plaza (de la Judería), formada en torno al torreón mudéjar y que sirve de unión con la calle Granada. Se trata de un escenario de amplias perspectivas, atravesado por la calle Alcazabilla y cerrado, en su costado oriental, por el graderío del teatro romano y la colina de la Alcazaba.

Intervenciones urbanísticas en la trama y escenario urbano: las operaciones urbanísticas de mayor envergadura se operan en la trasera del museo. Comienzan con la apertura del túnel de la Alcazaba (1999); prosiguen con la mejora de entorno del museo (2004) y continúan con la peatonalización de la calle Alcazabilla (2009-2011). El resultado de esta última operación es un espacio más plaza que calle, limitado por las traseras del Museo Picasso Málaga, el cine Albéniz, el teatro romano completamente recuperado, la Alcazaba y el palacio de la Aduana (futuro Museo de Málaga) al fondo. Las intervenciones urbanísticas han mejorado los entornos de los bienes patrimoniales y readaptado este espacio a usos turísticos y recreativos nuevos o renovados.

Referentes e hitos destacados, aparte del propio museo: bienes patrimoniales de carácter monumental representativos de las distintas etapas de la conformación urbana de Málaga: restos arqueológicos romanos que asoman bajo una pirámide de cristal situada en el centro de la calle Alcazabilla; teatro romano; Alcazaba; Palacio de la Aduana y Cine Albéniz. En este entorno se encuentra uno de los referentes de encuentro social más conspicuos de Málaga: la taberna El Pimpi.

Carácter funcional y social

- **Previo a la apertura del museo y transformación urbanística:** formaba parte del tejido urbano residencial del conjunto histórico y, a pesar de su degradación, se caracterizaba por la pluralidad de usos residenciales y terciarios, destinados estos últimos al abastecimiento de la población local (comercios tradicionales, bares, etcétera).
- **Posterior a la apertura del museo y transformación urbanística:** nuevos usos comerciales y sociorrecreativos destinados a los malagueños y al mercado turístico protagonizan el espacio, en sustitución de los usos tradicionales. Tienen un papel destacado los nuevos restaurantes y las terrazas de bares, particularmente en la calle Alcazabilla.

Percepciones-cualificaciones (sociales y creativas):

«A diferencia de otros proyectos culturales de presupuesto ancho y mirada estrecha, este museo ha optado por enraizarse en el territorio y la sociedad en los que está establecido, promoviendo proyectos en los que al arte y la cultura apuntalan la inclusión social. Si quieren saber qué tienen que ver las obras de Picasso con la reinserción de las comunidades penitenciarias, la integración de los discapacitados psíquicos o la promoción de los derechos de los refugiados, sigan con atención la edificante agenda de actividades e iniciativas que promueven desde este museo profesionales como María José Valverde y Lucía Vázquez» (FANJUL, 2015, en línea).

«Pero, ¿cómo puede un museo cambiar toda una ciudad? Pues la respuesta más obvia es que Picasso es Picasso, pero los que vivimos aquí vimos como el proyecto del museo era mucho más que un museo. Se cerraron al tráfico las calles cercanas haciéndolas

peatonales, se expropiaron edificios aledaños para ampliar el palacio con edificios nuevos, se adecentaron fachadas y locales de alrededor... Y se desmontó el Museo de Bellas Artes de Málaga (no con pocas críticas) que desde hacía cincuenta años estaba en el Palacio Buenavista, renovando todo el espacio expositivo con lo último en luces y estilismo museístico. El resultado es un museo moderno y luminoso, con un entorno increíble, en pleno centro de Málaga, con 285 obras de uno de los pintores más importantes de la historia. ¡Como para no cambiar una ciudad!» (JOSEYMATEOS (2015).

Sinopsis del escenario y apuntes sobre su espíritu del lugar: es el ejemplo prototipo de los escenarios de nuevos museos que incorporan nuevos valores, oportunidades y también tensiones a los sectores urbanos en los que se crean. La combinación patrimonios convencionales + nuevos patrimonios + pequeños hoteles de nuevo cuño + transformaciones/recualificaciones urbanísticas, alcanza aquí su máxima expresión. Es también la ciudad patrimonial por antonomasia, en la que se entrelaza el patrimonio convencional en sus diferentes manifestaciones con los patrimonios emergentes; lo que la convierte en una especie de museo abierto y en uno de los principales focos de la renovación turística malagueña. Todo ello genera un ambiente singular, pero que en determinados detalles puede ser calificado de pastiche, donde los componentes destinados al mercado global (tiendas de recuerdos, bares para turistas, servicios de guías, etcétera) se sobreponen y dominan a los usos tradicionales, con la consiguiente pérdida de autenticidad que ello lleva aparejado.

3.2. Museo Carmen Thyssen Málaga y su entorno

Ubicación



Figura 6. Palacio de Villalón. Calle Compañía nº 10, Málaga. Centro histórico (a pocos metros de la plaza de la Constitución).

El museo



Figura 7. Fuente: Museo Carmen Thyssen.

Fecha de apertura: 24 de marzo de 2011.

El inmueble: palacio renacentista del siglo XVI. Consta de dos plantas que se estructuran alrededor de un patio central con galerías formadas por arcos y columnas, y un segundo patio que integra parte de un antiguo adarve. Posee un paso de conexión con su anexo al otro lado de la calle de los Mártires y cuenta en su extremo noroeste con un pequeño torreón. A lo largo del siglo XX albergó distintos usos comerciales (ferretería, tienda de tejidos, comercio de lámparas) que trastocaron su fisonomía ocasionándole un importante deterioro por el revestimiento de la fachada principal, con azulejos de tipo *gresite*, y el cubrimiento con escayola del techo de madera mudéjar.

El Palacio cuenta con una superficie de 1.300 m², aunque la totalidad del conjunto edificado del museo es de 7.147 m², de los cuales 5.185 son de uso expositivo, 612 están destinados a la Fundación Palacio de Villalón y, 1.350 de uso administrativo y de servicio.

Cambios operados por el inmueble para albergar el museo: el edificio es adquirido en 2003 por el Ayuntamiento de Málaga para albergar la sede del Museo de la Historia de Málaga y, un año después, se acometen unas primeras obras de emergencia para la consolidación de las cubiertas y restauración de las armaduras que estaban en muy mal estado. Entre 2007 y 2011, se restauró y amplió con edificios anexos para acoger parte de la colección de arte de Carmen Thyssen. Durante las obras aparecieron bajo el palacio restos de una factoría romana y otras edificaciones que en parte se integran en sus sótanos. Entre estos hallazgos, destaca un ninfeo decorado con pinturas figurativas, diversas piletas de factorías de salazones de pescado, parte de una necrópolis y pinturas de época romana, con motivos de peces y pájaros.

Gestión: mixta público-privada, a través de la Fundación Palacio de Villalón, presidida por la propia Carmen Thyssen y con la vicepresidencia del alcalde de Málaga.

El entorno del museo



Figura 8. Fuente: Google Earth.



Figura 9 (izquierda) y Figura 10 (derecha). Fuente: los autores.

Trama y escenario urbano: el museo se inserta en la trama urbana intrincada del conjunto histórico, de calles estrechas y edificios tradicionales, de volumetría homogénea y relativamente bien conservados, destinándose la planta baja a usos comerciales y de hostelería, y el resto a usos residenciales. En las proximidades se encuentra el foro urbano tradicional de Málaga: la plaza de la Constitución.

Intervenciones urbanísticas en la trama y escenario urbano: su transformación se vincula a la apertura del museo y a la mejora del entorno con fondos del Urban 2000-2006. Se trata de una transformación cualitativa de la estructura comercial, más que de una operación urbanística de calado, manteniéndose los rasgos básicos de la trama urbana tradicional.

Referentes e hitos destacados, a parte del propio museo: el escenario posee varios hitos destacados, como las iglesias de Los Mártires, de los Sagrados Corazones y del antiguo colegio de los Jesuitas (hoy Ateneo de Málaga). Además, se ubica cercano a la plaza de la

Constitución. A ello se suma un notable patrimonio inmaterial relacionado con el comercio tradicional (anticuarios, librerías), que domina el espacio y le confiere una gran personalidad. Un referente destacado es la denominada *Casa Invisible*, que es el inmueble ocupado más conocido de Málaga. Se convirtió en centro social y cultural de gestión ciudadana en 2007 y, tras su legalización en 2011, está reforzando su papel como espacio creativo.

Carácter funcional y social

Previo a la apertura del museo y transformación urbanística: mezcla de usos residenciales y comerciales. Hostelería tradicional.

Posterior a la apertura del museo y transformación urbanística: las calles Compañía, Mártires y Andrés Pérez han asumido un nuevo carácter de pequeño comercio local con calidad y diseño medios, unido a la presencia de servicios hosteleros y tiendas de antigüedades. La coordinación se plantea, al menos de los locales más próximos al museo, a través del «Entorno Thyssen. Comercio, Cultura y Turismo», creado en 2013 con el apoyo del propio museo y del Ayuntamiento a través del proyecto Promálaga.

El Entorno Thyssen Mlg en Twitter



Figura 11. Fuente: Twitter (www.twitter.com/ethysenmalaga).

Montaje fotográfico en local Upupa —calle Compañía— con motivo de la exposición dedicada a Julio Romero de Torres, en el Museo Carmen Thyssen Málaga en 2013.



Figura 12. Fuente: los autores, en local Upupa.

Percepciones-cualificaciones (sociales y creativas):

«La reciente inauguración del museo Carmen Thyssen ha supuesto un auténtico acicate para los comerciantes de la zona. Sobre todo para los de las calles Compañía y Salvago, que desde hace cuatro años llevan sufriendo las consecuencias de las incesantes obras del museo. [...] “Se ha notado el cambio de forma radical, de ser una zona aislada y muerta a pesar de estar tan cerca de la plaza de la Constitución se ha convertido en uno de los puntos de más interés del centro histórico”, asegura Alonso Fernández, dueño de la Sastrería Alonso. Otro de los datos que auguran un mejor porvenir para la zona son la gran cantidad de vendedores y artistas ambulantes, que desde ayer mismo han marcado en rojo la calle Compañía [...]. Desde primeras horas de la mañana, cantantes, vendedores ambulantes y loteros hacían su particular agosto con los miles de personas que guardaban la cola para entrar al nuevo museo» (PUGA, 2014).

«Más de 70 establecimientos del Centro Histórico participan en “Entorno Thyssen”, una iniciativa que une la cultura, el comercio y el turismo con el Museo Carmen Thyssen [...]. La edición de folletos, cartelería, banderolas y una amplia presencia en las redes sociales y distintas actividades como concursos de pintura, espectáculos de danza o escaparates tematizados son algunas de las iniciativas que se pondrán en marcha. “El objetivo es sacarle partido a la sinergia cultural y natural entre los espacios culturales y comerciales, de forma que los negocios se beneficien de los visitantes al museo, pero también que los comercios sirvan de reclamo para los espacios culturales”, ha afirmado esta mañana el alcalde, Francisco de la Torre» (JIMÉNEZ, 2013, en línea).

Sinopsis del escenario y apuntes sobre su espíritu del lugar: responde a una versión diferente del modelo oficial previsto para el conjunto histórico, de un aire menos normalizado y más próximo a una vanguardia que, en ocasiones, llega a lo reivindicativo. La localización en sus inmediaciones de La casa Invisible refuerza este carácter de espacio de protesta. El patrimonio convencional conserva un peso considerable, particularmente el relacionado con el comercio tradicional que se mantiene en este entorno dotado de nuevos contenidos.

Ese carácter comercial se ha visto reforzado por nuevos usos turísticos representados por restaurantes y hoteles bien integrados en la trama urbana, y que no llegan a dominar el espacio. De todo ello resulta un ambiente mezclado, entre tradicional y transgresor, que le confiere una marcada personalidad.

3.3. Centre Pompidou y su entorno

Ubicación



Figura 13. Puerto de Málaga. Se sitúa en la confluencia de los paseos de la Farola y del Parque, y del Muelle 1 y el Muelle 2, sobre suelos del antiguo puerto que quedaron vacantes por pérdida de funcionalidad.

El museo



Figura 14. Fuente: los autores.

Fecha de apertura: 28 de marzo de 2015.

El inmueble: el contenedor del centro es el inmueble denominado *El Cubo*, un espacio de dos plantas con 6.300 m² de superficie, diseñado desde la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga. Su planta superior es completamente diáfana, y está coronada por una gran claraboya con forma de cubo de acero y cristal, que actúa a modo de lucernario y da nombre al conjunto.

Cambios operados por el inmueble para albergar el museo: el proyecto de construcción no se adecuó al museo, sino al contrario, ya que, entre otros usos, antes de ser acondicionado para centro cultural se pensó albergar en él un supermercado.

Gestión: se trata de un museo franquiciado con importantes patrocinadores (Unicaja, Cruzcampo, Italcementi, Hidralia y Gas Natural Fenosa). El Centre Pompidou Málaga es una sede del Centro Nacional de Arte y Cultura Georges Pompidou. Se trata de la segunda sede externa al centro original parisino y la primera situada fuera de Francia. El protocolo del acuerdo se firmó en 2013 para un período de cinco años prorrogable. El canon para el Ayuntamiento será un millón de euros anuales durante los cinco años de contrato.

El entorno del museo



Figura 15. Fuente: Google Earth.

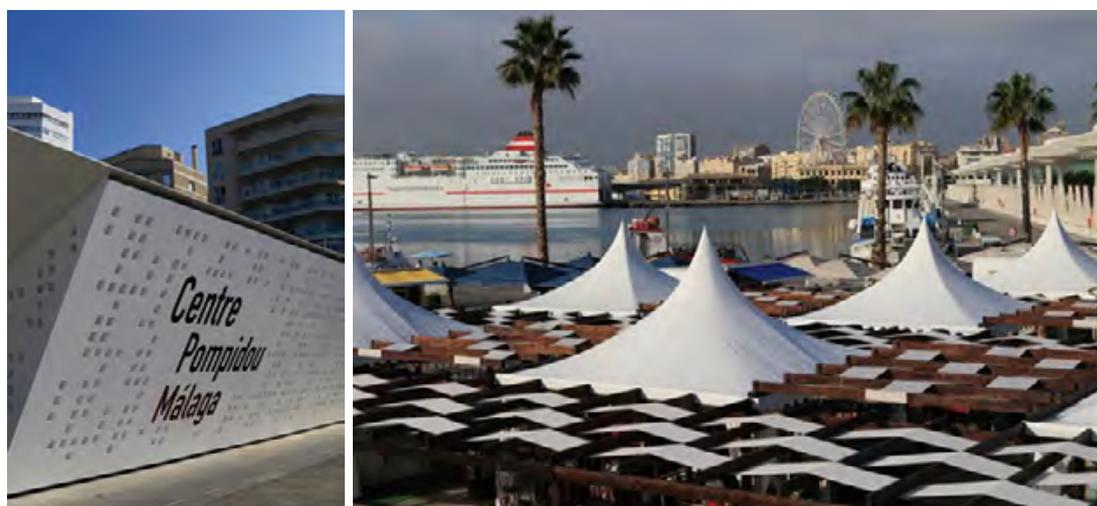


Figura 16 (izquierda) y Figura 17 (derecha). Fuente: los autores.

Trama y escenario urbano: la trama presenta un carácter muy abierto. Está integrada por una sucesión de escenarios unidos por paseos que se abren al mar y al propio puerto. Es el resultado de una operación urbanística de gran envergadura sobre los antiguos muelles 1 (o Ricardo Gross, 472 metros de atraque) y el 2 (o Guadiaro, 450 metros de atraque). En el primero se desarrolló el proyecto Muelle Uno Sea Shopping, cuyo nombre ya apunta a los usos instalados. Junto al segundo se ha creado un conjunto de edificios unidos por una gran pérgola y un jardín denominado Palmeral de las Sorpresas, inaugurado en 2011 sobre terrenos del antiguo muelle y del polémicamente derribado Silo de Cereales, acabando así con la separación física entre el centro histórico y el mar. El resultado es un espacio dotado de nuevos contenidos (comerciales, sociorecreativos y museísticos) de una gran calidad, aunque cuestionado por el desembolso monetario que ha supuesto para el Ayuntamiento.

Intervenciones urbanísticas en la trama y escenario urbano: el puerto, después de los proyectos de ampliación de los años noventa (Dique de Levante y Muelle 9), es objeto de acuerdo entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria para desarrollar el Plan Especial del Puerto (1998) en su ámbito más antiguo (muelles 1 y 2). Esto significará un cambio formal y cualitativo, que inaugura una relación nueva entre la ciudad y el puerto. La transformación todavía no ha concluido y está ocasionando fuertes tensiones en el próximo muelle de Levante, donde el Ayuntamiento alienta la pretensión de la Autoridad Portuaria de izar un hotel rascacielos de 130 m de altura, más alto que la próxima y emblemática colina de Gibralfaro, y que alteraría profundamente el paisaje urbano histórico malagueño.

Referentes e hitos destacados, aparte del propio museo: el elemento más destacado por su proximidad es la Farola o antiguo faro Málaga. Como fondo de escena también destaca, además de la torre de la Catedral, la Alcazaba y el castillo de Gibralfaro, el edificio de La Equitativa (inmueble del *movimiento moderno* construido en 1956 con vocación de referente urbano). Actúan como hitos algunas grúas del puerto.

Carácter funcional y social

- **Previo a la apertura del museo y transformación urbanística:** usos portuarios.
- **Posterior a la apertura del museo y transformación urbanística:** usos turísticos y recreativos.

Percepciones-cualificaciones (sociales y creativas):

«El Centre Pompidou Provisional es una de las grandes novedades en materia cultural de Málaga. Ideado por Alain Seban, presidente del Centre Pompidou de París, pretende ser una especie de laboratorio donde los visitantes puedan disfrutar de obras de referencia del centro de arte francés, además de exposiciones y otras experiencias multidisciplinares, muy enfocadas al público joven. Para la instalación de esta primera “sucursal” del Pompidou parisino se ha elegido un edificio que es una obra de arte en sí misma: se trata del Cubo, creado por el artista conceptual Daniel Buren a base de divertidos cuadrados de colores» (MARÍA LEÓN STYLE, 2014, en línea).

«En sus primeros doce meses de existencia, el Centre Pompidou de Málaga no solo ha conseguido impulsar de manera rotunda la imagen de la ciudad en su apuesta por la cultura, también ha logrado hacerse querer entre los ciudadanos como un exquisito lugar de encuentro con el arte y un foco de estímulo para los creadores locales. El balance, que en lo numérico se ha traducido en más de 220.000 visitas, supera con creces este aspecto, resultando un motivo de absoluta felicidad para el presidente del Centro Nacional de Arte y Cultura Georges Pompidou de París, Serge Lasvignes» (ZOTANO, 2016).

Sinopsis del escenario y apuntes sobre su espíritu del lugar: los muelles 1 y 2 del puerto son el escenario urbano que mejor condensa la nueva imagen de Málaga. La combinación entre reinención patrimonial (a través, aunque no solo, de la dotación de museos franquiciados con pinacotecas de renombre), y cambios urbanísticos y funcionales alcanza aquí su máxima expresión. El resultado es un escenario de una gran calidad urbana, y muy frecuentado por malagueños y visitantes, particularmente el área de paseo del Palmeral de las Sorpresas, que se anexa a una especie de centro comercial abierto (también ocupado en parte por franquicias, en este caso comerciales) orientado al turismo global. El resultado es un ambiente ecléctico, de calidad en sus formas y banal en sus contenidos, que también expresa las paradojas del modelo: el ambiente dominante es el de un centro comercial inserto en un magnífico paisaje urbano (con vistas al centro histórico y al mar), y con referentes patrimoniales muy potentes, ya sean estos tradicionales (la Farola) y reinventados (el Cubo).

3.4. Museo Ruso y su entorno Ubicación



Figura 18. Edificio de Tabacalera, Avda. de Sor Teresa Prat, 15.

El museo



Figura 19. Fuente: los autores.

Fecha de apertura: 28 de marzo de 2015.

El inmueble: el Museo Ruso, San Petersburgo/Málaga se ubica en uno de los pabellones (2.300 m²) de la antigua fábrica de tabacos, conocida como Tabacalera. Se trata de un conjunto de once pabellones construido entre 1923 y 1927 en el barrio de Huelin siguiendo cánones estéticos regionalistas mezclados con inspiraciones renacentistas. Los distintos pabellones se organizan en torno a tres patios, que estaban destinados a las funciones básicas de la industria del tabaco (fermentación, fabricación y venta) y que mantienen su morfología originaria, precedidos por una potente verja de hierro que franquea su entrada. Además del Museo Ruso de San Petersburgo Málaga, el conjunto alberga el Museo Automovilístico de Málaga, el Centro de Información y Control del proyecto Hispanojaponés de movilidad eléctrica Zem2ALL, y otras dependencias municipales.

Cambios operados por el inmueble para albergar el museo: los cambios en el inmueble han sido poco relevantes. El edificio mantiene su legibilidad patrimonial, aunque no mantenga su funcional original.

Gestión: franquiciado. El Museo Ruso acarreará al Ayuntamiento el pago de un canon de 400.000 euros al año durante el próximo decenio.

El entorno del museo



Figura 20. Fuente: Google Earth.



Figura 21. Fuente: los autores. Figura 22. Fuente: los autores.

Trama y escenario urbano: constituye uno de los principales escenarios de la transformación urbanística reciente en Málaga, resultante de la reordenación del frente marítimo de las playas de San Andrés y La Misericordia. La trama urbana, producto de la recomposición de las antiguas barriadas y espacios industriales, se articula en torno al parque de Huelin (inaugurado en 1999 con 32.000 m²) y, sobre todo, al eje marítimo, con una nueva playa urbana de mucha calidad y un potente paseo marítimo en el que sobresalen algunas chimeneas de antiguas fábricas.

Intervenciones urbanísticas en la trama y escenario urbano: se trata de una zona de implantación industrial de la Málaga decimonónica que, tras perder su funcionalidad, quedó convertida en un barbecho urbano sobre el que se han proyectado cambios urbanos muy potentes. Como resultado de estas intervenciones este eje litoral ha pasado de ser un ámbito estigmatizado y trasera urbana a convertirse, aún en proceso, en escenario apetecido y fachada con pretensiones culturales. Aunque la recualificación urbanística y los procesos de gentrificación han primado sobre la reinención patrimonial, esta también está presente.

Referentes e hitos destacados aparte del propio museo: el patrimonio tradicional de este sector se vincula a su pasado industrial, del que solo queda alguna fábrica, antiguos barrios obreros muy transformados (Huelin, El Bulto, Perchel), y chimeneas jalonando las playas y el paseo marítimo que, aunque descontextualizadas respecto a su función original, constituyen hitos paisajísticos destacados. En este entramado patrimonial pierde fuerza el significado industrial original, sobre todo la memoria de sus trabajadores, y se convierte en un escenario propicio para recuperar las rentas inmobiliarias de solares próximos al centro urbano y a más de tres kilómetros lineales de playas regeneradas.

Aunque con un carácter más puntual y sin llegar a protagonizar el espacio, la reinención patrimonial esta también está presente en la antigua Fábrica de Tabaco (1927) que, como se dicho, ha reelaborado su significado convirtiéndose en un contenedor de instituciones culturales en el que se asientan, entre otros usos, el Museo Automovilístico (2010) y otra de las franquicias museísticas conseguidas por la ciudad: el Museo Ruso (2015).

Carácter funcional y social

- **Previo a la apertura del museo y transformación urbanística:** usos residenciales en barrios urbanos degradados.
- **Posterior a la apertura del museo y transformación urbanística:** los cambios urbanísticos son previos e independientes a la apertura del museo. Las funciones residenciales siguen siendo dominantes, pero con un cambio de composición social importante, y acorde con su nueva situación de espacio urbano mayoritariamente ocupado por viviendas de mayor calidad y coste.

Percepciones-cualificaciones (sociales y creativas):

«Para mayor paradoja, aunque el número de visitantes es menor [que el del Centre Pompidou], el Museo Ruso cuenta con un mayor nivel de aceptación entre la población local, así atestiguado por las encuestas de satisfacción del propio museo; y esta circunstancia obedece, especialmente, a un programa de actividades flexible y cercano, con cine, teatro, talleres infantiles y otros atractivos dirigido a un barrio que ya se ha venido a llamar *Huelingrado*» (BUJALANCE, 2016, en línea).

«Hay que alejarse del centro de la ciudad para admirar la primera sede fuera de Rusia del Museo Estatal Ruso de San Petersburgo [...]. La colección permanente, que muestra el arte

y la historia rusos desde el siglo XVI hasta el XX, haciendo especial hincapié en las épocas menos conocidas como el romanticismo o el realismo socialista, se exhibe en el antiguo edificio de Tabacalera. El conjunto, ubicado al oeste del puerto, lidera la nueva cara de Málaga, con playas urbanas como La Misericordia, San Andrés o Huelin en terrenos que antes eran el patio trasero de desfasadas industrias» (MOLINA, 2015, en línea).

Sinopsis del escenario y apuntes sobre su espíritu del lugar: el entorno del museo conserva el aire de las zonas industriales desmanteladas, con viejas construcciones obreras decimonónicas, barrios de promoción oficial del desarrollismo, solares y testigos industriales. En el frente litoral se conforma una nueva fachada urbana, aún sin consolidar en su totalidad, que conforma una nueva salida de Málaga al mar. La recualificación urbanística y los procesos de gentrificación han primado sobre la reinversión patrimonial, y esta última adquiere un carácter puntual. El ambiente es el producto de la mezcla residencial de viviendas modestas y otras para una demanda solvente. A este uso se superponen nuevas zonas de bares y restaurantes que aprovechan la cercanía a la playa.

4. Conclusiones

Generales:

Málaga afronta una metamorfosis como ciudad basada en la cultura y la regeneración museística y urbanística como palancas recualificadoras de su imagen y estructura con vistas a la ampliación de sus mercados turísticos. La combinación espacial de esos pilares y su inserción en nuevos escenarios resultantes de recualificaciones urbanísticas, junto a las transformaciones funcionales y sociales que el proceso lleva aparejadas, conducen a la aparición de una diversidad de ambientes urbanos, con espíritus de lugar singularizados, que, en sí mismos, se han convertido en recursos específicos del modelo inicialmente no buscados o previstos.

En este trabajo han interesado aquellos escenarios emplazados en el meollo de este nuevo discurso, y que se articulan en torno a los museos como generadores de piezas urbanas de referencia e identidad. Sin embargo, y aunque el modelo perseguido desde las instancias de poder urbanas reproduce siempre el mismo método (instalación de museo + renovación de espacios públicos + impulso de actividades relacionadas con el comercio, ocio y turismo), el resultado es bien distinto de unos museos a otros y a veces con dinámicas ajenas a los intereses del poder municipal.

Respecto a los museos analizados:

La ubicación de los cuatro museos analizados, todos en el centro o en su inmediata periferia, responde a una doble concurrencia de circunstancias: la disponibilidad de espacio y la estrategia de atracción de una marca de prestigio. Hasta aquí, el proceso difiere poco del acontecido en otras muchas ciudades decenios atrás y que es ya conocido. Como particularidad del caso malagueño, el engarce de los museos con los otros referentes del modelo (sobre todo los bienes patrimoniales) y su conexión a cambios urbanísticos recientes induce a cambios cualitativos que trascienden las mutaciones morfológicas, para llegar a generar nuevos ambientes o atmósferas urbanas que cambian unos espíritus de lugar, aunque generan otros nuevos, tal como se comentará en el siguiente punto.

Respecto a la ubicación ha sido particularmente relevante la disponibilidad de espacios, bien por ser vacantes (palacio de Villalón —Museo Carmen Thyssen—, fábrica de tabaco —Museo Ruso—, nuevo edificio tras la renovación de los muelles 1 y 2 del puerto —Centre Pompidou—), o por pertenecer a la Administración y ser susceptible de cambio de uso y ampliación (palacio de Buenavista —Museo Picasso Málaga).

Respecto a las estrategias, hay que destacar el papel del Ayuntamiento de Málaga como impulsor de los acuerdos con las grandes cadenas museísticas o con la familia de Pablo Picasso. En general se ha acudido a la creación de patronatos o similares que gestionan estos museos con condiciones de carácter temporal, especialmente en el Centre Pompidou, y que cuentan con cánones abonados por el Ayuntamiento como apoyo institucional.

Respecto a los nuevos escenarios urbanos y espíritus del lugar derivados de los museos

Las atmósferas o ambientes urbanos son difíciles de aprehender, especialmente con los medios y predisposición académicos habituales. Para su comprensión se ha realizado una ficha sinóptica, con las dinámicas y los rasgos básicos de los museos, y de los escenarios que los acogen —considerados estos últimos de forma integral a través de su tipología formal, patrimonial, social y funcional. A partir de ahí, se plantea una caracterización inicial de estos ambientes, siendo este un aspecto que no está en absoluto cerrado y sobre el que se pretende seguir trabajando. Se ha podido confirmar que el trabajo de campo resulta imprescindible para estos propósitos, y también se ha comprobado que ha de ser intenso y continuado en el tiempo: a) una primera fase de reconocimiento territorial, previo al planteamiento de hipótesis específicas para el caso de estudio, que es la hasta ahora realizada, y b) en momentos sucesivos es preciso continuar con el trabajo de campo organizando las visitas en función de la previsible variación interanual de esos ambientes (Semana Santa, Feria, otros momentos no festivos a lo largo del año) y de otras circunstancias que se consideren.

El trabajo hasta ahora realizado pone de manifiesto que la influencia de los museos trasciende la esfera cultural, económica o urbanística. Los museos crean en Málaga ambientes específicos y diferenciados y, en combinación con los referentes patrimoniales convencionales y con los establecimientos hoteleros, generan nuevos y diferentes espíritus del lugar. Respecto a los factores determinantes de estos, obviamente intervienen las características de la trama urbana, pero no solo ellas: las diferencias entre el ambiente generado en torno al museo Picasso y el museo Thyssen, ambos en el conjunto histórico, y entre el museo Pompidou y de Arte Ruso, ambos insertos en tramas urbanas más abiertas resultantes de operaciones urbanísticas recientes, así lo reflejan. No resulta casual, en relación con esto último, que los museos franquiciados con pinacotecas de renombre se sitúen precisamente donde los cambios urbanísticos son más potentes.

Los rasgos patrimoniales previos de esos escenarios urbanos (evaluados sobre todo en razón del número y las tipologías de sus *bienes de interés cultural*) no parecen tener un peso determinante en la creación de estas atmósferas. Más que con las características de la trama urbana y con los rasgos patrimoniales, esas nuevas atmósferas parecen tener que ver con los cambios sociales y funcionales inducidos por el propio modelo. La especialización turística, socio-recreativa y/o residencial, y la composición social asociada a esta última imprimen, a los escenarios, tintes cualitativos relacionados con el uso y la frecuentación del espacio, y con el perfil de los usuarios. El estado actual de la investigación, amén de concluir en esa

línea, parece apuntar al papel de los de los establecimientos hoteleros como otro factor clave en la generación de esas atmósferas. En futuros trabajos se pretende insistir sobre ello.

Bibliografía y referencias digitales

- AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA (en línea, s. f.): Museos, <http://www.malagaturismo.com/es/secciones/ciudad-de-museos/17> [consultado el 3 de febrero de 2016].
- (2014, en línea): «Málaga es el destino urbano más competitivo de España», Málaga Ciudad Genial. Disponible en <http://www.malagaturismo.com/es/blog/post/malaga-es-el-destino-urbano-mas-competitivo-de-espana/804> [consultado el 23 de enero de 2016].
- BENITO DEL POZO, P.; CALDERÓN CALDERÓN, B. y PASCUAL RUIZ-VALDEPEÑAS, H. (2009): «Recuperar y rehabilitar el patrimonio industrial urbano: entre el desamparo institucional y la voracidad urbanística», en *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, n. 12, p. 197-219.
- BUJALANCE, P. (2016, en línea): «Primera vela: luces y sombras», Málaga Hoy, 20 de marzo de 2016. Disponible en <http://www.malagahoy.es/article/ocio/2245211/primera-vela/luces/y/sombras.html> [consultado el 1 de abril de 2016].
- BURGOS, M. (1979): *Málaga: un estudio de geografía urbana*. Málaga: Universidad de Málaga.
- CARRIÓN, F. (2005): «El centro histórico como proyecto y objeto de deseo», *Revista Eure*, n.º 31, p. 89-100.
- ELOLA, J. (2015): «Málaga, nueva milla del Arte». *El País Semanal*, 15 de marzo. Disponible en http://elpais.com/elpais/2015/03/17/eps/1426594076_021648.html [consultado el 10 de enero de 2016].
- DOEL, M. y HUBBARD, P. (2002). *Taking World Cities Literally: Marketing the City in a Global Space of flows*. *City*, vol. 6, n. 3, p. 351-368.
- FANJUL, E. (2015, en línea): «Algo más que un museo», *El País Blogs*. Disponible en <http://blogs.elpais.com/3500-millones/2015/12/algo-mas-que-un-museo.html> [consultado el 22 de marzo de 2016].
- GALLASTEGUI, I. (2015): «Málaga disputa a Granada la capitalidad cultural». *Ideal de Granada*, 19 de enero. Disponible en <http://www.ideal.es/granada/201501/19/malaga-disputa-granada-capitalidad-20150118213345.html> [consultado el 23 de enero de 2016].
- GRAHAM, B.; ASHWORTH, G. J. y TUNBRIGDE, J. E. (2000). *A geography or heritage: Power, culture, and economy*. Londres/Nueva York: Oxford University Press.
- GILABERT GONZÁLEZ, L. M. (2015): «Museos, gestión y patrimonio cultural. El proyecto de la ciudad de Oporto». *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 13, n. 1, p. 93-112.
- ICOMOS, INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES (2008): *Declaración de Quebec sobre la preservación del espíritu del lugar. Transmitir el espíritu del lugar para la salvaguardia del patrimonio material e inmaterial*. Quebec: Icomos. Disponible en http://quebec2008.icomos.org/es/99_intro_blog.htm [consultado el 2 de marzo de 2016].

- INSTITUTO DE TURISMO DE ESPAÑA, TURESPAÑA (en línea): Portal oficial de Turismo de España. Disponible en <http://www.spain.info/es/> [consultado el 22 de febrero de 2016].
- JIMÉNEZ, F. (2013, en línea): «Nace “Entorno Thyssen”, una iniciativa para que los comercios le saquen partido al museo», *Sur.es*, 22 de abril de 2013. Disponible en <http://www.diariosur.es/20130422/local/malaga/nace-entorno-thyssen-iniciativa-201304221337.html> [consultado el 21 de marzo de 2016].
- JOSEYMATEOS (2015, en línea): «Empezamos por el Picasso», Blog de Museos por Málaga. Disponible en <http://demuseospormalaga.com/2015/12/07/empezamos-por-el-picasso/> [consultado el 21 de enero de 2016].
- LORENTE, P. (2001): «Urban culture policy and urban regeneration. The special case of declining port cities: Liverpool, Marseilles, Bilbao». En CRANE, D.; KAWASHIMA, N. y KAWASAKI, K. (eds.). *Global Culture: Media, Arts, Policy, and Globalization*. Nueva York, Psychology Press, p. 93-104.
- MARÍA LEÓN STYLE (2015, en línea): «Málaga, la milla de oro... del arte», disponible en <http://www.marialeonstyle.com/viajes/malaga-la-milla-de-oro-del-arte/> [consultado el 22 de enero de 2016].
- MARTÍ, J. (2010): «Turismo y museos en la ciudad de Valencia». En ARRIETA URTIZBEREA, I. (ed.): *Museos y parques naturales: Comunidades locales, administraciones públicas y patrimonialización de la cultura y la naturaleza*. Bilbao: Universidad del País Vasco, p. 63-90.
- MOLINA, M. (2015, en línea): «Málaga al cubo», *El Viajero-El País*, 4 de mayo de 2015. Disponible en http://elviajero.elpais.com/elviajero/2015/05/01/actualidad/1430485929_180357.html [consultado el 2 de marzo de 2016].
- OLMEDO CHECA, M. (1998): José María de Sancha. Precursor del urbanismo moderno malagueño, Málaga, Benedito.
- OZOMEK, A. (2011, en línea): «Geografías del desastre. Expolio del bic conjunto histórico artístico del centro de Málaga», Edificios. Paisaje urbano patrimonio bic centro histórico Málaga, <http://bodrios-arquitectonicos-centro-malaga.blogspot.com.es/2011/06/geografias-del-desastre.html> [consultado el 21 de enero de 2015].
- PLAZA, B. (2000): «Guggenheim Museum’s Effectiveness to Attract Tourism». *Annals of Tourism Research*, vol. 27, n. 4, p. 1.055-1.058.
- PUGA, M. (2014, en línea): «Un primer día desbordante en el Museo Thyssen de Málaga», *La Opinión de Málaga*, 26 de marzo de 2014. Disponible en <http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2011/03/27/primer-dia-desbordante-museo-thyssen-malaga/411124.html> [consultado el 23 de marzo de 2016].
- PERLES RIBES, J. F. (2014): «Regeneración urbana, planificación estratégica y gestión de conflictos en destinos turísticos. El caso de Calpe». *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 12, n. 1, p. 95-105.
- ROMERO REANU, L. y LARA MARTÍN, L. (2015): «De barrio-problema a barrio de moda: Gentrificación comercial en Russa-fa, el “Shoho” valenciano». *Anales de Geografía*, vol. 35, n. 1, p. 187-212.

- Rius J. (2015): «Modelo Barcelona y política cultural: usos y abusos de la cultura por parte de un modelo emprendedor de desarrollo local», *Eure. Revista latinoamericana de estudios urbano regionales*, Vol. 41, n. 122, p. 103-123.
- ROMERO MARTÍNEZ, J. M.; ROMERO PADILLA, Y.; NAVARRO JURADO, E. (2015): «Atributos urbanos contemporáneos del litoral mediterráneo global: caso de la zona metropolitana de la Costa del Sol». *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIX, n. 515.
- ROYO NARANJO, L. y GARCÍA MORENO, A. (2014): «Turismo en la Costa del Sol. Un patrimonio en revisión». *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 12, n. 4, p.847-857.
- SASSEN, S. (2001): *The global city: New York, London, Tokio*. Princeton: Princeton University Press.
- SOCIEDAD DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO, SOPDE (en línea, 2014): Informe de Coyuntura Turística InCoTur Málaga, Málaga, Sopde.es. Disponible en <http://s3.malagaturismo.com/files/117/117/balance-coyuntura---ciudad-de-malaga.pdf> [consultado el 22 de septiembre de 2015].
- TOMÉ, S. (2007): «Los centros históricos de las ciudades españolas», *Revista Ería*, n. 72, p. 75-88.
- TROITIÑO, M. Á. (2003). *Renovación urbana: dinámicas y cambios funcionales. Perspectivas Urbanas/Urban Perspectives*, n. 2, p. 1-10.
- ZOTANO, J. (2016, en línea): «El presidente del Pompidou de París califica de “éxito” el proyecto de Málaga», *La Opinión de Málaga*, 6 de abril de 2016. Disponible en <http://www.laopiniondemalaga.es/cultura-espectaculos/2016/04/06/malaga-mejor-trampolin-asiatico-centre/840648.html> [consultado el 6 de abril de 2016].

La incidencia de las políticas de austeridad en el verde urbano

ALEJANDRO GÓMEZ GONÇALVES

Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca
algomez@usal.es

JOSÉ LUIS SÁNCHEZ HERNÁNDEZ

Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca
jlsh@usal.es

ANTONIO CEBALLOS BARBANCHO

Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca
ceballos@usal.es

Resumen:

El objetivo de este trabajo es analizar los efectos de la crisis económica en la gestión del verde urbano de tres ciudades españolas. Para ello se han seleccionado los principales parques de cada ciudad, se ha elaborado una serie de indicadores o ítems que hemos utilizado para analizar el estado actual de los espacios verdes, y se ha comprobado el estado de cada indicador en cada espacio analizado. Los resultados obtenidos apuntan a que las políticas de austeridad y reducción del gasto público no han afectado significativamente al estado de mantenimiento de los parques y jardines analizados.

Palabras clave: verde urbano, austeridad, crisis, parques

Abstract: the impact of austerity policies on green urban areas

The aim of this paper is to analyze the effects of the economic crisis in the maintenance of green urban areas in three Spanish cities. We chose the main parks of each city, then we have developed some indicators that we can use in order to analyze the current status of the green urban areas and we have checked those indicators in each park. The results suggest that the austerity policies and the reduction of public spending have not affected significantly the preservation of the green urban areas analyzed in this investigation.

Keywords: green urban areas, austerity policies, crisis, parks

1. Introducción

El verde urbano está compuesto mayoritariamente por parques y jardines situados en el interior de nuestras ciudades. Los beneficios generados por estos espacios son muy variados (Baycan-Levent *et al.*, 2004) y son asumidos por la sociedad, de tal manera que su incorporación al planeamiento urbano se ha convertido en un derecho de los ciudadanos (Sanesi y Chiarello, 2006). Además, a nivel europeo el acceso de la población a los espacios verdes urbanos aparece como uno de los indicadores principales u obligatorios a la hora de analizar la sostenibilidad local a través de las Agendas 21 locales, lo que demuestra la importancia de estos espacios desde una perspectiva social.

Sin embargo, el verde urbano no siempre presenta un aspecto adecuado, fruto de deficiencias en su mantenimiento, por lo que sería interesante analizar su estado de conservación, especialmente en un contexto como el actual. Recordemos que España se ha visto afectada por la crisis económica desde 2008 y, al igual que otros países europeos, ha tenido que aplicar políticas de austeridad o de contención de gasto público para optar a las ayudas de la Unión Europea. Dentro de este contexto, parecería lógico pensar que dicha reducción del gasto público, que se hace extensible a todos los niveles de la administración pública, podría estar afectando al estado de conservación de los espacios verdes urbanos, ya que los ayuntamientos habrían tenido que recortar el gasto destinado a su mantenimiento.

A este escenario se llega tras el último de los ciclos expansivos de la economía española, muy ligado al sector de la construcción y a la expansión de las ciudades, algo que será de especial interés para esta investigación. En el segundo semestre de 2007, el 13,3% de los ocupados en España pertenecían al sector de la construcción, cifras muy similares a los ocupados en el mismo periodo en el sector industrial (15,9%) (INE, n.d.a). Desde 2008, se observa claramente la repercusión de la crisis en este sector: en el primer trimestre de 2015 daba trabajo tan solo al 6,1% de los ocupados, mientras que la tasa de desempleo alcanzaba el 23,4% (INE, n.d.a). Este periodo expansivo del sector inmobiliario tuvo una repercusión paisajístico-territorial muy evidente en la mayor parte de las ciudades españolas, donde se proyectaron barrios nuevos siguiendo una planificación urbana más o menos acorde a las leyes de urbanismo de las distintas comunidades autónomas. En las ciudades analizadas en esta investigación, durante este periodo aparecerán numerosos espacios verdes en estas nuevas piezas urbanas, lo que hará aumentar significativamente el número de parques de cada ciudad.

El objetivo de esta comunicación es analizar el estado actual del conjunto del verde urbano de cada una de las ciudades estudiadas. En un escenario de crisis económica, cabría pensar que el mantenimiento de los parques y jardines podría verse afectados por la reducción del gasto público. Por tanto, elaboraremos una metodología con la que evaluar el mantenimiento de cada zona verde y verificar si nuestra hipótesis de partida es correcta.

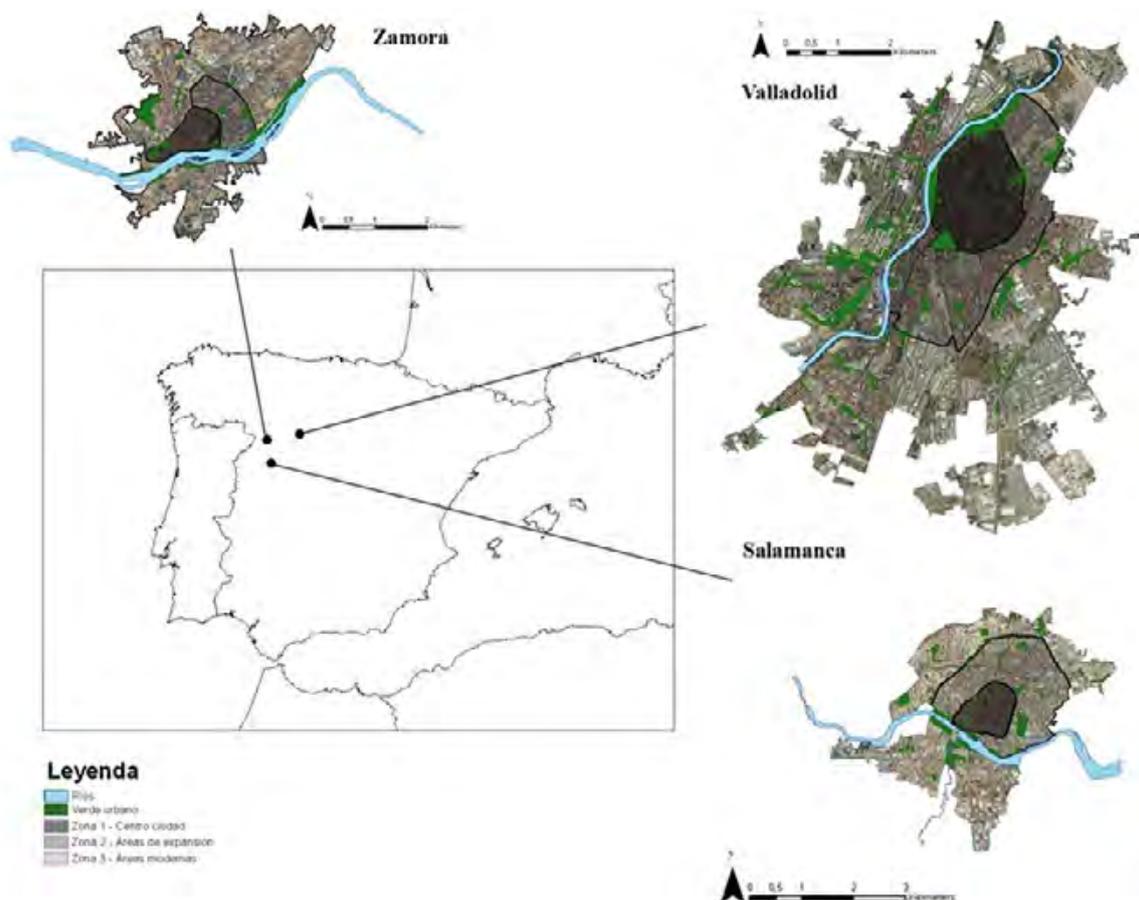
2. Metodología

2.1. ¿Qué ciudades hemos seleccionado?

En esta investigación hemos seleccionado tres ciudades españolas situadas en la Comunidad Autónoma de Castilla y León: Salamanca, Valladolid y Zamora. Las tres son capitales de provincia, comparten un clima mediterráneo continentalizado y presentan una estructura urbana muy similar: con un centro histórico compacto y perfectamente definido (zona 1 en la figura 1), un cinturón de barrios construidos mayoritariamente entre 1940 y 1990, con

presencia de grandes bloques de pisos, con pocos equipamientos y escasas zonas verdes o espacios abiertos, lo que motivan la existencia de altas densidades de población (zona 2), y una corona exterior que se corresponde con el área de crecimiento de las ciudades durante el último período de bonanza económica (zona 3). En esta última zona predomina el uso residencial, combinado con una serie de equipamientos públicos que se construyen de acuerdo con la ley de urbanismo autonómica y que terminan por configurar una trama urbana menos densificada que las otras dos. Conviene mencionar que la normativa urbanística de Castilla y León (Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, 2009) obliga a destinar en los núcleos urbanos una superficie de 5 m² de espacios verdes por cada habitante y en las nuevas piezas urbanas, a reservar entre 15 y 20 m² del suelo urbano para zonas verdes por cada 100 m² de suelo construible.

Figura 1. Localización de las ciudades de Salamanca, Valladolid y Zamora, y de los espacios verdes urbanos.



Fuente: Ministerio de Fomento.

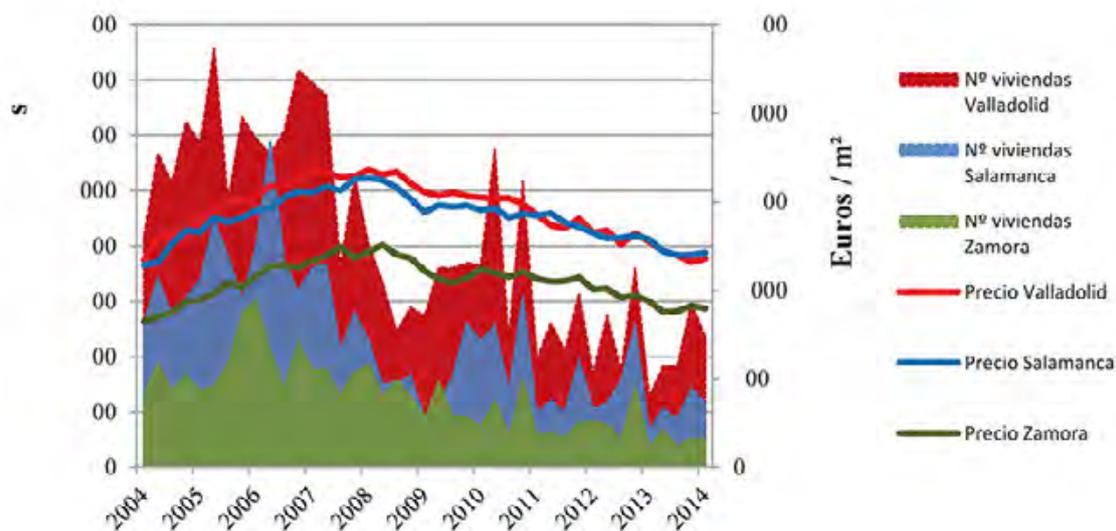
Valladolid tenía 306.830 habitantes en 2014 (INE, n.d.b), Salamanca 148.042 y Zamora 64.423. Son ciudades de tamaño muy distinto y, sin embargo, en ellas podemos identificar la incidencia de procesos urbanísticos expansivos propios del último ciclo

económico alcista; y, ya desde 2008, una incidencia de la crisis económica que se hace muy evidente si atendemos al número de viviendas vendidas y al precio del metro cuadrado de vivienda (figura 2). La repercusión de la crisis también se hace evidente en la evolución del presupuesto que cada ayuntamiento destina al mantenimiento de los parques y jardines de la ciudad (figura 3). En dicho gráfico, se observa una tendencia creciente y más o menos constante del gasto dedicado a la gestión de la trama verde de cada ciudad desde el año 2000 hasta 2008, cuando se produce una reducción en todos los casos, que se hace más evidente en la ciudad de Zamora. A partir de estos datos se plantea la principal hipótesis de esta comunicación: esta reducción del presupuesto municipal en mantenimiento de parques y jardines tendría una repercusión evidente en el estado actual de los mismos.

2.2. ¿Qué espacios verdes hemos estudiado?

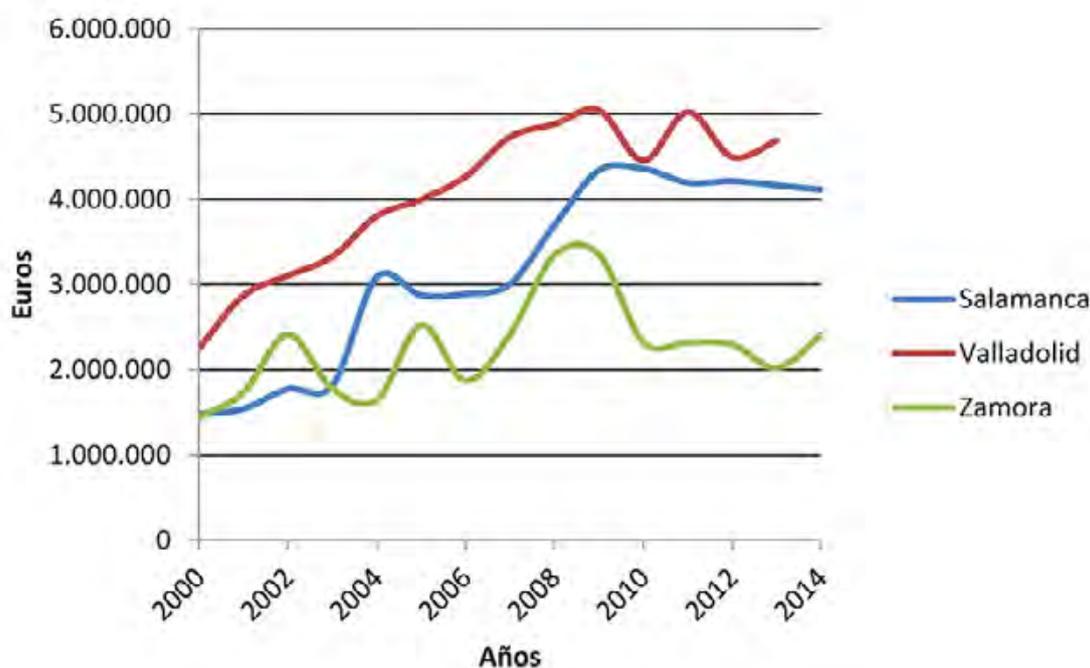
A la hora de realizar una selección de los espacios verdes, hemos consultado los censos de espacios verdes que maneja cada ayuntamiento, optando únicamente por aquellos espacios verdes que puedan ser utilizados por la población. Para ello hemos seleccionado los parques y jardines en los que se podrían llevar a cabo las actividades tradicionalmente vinculadas a estos espacios, como son el ocio, el juego, el deporte, encuentro social, etc. (Canosa *et al.*, 2003). Para ello, hemos utilizado una metodología en la que vinculamos la escala de cada ciudad con un coeficiente fijo (0,3 m²), con el fin de obtener un tamaño mínimo de parque en función de la superficie de la ciudad (Gómez, 2013). De esta manera, en Valladolid el tamaño mínimo del verde urbano fue de 1,26 ha, 0,9 ha en Salamanca y 0,66 ha en Zamora (ver tabla 1).

Figura 2. Evolución de la venta de viviendas y del precio del m² en Salamanca, Valladolid y Zamora (2004-2014).



Fuente: Ministerio de Fomento.

Figura 3. Presupuesto municipal dedicado al mantenimiento de los espacios verdes urbanos.



Fuente: ayuntamientos de Valladolid, Salamanca y Zamora.

Tabla 1. Escala de las ciudades y tamaño mínimo del verde urbano.

Ciudad	Escala de la imagen de la ciudad	Coficiente fijo (m ²)	Superficie mínima verde urbano (ha)	Nº de espacios verdes	% sobre la superficie verde gestionada por el gobierno local	Habitantes en 2014
Valladolid	1 / 42.000	0,3	1,26	44	71,0	306.830
Salamanca	1 / 30.000	0,3	0,90	25	44,7	148.042
Zamora	1 / 22.000	0,3	0,66	18	52,1	64.423

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y ayuntamientos de Salamanca, Valladolid y Zamora.

2.3. ¿Cómo hemos medido el mantenimiento de los espacios verdes?

Para evaluar el estado actual de la trama verde de cada ciudad hemos elaborado una ficha normalizada que aplicamos en los 87 parques y jardines estudiados, durante el mes de abril de 2014. En esta ficha recogimos todos los aspectos que podrían verse afectados por una reducción en el gasto en mantenimiento, como por ejemplo la presencia de basuras fosilizadas o no fosilizadas, el estado de la vegetación o de los equipamientos, el estado del pavimento o de los caminos de tierra, etc. La ficha incluye 18 ítems agrupados en cuatro categorías: limpieza, estado del mobiliario, estado de la vegetación y estado del viario.

De cada uno de ellos se evaluó el porcentaje de la superficie del parque o de los elementos analizados, que estaba afectado por la degradación. Para ellos se utilizaron una serie de categorías a las que se les asignó la siguiente puntuación: 0 = no hay degradación, 1 = degradación puntual, 2 = degradación < 20%, 3 = degradación entre el 20% y el 50%, 4 = degradación > 50%. La puntuación que obtendría cada parque se situaría entre 0 puntos (no hay degradación) y 72 puntos (degradación máxima que equivale a 18 ítems, con 4 puntos de degradación cada uno).

3. Resultados

Observando la figura 2, cabría esperar una elevada degradación de los parques y jardines de las tres ciudades analizadas, fruto de una reducción del gasto destinado a su mantenimiento desde el año 2008. Sin embargo, la realidad demuestra que la degradación promedio de la trama verde de cada ciudad no es muy elevada (ver tabla 2). El conjunto del verde urbano de Zamora tiene una puntuación media de 2,1 puntos, es decir, un valor muy reducido que se podría traducir en que 2 o 3 de los ítems analizados presentan una degradación puntual. El caso de Valladolid y Salamanca arroja una cifra algo mayor (5,1 puntos de valor promedio), pero sigue siendo más baja de lo esperado. Recordemos que son 18 los ítems analizados y las puntuaciones en pocas ocasiones superan los 9 puntos de degradación (7 parques en Valladolid, 4 en Salamanca y solo 1 en Zamora).

De todos los parques analizados, únicamente un 6,8% cuenta con una degradación igual o superior a 15 puntos (6 parques de 87), y si nos fijamos en el extremo contrario, tendríamos 64 parques (el 73,6% del total), con una degradación igual o inferior a 4 puntos. Es decir, se puede hablar de un estado de mantenimiento mayoritariamente positivo, con la excepción una serie de parques que alcanzan niveles de degradación muy elevados: dos espacios verdes de Valladolid cuentan con 47 y 29 puntos (ver figura 4 y 5). Estos dos parques se encuentran situados en la periferia de la ciudad, en barrios de nueva creación, en donde había prevista una expansión residencial que en algunos casos no se llegó a cumplir, pero donde se construyeron zonas verdes de acuerdo con la legislación urbanística de Castilla y León. Esto provoca que, en un escenario de reducción del gasto de mantenimiento de las zonas verdes, sean estos espacios verdes, teóricamente poco visitados por no contar con un número elevado de residentes en sus alrededores, los que cuenten con un peor mantenimiento por parte del gobierno local.

Tabla 2. Clasificación de los parques de cada ciudad en función de su puntuación negativa.

Puntuación negativa	Salamanca	% Salamanca	Valladolid	% Valladolid	Zamora	% Zamora	Total	% Total
0 - 4	14	56,0	34	77,3	16	88,9	64	73,6
5 - 9	7	28,0	3	6,8	1	5,6	11	12,6
10 - 14	3	12,0	2	4,5	1	5,6	6	6,9
15 - 24	1	4,0	2	4,5	0	0	3	3,4
25 - 50	0	0,0	3	6,8	0	0	3	3,4
Total	25	100	44	100	18	100	87	100

Fuente: elaboración propia.

En las figuras 4 y 5 aparecen algunas imágenes significativas de estos dos parques: son espacios verdes que cuentan con gran cantidad de residuos repartidos por toda la superficie en forma de basuras fosilizadas, no fosilizadas y de excrementos caninos. El estado de los equipamientos también presenta graves deficiencias: bancos arrancados, papeleras rotas o inexistentes, y en la figura 4 vemos incluso farolas sin bombillas y con los cables pelados asomando al exterior. En cuanto al estado del césped, es evidente que no cuentan con un mantenimiento regular, ni desde el punto de vista del riego ni del corte. Incluso se han detectado árboles caídos en su interior. Todo esto nos lleva a calificar a estos parques de extremadamente degradados, pero como decimos, son una minoría dentro de un conjunto de áreas verdes que cuentan con un mantenimiento adecuado y regular. En concreto, los parques con más de 25 puntos de degradación son solo 3 y se encuentran en la ciudad de Valladolid, en barrios periféricos o en zonas de difícil acceso, y representan un 3,4% del total de espacios verdes estudiados.

Si analizamos los elementos que sufren degradación en el conjunto del verde urbano estudiado (ver tabla 3), observamos que en lo que respecta a los residuos, destaca la presencia de basuras fosilizadas en los parques con una puntuación de 56 puntos. Sin embargo, son 41 de los 87 parques estudiados los que cuentan con evidencias de este tipo, por lo que la mayor parte de estos contarán con solo un 1 punto de degradación, que se corresponde con degradación puntual, en este caso, existencia puntual de basura en el parque. La vegetación aparece como el elemento más degradado de los parques estudiados: la presencia de plantas ruderales cuenta con una puntuación negativa de 69 puntos, estando presentes en el 47,1% de los espacios verdes. Además, 25 parques (el 28,7%) presentan zonas con falta de riego y la puntuación negativa total es de 56 puntos, por lo que el promedio arroja una cifra superior a 2, es decir, parques con falta de riego hasta en un 20% de su superficie llegando, en algunos casos como los dos de Valladolid —ya comentados—, al total de su superficie. Desde un punto de vista visual y paisajístico, esta circunstancia tiene una gran repercusión, ya que los parques afectados por la falta de riego presentan una degradación muy evidente.

Conviene volver a mencionar que las tres ciudades estudiadas cuentan con un clima mediterráneo continentalizado por lo que, durante el verano —la época en la que más se suelen visitar los parques—, la vegetación experimenta un déficit hídrico motivado por la característica aridez estival de este clima. En la mayor parte de los casos, esta situación se solventa con riegos regulares, mientras que en aquellos casos que no se lleva a cabo el riego —como la mayor parte de las especies ornamentales que componen los espacios verdes de nuestras ciudades, no son propias de la vegetación mediterránea— terminan por secarse, dando lugar a paisajes poco atractivos para los potenciales usuarios.

En cuanto al viario, es destacable la presencia de vegetación espontánea en los viales no pavimentados de la mitad de las zonas verdes analizadas (49,4%), lo que apunta a un déficit evidente en el mantenimiento de estos espacios. El estado del mobiliario es razonablemente bueno, con puntuaciones totales por debajo de 12 puntos, con la excepción de las papeleras y las farolas, elementos que debido al vandalismo aparecen deterioradas en algunas ocasiones.

Figura 3. Verde urbano Escuela Deportiva Niara: 29 puntos de degradación.



Fuente: elaboración propia.

Figura 4. Verde urbano Centro de Acústica (Santa Ana): 47 puntos de degradación.



0



Fuente: elaboración propia.

Si tratamos de identificar un patrón a la hora de calificar los parques y jardines que presentan mayor número de elementos degradados, veremos que al igual que en las figuras 3 y 4 se trata de espacios situados en las periferias urbanas. Es decir, zonas verdes que se encuentran en los límites de la ciudad o en lugares con un acceso complicado, como ocurre en Valladolid con la el Mirador de Parquesol (26 puntos): es un parque relativamente cercano al centro histórico pero cuyo acceso es complicado debido a su peculiar topografía. Estos tres espacios verdes, que tienen más de 25 puntos de degradación, son los más degradados de todos los analizados y están localizados en la ciudad de Valladolid. En un nivel de degradación no tan elevado (entre 24 y 10 puntos), se encuentran algunos parques y jardines situados en los límites de la superficie urbanizada, con un tamaño reducido y localizados en barrios construidos entre 1990 y 2008, en lo que llamamos zona 3. Encontramos alguna excepción a este patrón, como es el caso del parque del Zurguén en Salamanca, que es el cuarto más degradado de la ciudad (10 puntos) y el más extenso de los que configuran el verde urbano. Es muy destacable el hecho de Zamora, que aparece como la ciudad que más redujo el gasto municipal en mantenimiento de espacios verdes (ver figura 2), y que solamente cuenta con dos parques por encima de 5 puntos de degradación: el parque de Peña Trevinca (10 puntos) y el verde urbano de la Avenida Cardenal Cisneros (6 puntos). Ambos son de pequeño tamaño y se encuentran en piezas urbanas situadas en la zona 3 de la ciudad.

Tabla 3. Puntuación de degradación en el verde urbano analizado.

	Basuras			Vegetación			Viario			
	Fosilizada	No fosilizada	Excrementos	Riego	Ruderales	Árboles caídos	Losas	Pav. Vegt.	Regueros	No pav. Vegt.
Salamanca	1	21	4	15	27	2	1	6	0	31
Valladolid	15	29	16	37	35	8	0	1	6	26
Zamora	0	6	2	4	7	1	2	0	2	9
Total	16	56	22	56	69	11	3	7	8	66

	Mobiliario							
	Papeleras	Bancos	Iluminación	Cerramientos	Inst. depor.	Zona infantil	Fuentes	Lámina agua
Salamanca	5	3	4	0	3	1	2	2
Valladolid	12	7	9	4	8	4	6	1
Zamora	0	1	1	0	0	0	2	0
Total	17	11	14	4	11	5	10	3

Fuente: elaboración propia.

Por tanto, entre el verde urbano degradado destacan los parques con una dimensión reducida y situados en la periferia urbana (zona 3). Estos espacios fueron creados gracias a un estricto cumplimiento de la normativa urbanística, que obliga a destinar espacios para zonas verdes en las nuevas zonas urbanas. Sin embargo, las consecuencias generadas por la crisis económica los han convertido en espacios degradados y poco frecuentados. Esta falta de usuarios y el escaso mantenimiento que reciben puede estar acentuada por su alejamiento de los centros históricos, que en las ciudades estudiadas actúan como centros desde un punto de vista social y funcional, y por lo reducido de la población que reside en las áreas próximas a estos parques. Parece evidente que los servicios municipales, o empresas subcontratadas,

centran sus esfuerzos en el mantenimiento de los parques céntricos, más visitados por los ciudadanos y por los turistas, mientras que los pequeños parques periféricos, teóricamente menos frecuentados, ven reducido su mantenimiento regular. No obstante, conviene insistir en que la degradación afecta a un número reducido de áreas verdes, que representa a un porcentaje pequeño de la superficie verde total gestionada por los servicios de parques y jardines de cada municipio. Recordemos que los parques con poca degradación (menos de 4 puntos) representan a un 73,6% de los estudiados y al 74,3% de las 424,2 ha de verde urbano analizado. Mientras que los parques con más de 15 puntos de degradación son solamente 6 y su superficie se corresponde con el 9,1% del total.

4. Conclusiones

Esta investigación ha servido para desmentir la hipótesis de partida de este trabajo: el verde urbano de las ciudades analizadas no presenta una degradación tan intensa como cabría esperar. Se ha comprobado que los ayuntamientos de estas ciudades han reducido el presupuesto destinado al mantenimiento de parques y jardines desde el inicio de la crisis, pero el mantenimiento del conjunto de los parques y jardines es razonablemente bueno.

Es necesario continuar con este tipo de investigaciones para poder conocer las causas que pudieran estar motivando esta situación: precarización laboral, racionalización del gasto, reducción del número de flores... además, sería conveniente seguir monitorizando estos espacios con el objetivo de analizar posibles variaciones en un futuro cercano.

Bibliografía

- BAYCAN-LEVENT, T.; VREEKER, R.; NIJKAMP, P. (2014): «Multidimensional Evaluation of Urban Green Spaces: A Comparative Study on European Cities», Serie Research Memoranda 0017, VU University Amsterdam: p. 1-18.
- CANOSA, E.; SÁEZ, E.; SANABRIA, C.; ZAVALA, L. (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.
- GÓMEZ, A. (2013): «Localización y acceso al verde urbano de la ciudad de Salamanca», Boletín de la AGE, n. 63, p. 125-145.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (n.d.a): Encuesta de Población Activa. Consultado el 20 de junio de 2015 de: http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176918&menu=ultiDatos&idp=1254735976595
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (n.d.b): Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón Municipal a 1 de enero de 2014. Consultado el 20 de junio de 2015, de <http://www.ine.es/dynt3/inebase/es/index.html?padre=517&dh=1>
- 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.

Nuevos tiempos para los viejos barrios. Transformaciones recientes de la trasera de la Gran Vía Madrileña

LETICIA JÁCOMO

Personal Investigador en Formación. Departamento de Geografía
Universidad Autónoma de Madrid
lejacom@gmail.com

Resumen:

El objetivo de este trabajo es mostrar cómo el fenómeno del ascenso de la gobernanza privada en áreas urbanas consolidadas se concreta en la actuación sobre nuevos territorios que rompen las estructuras y las dinámicas de los barrios tradicionales. En este marco general, la crisis ha actuado paralizando una dinámica que se pensaba irreversible. La novedad de este análisis será reflejar precisamente la evolución más reciente de estas iniciativas y sus resultados reales tras los primeros años de ensayo. Trataremos el caso concreto del Triángulo Ballesta, *Triball*, localizado a espaldas de la Gran Vía madrileña, lugar simbólico para los residentes y cita ineludible para los visitantes de la ciudad.

Palabras clave: gentrificación, barrio marca, distritos de mejora empresarial, TriBall, Madrid

Abstract: New times for old neighborhood. Recent changes in the back of Gran Vía

The aim of this paper is to show how the phenomenon of the rise of private governance in consolidated urban areas concretizes in the action on new territories that break the structures and the dynamics of traditional neighborhoods. In this general framework, the crisis has acted paralyzing one dynamic that was thought irreversible. The newness of this analysis will accurately reflect the latest developments in these initiatives and their real results after the first few years of trial. We will treat the specific case of Ballesta Triangle, *Triball*, located behind the Gran Vía, located behind of the important Gran Vía, symbolic place for citizens of Madrid and obligatory visit for tourists in the city

Keywords: gentrification, neighborhood brand, business improvement districts, TriBall, Madrid

1. Introducción

Las ciudades, como espacios socialmente producidos, no solo crecen sino que, en paralelo, soportan grandes cambios interiores amoldándose, en cada periodo histórico, a los intereses y afanes de la clase dominante. En las últimas décadas en la capital, presidiendo este proceso de transformación, confluyen varias dinámicas responsables de la orientación especulativa y en buena medida excluyente que lo caracterizan. En primer lugar, ocurre en los últimos treinta años un cambio en relación a las políticas urbanas y sociales implementadas por el gobierno local. Tras el periodo socialista de los primeros ayuntamientos democráticos, en pleno estancamiento económico y con objetivos centrados en reequilibrar Madrid, tenemos una nueva situación donde se consolida una concepción neoliberal, con ideas más competitivas en relación al papel de la ciudad (FUENTE; VELASCO, 2012:52).

Esta reorientación de las políticas urbanas tiene lugar inmersa en el nuevo orden económico presidido por la globalización que se apoya, entre otras estrategias novedosas, en el denominado marketing urbano, que apuesta por priorizar la imagen y la marca tanto en actuaciones concretas como en su planteamiento general sobre el futuro de la ciudad. En este nuevo orden político y económico, las ciudades compiten entre sí para ser reconocidas en el mundo, en los más importantes espacios económicos globales, y la promoción de la ciudad tiene especial relevancia en esta competición (CANOSA Y GARCÍA, 2012). Sus cascos históricos, debido a su posición privilegiada y su contenido simbólico, se convierten en fundamentales en la lucha por la atracción de capital, actividades y población (JUSTO, 2011:74).

En tercer lugar, la colaboración de la iniciativa privada ha adquirido especial relevancia tanto en la gestión directa del crecimiento como en la transformación urbana. Su participación puede asumir la imposición de territorialidades nuevas, basadas en la marca-ciudad y el marketing urbano, a través de estrategias que utilizan el espacio construido como fórmula económica para alcanzar una mejor competitividad en relación con otras ciudades, convirtiéndose en un poderoso elemento de diferenciación (GARCÍA; MOLINA, 2010). Gestión privada y territorios marca evolucionan, por tanto, en estrecha conexión entre sí en esta nueva fase del capitalismo, generando un fenómeno con doble base: el ascenso de fórmulas de gobernanza privada en áreas urbanas consolidadas y la delimitación, sobre estas comunidades gestionadas de forma privada a iniciativa exclusiva de los comerciantes, de nuevos territorios que se sobre imponen, rompiendo sus estructuras, a los barrios tradicionales y a las dinámicas vecinales previas.

En el caso que nos ocupa, la creación a través de una empresa privada de una identidad y un imaginario propio son la base de pequeñas operaciones de remodelación del centro urbano, con el objetivo de rehabilitar algunas de las zonas más deterioradas, y convertirlas en epicentros vanguardistas y alternativos. En estas áreas, los nuevos espacios comerciales conviven con espacios tradicionales de comercio y alimentación, con la finalidad de innovar la actividad comercial y cultural y, sobre todo, de generar un nuevo desarrollo de barrios que habían comenzado a languidecer, e incluso a degradarse.

Sin embargo, este nuevo espacio es alternativo al barrio tradicional. Posee reglas y agentes distintos, o sea, este nuevo «modelo» pasa, no solo por un nuevo diseño y estética, sino también por la privatización de parte del lugar, con nuevos usos incorporados orientados al consumo ajeno a los residentes (BRANDIS, 2013).

Uno de los espacios pioneros en este tipo de rehabilitación se sitúa en Londres, en el barrio del Soho, un área central de la ciudad. El sector fue durante muchos años la localización preferida de burdeles, cabarés y clubs de striptease (que todavía hay), de venta de drogas y

pubs ruidosos. El cambio que ha experimentado en los últimos años, tras los que aparece como un barrio eclético, glamuroso y famoso por sus tiendas de nuevos diseñadores y su vida nocturna, se ha tornado como referencia internacional. Su modelo de gestión, mediante la creación de un BID, en inglés Business Improvement District, supone el respaldo de los poderes públicos y la transferencia de recursos obtenidos de los impuestos. El nuevo ente gestor será el encargado tanto de la promoción comercial, la organización de actos o en general, la dinamización del área, como, en función de la normativa de cada país, del mantenimiento, la limpieza o la seguridad, la cuestión más polémica (PELLICER, 2014).

En España todavía está pendiente el desarrollo de una legislación que otorgue estas competencias a las asociaciones de comerciantes. Esto no es obstáculo para que ya se hayan desarrollado las primeras iniciativas sin este amparo en espera del espaldarazo definitivo. En algunas ciudades españolas, como Barcelona y Madrid, ya podemos encontrar estos ámbitos anunciados como espacios de oportunidad, convertidos en áreas experimentales para estos nuevos instrumentos de gestión urbana que sustituyen a la intervención pública o a fórmulas más negociadas de gobernanza y participación ciudadana.

Analizaremos aquí un caso concreto en Madrid, el denominado Triángulo Ballesta (*Triball*), localizado a espaldas de la Gran Vía, un lugar de referencia de los madrileños y cita obligada para los turistas que visitan la ciudad. Durante muchos años la zona ha sido abandonada por la Administración municipal tornándose en un espacio degradado, foco de tráfico de drogas y prostitución. En los últimos años, a iniciativa de una empresa que ha actuado como motor de una asociación de comerciantes inédita, se ha iniciado un proceso de revitalización/rehabilitación a través de herramientas del marketing urbano, generando importantes conflictos con vecinos y activistas de colectivos alternativos. En esta línea, *Triball* aparece como un claro ejemplo de esta nueva dinámica urbana, que combina el poder y los intereses de la iniciativa privada con las estrategias propias del marketing urbano. Se ha iniciado, siguiendo a Peris (2014), la reconfiguración de un espacio anteriormente degradado a partir de una empresa privada en colaboración con la Administración Pública, eliminando actividades consideradas impropias y provocando la transformación tanto del ámbito residencial o comercial, como del espacio abierto público. Algunos autores como García (2014) caracterizan el proceso de transformación que está teniendo lugar en la zona con el término de «gentrificación instantánea», queriendo diferenciar así los cambios muy localizados que ocurren aquí de las modificaciones más amplias que afectan a otros barrios del centro en los que la instalación, a mayor escala, de élites económicas y/o culturales acaba por sustituir más claramente a las actividades, y a los propios residentes y comerciantes tradicionales. Aquí, una empresa privada, mediante la adquisición de algunos locales y, sobre todo, a través de la propaganda y el apoyo en una Asociación de comerciantes, ha conseguido el inicio de un proceso de cambio que desde luego no se ha consolidado. Se puede decir que la dinámica de gentrificación que ocurre en el área es lenta también porque se ha visto confrontado por la organización vecinal y solo está apoyado parcialmente por los comerciantes, ya que todavía la zona tiene una cierta mezcla social y de usos (JUSTO, 2011).

2. El control del territorio: la definición de *Triball*

El área que aquí analizamos, el Triángulo Ballesta (*Triball*) está localizada en el barrio histórico de Universidad, más conocido como Malasaña, en el centro de la ciudad de Madrid. El triángulo está delimitado por las traseras de las calles Gran Vía y Fuencarral, importantes ámbitos comerciales y ocio de referencia en la ciudad, y Corredera Baja de San Pablo.

Durante mucho tiempo esta área ha sido postergada por la Administración Pública local, lo que ha provocado su degradación progresiva. En la actualidad aparece caracterizada por las malas condiciones de habitabilidad, la falta de equipamientos e infraestructuras y, desde el punto de vista social, por un aumento de la marginalidad y la inseguridad de los vecinos.

A finales de los años ochenta del siglo pasado, la Administración Pública inicia la recuperación del casco histórico con el Plan de Rehabilitación del Centro de Madrid, en el que se integraban los Programas de Intervención Preferente (PIB). Como uno de ellos, se delimitó la zona Malasaña-Pez, con la finalidad de solucionar sus problemas, pero poco fue ejecutado (JUSTO, 2011).

A partir de los años 1990, mientras que anteriormente los programas de rehabilitación tenían una actuación local, o sea, que tenía su enfoque en los barrios y en sus vecinos, ahora ante la nueva complejidad de los espacios urbanos, las acciones municipales convierten el territorio en el principal foco de su proyecto económico, diseñando un modelo de ciudad competitiva global, priorizando el desarrollo de determinadas actividades económicas (VELASCO, 2012:47).

Podemos con esto decir que las fórmulas de gestión y de gobierno del territorio utilizadas en Madrid se adaptan al concepto de gobernanza definido por Harvey (2001 apud GARCÍA, et al, 2010:80) en que el Gobierno local y la Administración urbana solo desarrollan el papel de facilitador y de coordinación en la organización del espacio en cuanto que el poder está en las manos de diferentes y complejos agentes sociales.

El proyecto Triangulo Ballesta (*Triball*) tiene inicio en 2007 a través de una empresa, denominada por el mismo nombre (*Triball*), gestionada por la promotora inmobiliaria Rehabitar Gestión S. A. con la idea de revitalizar esta zona de gran representatividad en Madrid para convertirla en un barrio comercial y cultural importante. Detrás de esta empresa están el empresario Eduardo Moreno y el arquitecto Miguel Ángel Santa, verdaderos artífices aún en la actualidad de la propuesta y su desarrollo.

En el inicio del proceso de «revitalización», la empresa compró locales y viviendas de la zona para alquilarlos, dando prioridad a nuevos diseñadores y artistas, pero también, según la propia promotora, incentivando a los comercios antiguos a que continuasen ahí o abriesen otra vez sus negocios (ASOCIACIÓN, 2008).

Al poco tiempo, incentivó la creación de una Asociación de Comerciantes (ACTriBall), que representa la empresa Triball «como concepto y como marca, poniéndole voz y rostro a este proyecto y a este barrio puntero en España» (ESPORMADRID, 2009) con el objetivo, según ellos, de promover una nueva oferta comercial de calidad con un sello propio, integrando a los comercios tradicionales y los vecinos del barrio, y recuperando así la capacidad de atracción de la zona. En los primeros meses se consiguió la incorporación, al menos oficiosa, de más de 170 comerciantes y, con esta base, pudieron impulsarse las negociaciones con el Ayuntamiento (TODO POR LA PRAXIS, 2011). Durante estos primeros años, un grupo de unas 40 personas, con 20 millones de euros en créditos, consiguió adquirir 60 locales —15 de ellos burdeles que fueron cerrados y otro gran número antiguos comercios que llevaban décadas cerrados (PÉREZ-LANZAC, 2012). Con este bagaje, comenzaron a incentivar los cambios.

Sin embargo, no todos los vecinos estuvieron de acuerdo con ese proyecto y de hecho, una de las reacciones ha sido la creación de una plataforma alternativa denominada AntitriBall. Este grupo pretende, a partir de un ámbito más amplio que es Malasaña, el

barrio tradicional, impulsar su regeneración pero evitando la especulación que según ellos estaría creando Triball, y que inevitablemente les echaría *de sus comercios y sus casas* (ARQUITECTURA URBANISMO, 2010).

La estrategia de la Asociación Triball se fundamentaba en la consolidación de una imagen fuerte que sirva de atractivo a inversores y visitantes. Como bien sintetiza Gómez (2006), en este actual entorno amplio, cambiante y competitivo en que vivimos, la marca-ciudad se convierte en un poderoso elemento de diferenciación.

Figura 1. Logotipo y representación de la zona Triball.



Fuente: TriballMadrid (www.triball.com).

Con el supuesto éxito del proyecto en la zona, el gobierno municipal de Madrid elabora en 2011 el Plan Estratégico para el Área Central de Madrid (Plan Madrid Centro), con el propósito de «contribuir a hacer del centro un espacio más habitado, más habitable, más integrado socialmente, más sostenible, más cultural, más contemporáneo, más seguro, que promueva la competitividad económica de la ciudad y la calidad de vida de los residentes y usuarios de la almendra central» (AYUNTAMIENTO DE MADRID, 2011).

En la zona de Triball, la Administración Pública ha apoyado a la empresa no solo en la realización de los eventos que esta promueve, sino también en las exigencias que imponía, como la instalación de cámaras de seguridad, la peatonalización de algunas calles del barrio, la declaración de la zona como Área de Rehabilitación Integral o la mayor presencia de Policía Municipal en la zona, etc. Vemos así un proceso clásico de gentrificación, en que la iniciativa pública es la colaboradora y comparsa necesaria.

El impacto que ha generado este proyecto en la vida del barrio ha creado controversias entre la población residente, el movimiento vecinal más organizado y los colectivos alternativos, como Patio Maravillas y Todo por la Praxis, que han defendido una mejora ambiental, social y económica del barrio muy diferente de la propuesta por Triball.

Estos colectivos han criticado principalmente la falta de inversión pública en lo que realmente necesitaba la zona, como equipamientos básicos que en los últimos años ha sufrido recortes en su financiación, y en las reales necesidades culturales y sociales que demandan los vecinos, lo que era suplido, la medida del posible, por el movimiento okupacional en el centro Patio Maravillas (JUSTO, 2011).

Una de sus campañas con mayor visibilidad y éxito fue la producida por el colectivo Todo por la Praxis, nombrado de AntiTriball con el objetivo de contrarrestar la campaña de marketing y publicidad que utiliza la empresa Triball para legitimar su actividad, llamando diseñadores y artistas de la ciudad para actuar allí. Lo que el colectivo hizo fue un llamamiento a otros artistas para hacer pancartas con dibujos para distribuir por la zona enseñando el verdadero espíritu del barrio.

Por primera vez, junto a la edición de cada uno de los barrios centrales de la ciudad, se hizo un mapa con los límites de TriBall. La organización Todo por la Praxis realizó una pegada de carteles alternativos con los límites de Malasaña y todas las actividades que se realizan en el barrio. La iniciativa se completó con otros carteles enviados a la web Antitriball.

Figura 2. Carteles realizados en respuesta a la campaña publicitaria del Ayuntamiento de Madrid realizada en 2010 sobre el comercio en los barrios.



Fuente: AntiTriball (<http://antitriball.wordpress.com/>).

3. Proceso paralelo de desterritorialización

El proyecto Triball llega, a través de sus idearios de rehabilitación, solapando otros territorios que ahí existían, sin preocuparse de su importancia y significado para los vecinos y visitantes, iniciando un proceso de desterritorialización.

La zona es conocida por sus características singulares. En los años ochenta del siglo pasado fue el epicentro del movimiento cultural y urbano de la conocida Movida Madrileña, un fenómeno artístico social de lo que puede llamarse contra cultura, muy vinculado a la transición democrática española, cuando los jóvenes, tras la muerte del dictador, pudieron experimentar una potente apertura artística e intelectual. Las manifestaciones artísticas fueron muy variadas, en pintura, con una renovación que fue alentada por galerías de arte alternativas, cine, literatura, televisión o, lo que le hizo más famosa, la música. También es cierto que ese periodo de ebullición tuvo como secuela, en algunas zonas como Malasaña, la expansión de las drogas, la delincuencia o la prostitución, que ya eran lacras antiguas.

Figura 3. En la calle Desengaño conviven los dos tipos de comercio característicos de *Triball*.



Fuente: fotografías de la autora (2015).

En este ámbito conviven varios territorios, el de los vecinos de toda la vida, ahora ya ancianos en buena medida, el de los inmigrantes que allí se han instalado en fechas recientes, comerciantes tradicionales y nuevos, las prostitutas y los jóvenes que van al barrio en busca de diversión. En buena medida, las aspiraciones de los diferentes colectivos no son siempre coincidentes y genera tensiones entre ellos.

Figura 4. Calle Ballesta. La prostitución que hay en la zona en plena luz del día nos confirma la diversidad que coexiste aún en *Triball*.



Fuente: fotografías de la autora (2015).

La estructura demográfica del barrio se caracteriza por la relevancia de la población mayor de sesenta años y de inmigrantes extranjeros jóvenes, atraídos por el gran número de viviendas en alquiler a precios asequibles. Un estudio del año de 2001, hecho por el Ministerio de Fomento de España, clasificaba el barrio de Malasaña como un barrio desfavorecido, debido a la abundancia de viviendas en malas condiciones de habitabilidad y una población envejecida. Los principales problemas apuntados por los propios vecinos eran la delincuencia, la escasez de espacios verdes y los ruidos exteriores. En contraste, la percepción global de la zona es muy distinta. Se ve como un espacio de ocio en el que conviven ciertas formas de marginalidad. Para los más jóvenes es un espacio propio, lugar privilegiado de cultura, todo muy vinculado a su historia reciente (MINISTERIO DE FOMENTO, 2001). En 2011, la actualización del Atlas de la Vulnerabilidad Urbana, mantenía a toda Malasaña catalogada con indicadores altos en vulnerabilidad sociodemográfica, por una presencia elevada de inmigrantes y residencial, con porcentajes significativos de viviendas de menos de 30 m² y sin servicio o aseo (MINISTERIO DE FOMENTO, 2015).

No se puede negar que el proyecto de *Triball* ha traído una relativa mejora ambiental y la revalorización patrimonial del área. Sin embargo, ha creado diferentes posiciones entre sus habitantes, fragmentando el interés común. Los objetivos económicos marginan los sociales y, en consecuencia, se refuerza el actual desequilibrio de la zona y también contribuye a la pérdida total de su identidad. (JUSTO, 2011)

Las nuevas tiendas que han ido abriendo refuerzan la idea de barrio *cool* que se quiere implantar, orientando sus productos de acuerdo con el perfil que se quiere imponer, lo que está generando un encarecimiento de los alquileres, mayores dificultades para la vida diaria (compra, salud, estancia o paseo) y por lo tanto una expulsión gradual de los habitantes del barrio.

Lo que se nota es una traslación de un imaginario cultural a otro que tiene el objetivo principal la homogeneización de este territorio, imponiendo otros valores, cualidades, población y actividades que no son propias del lugar, configurando así un nuevo barrio, lejos de sus tradiciones y costumbres.

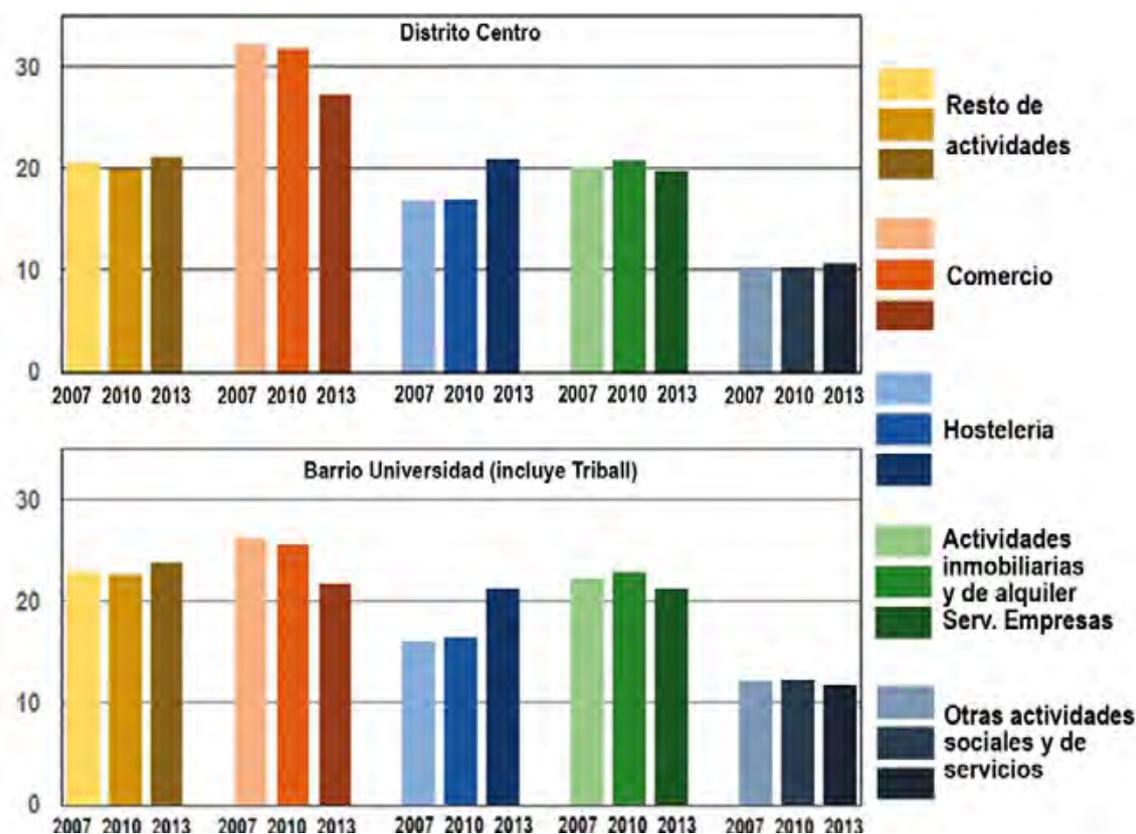
4. Evolución reciente. Impacto de la crisis y reformulación

Aún es difícil de valorar, por el poco tiempo transcurrido desde el inicio de las operaciones, menos de diez años, la mayor parte de ellos inmersos en la crisis económica aún presente, el grado de consolidación de la propuesta de renovación del área a través del comercio y si esta ha dado lugar a una gentrificación del barrio, con la expulsión o marcha de residentes o comerciantes tradicionales impulsada por precios más elevados, vigilancia policial o incluso prácticas de hostigamiento sobre algunos colectivos. En declaraciones públicas realizadas en 2008, los responsables de Actriball señalaban que no estaban dispuestos a alquilar los locales del grupo a «ciudadanos principalmente chinos o latinoamericanos que opten por abrir tiendas de alimentación o locutorios, porque ese tipo de negocio no encaja en la filosofía de barrio que pretendemos extender, dicen» (ORTÍN, A., 2008). Aunque aún se mantiene, en la calle de la Ballesta, algo de prostitución callejera, ya desde 2009 se anunció que todos los locales de striptease y alterne habían sido adquiridos y se había multiplicado la presión policial sobre las «trabajadoras del sexo». El local que el colectivo Hetaira, en defensa de los derechos de las prostitutas, tenía en la zona fue cerrado también sin que se ofreciera alternativa (CDU, 2011). En definitiva, los usos de locales o del espacio público se han modificado y comienzan a jerarquizarse, sin negociaciones o participación de todos.

Dado que la evolución es complicada de analizar en detalle, se ha optado por iniciar el balance sobre la zona a partir de la caracterización de su barrio administrativo Universidad, de donde hay más información oficial. En este sentido, hay que destacar que su posición, en relación a los precios de la vivienda de segunda mano de todo el Distrito Centro, no manifiesta cambios significativos en este periodo. En 2007 existía una similitud muy alta entre ambas cifras, con unos valores de 4.728 euros/m² para el Centro y 4.747 euros/m² para Universidad. En 2015, la relación se había desequilibrado apenas dos puntos, de 100 a 97, con unas cifras que iban de 3.568 a 3.476. Es decir, aunque hayan existido cambios puntuales, la zona de *Triball* tampoco ha debido de elevar de manera conjunta sus precios. El barrio de Universidad se ha mantenido además como una de las áreas menos valoradas del Centro, solo por encima de Embajadores (donde se incluye Lavapiés y El Rastro), donde el precio está casi un 10% más bajo, con índices de 93 y 84 respectivamente.

De igual forma, a esta escala, tampoco se aprecian cambios sustanciales en la tipología de actividades económicas emplazadas en los bajos comerciales. La dinámica en el barrio de Universidad entre 2007 y 2013 muestra la misma trayectoria que la del conjunto del Distrito, aunque se evidencien los contrastes derivados de una situación de partida diferenciada. En general, se aprecia la pérdida de presencia relativa del comercio en beneficio esencialmente de la hostelería, pese a que las cifras no sean equiparables. En el Distrito Centro los porcentajes en 2013 son de 27,3% y 21% respectivamente, mientras en Universidad el comercio solo llega a 21,7% y la hostelería sube ligeramente 21,4%. Difiere igualmente la relevancia de los locales dedicados actividades inmobiliarias y de alquiler y servicios empresariales, donde se incluyen todo tipo de actividades profesionales, como publicidad, consultoría o agencias, uno de los sectores a los que la Asociación AcTRiball dedica especial atención. En Universidad, el porcentaje es de 21,3% mientras para todo el Distrito, es de 19,8%.

Figura 5. Actividades económicas en locales del barrio Universidad y del Distrito Centro (2007-2013).

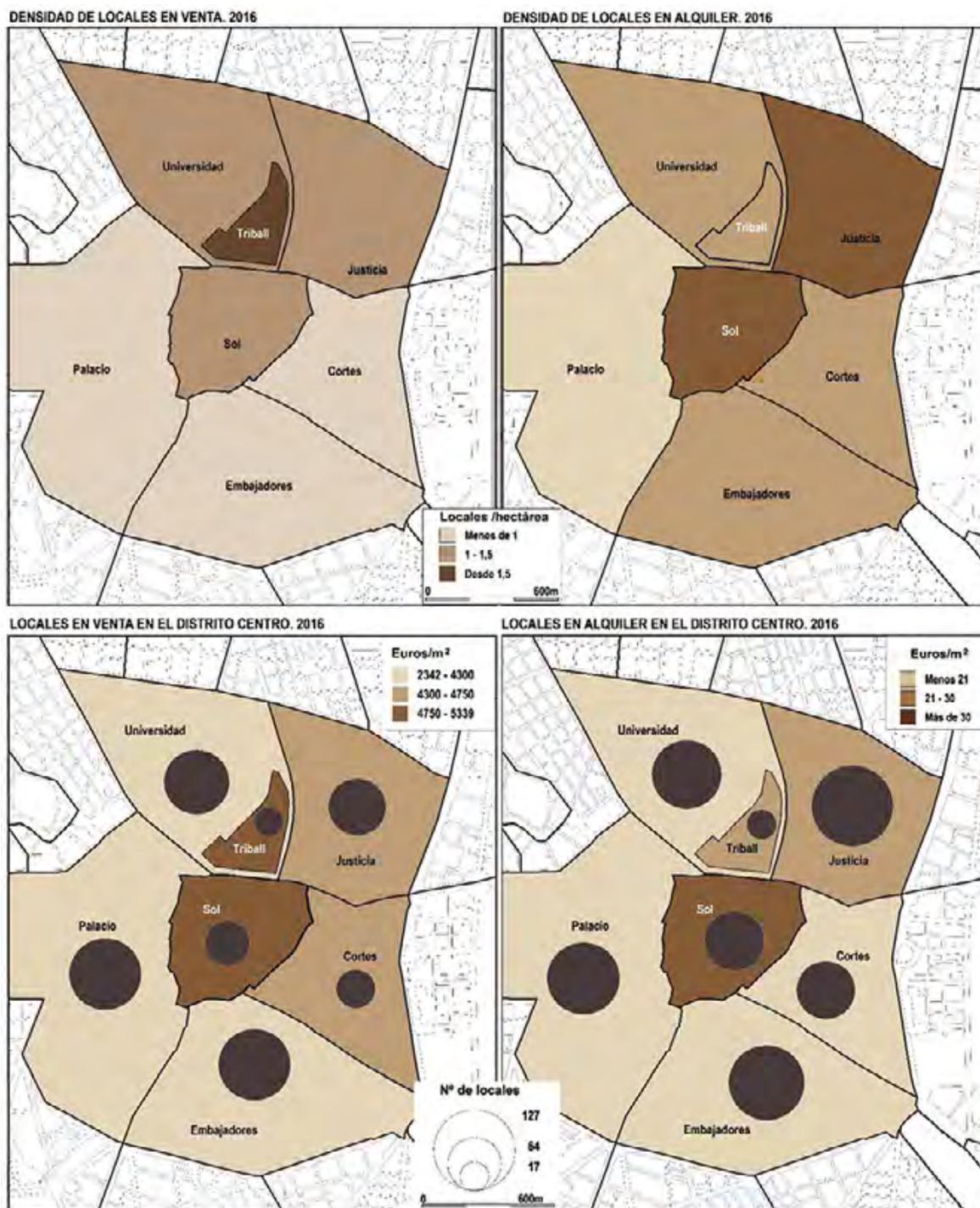


Fuente: SITO. Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid. Directorio de Locales (2007 y 2010): unidades locales por la actividad principal (CNAE-93. Nivel 1: Secciones) por distrito y barrio, y censo de locales, 2013 (Actividad. CNAE-09. Nivel 1). En 2013 se han agrupado en la misma sección (antigua K) los valores correspondientes a las nuevas L, M, N, siguiendo las indicaciones marcadas por la documentación oficial.

Frente a estas consideraciones dominadas por cierta continuidad, el movimiento, la demostración de que los cambios se siguen produciendo y de que aún el proceso está abierto, se pone de manifiesto en el mercado de venta y alquiler de locales. En primer lugar, hay que destacar que, proporcionalmente, *Triball* presenta una densidad de oferta elevada en relación a la existente en todo el Distrito Centro.

Durante los últimos meses, la media de locales por hectárea en venta ha sido la más alta, 1,5, frente a 1,1 en Sol o 1 en Justicia. En alquiler sin embargo, presenta una posición intermedia, con 1,4 locales por hectárea frente a los 1,7 de Justicia, donde está el área de copas del Dos de Mayo, o los 1,5 de Sol, únicos barrios que lo superan. Apoyando también la percepción de cambio inconcluso, están los datos de precios del metro cuadrado de locales en alquiler y venta. En ambos casos, la posición de *Triball*, dentro del Distrito, es destacada. En la zona, la media es de 4.751 euros/m² para la venta, solo 588 euros por debajo de Sol, uno de los barrios más caros; en cuanto a locales comerciales, de la capital y 28,87 euros/m² para el alquiler, apenas 17 euros por debajo de Sol y, sobre todo, solo 1 por debajo de Justicia.

Figura 6. Oferta de locales en venta y alquiler en el casco histórico de Madrid y la zona de *Triball*.



Fuente: Idealista.com.

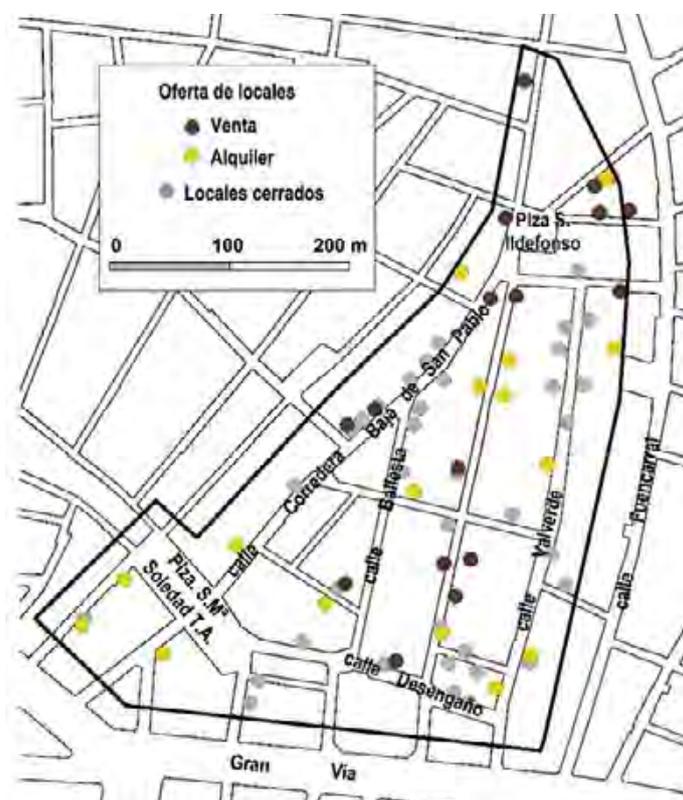
Precios altos y una oferta comparativamente elevada indican la vitalidad del proyecto, pese a la contención forzada por la crisis económica y la resistencia al cambio impuesta por los residentes, otros comerciantes o los propios clientes potenciales que aún mantienen fidelidad a otros lugares de la capital.

El pormenor de los locales en venta o alquiler, así como los cerrados en *Triball* insiste en el carácter inconcluso del proceso. Locales sin uso, cubiertos por pintadas y en franco abandono, jalonan todas las calles de manera casi aleatoria, respondiendo solo al mayor número de bajos comerciales en los ejes principales. En este mismo sentido, la oferta para alquiler o venta sigue una pauta similar.

Un último aspecto merece la pena ser tratado, la Identificación de la zona con el proyecto comercial. Se trata de reflexionar, ya que una evaluación precisa no es posible, sobre la conexión entre los cambios que efectivamente se aprecian y el papel de la iniciativa privada en su desarrollo. Como ya se ha destacado, el proyecto de revalorización de la zona ha estado apoyado en una gran «operación de mercadotecnia» (Observatorio Metropolitano, 2015: 24), que ha buscado crear y difundir un supuesto atractivo basado en la producción cultural y artística. Ya en sus inicios, una de las primeras actuaciones de la empresa fue plantear unas jornadas de «okupación creativa» sobre 12 locales cedidos durante 4 semanas para la exhibición buscando, como señala Ana Méndez (2009), resignificar su imagen —entonces todavía muy ligada a la prostitución, la delincuencia o la droga— con las nuevas tendencias y la neoboemia.

Tras la compra de casi cuarenta locales que fueron vendidos o alquilados para nuevas actividades y algunas otras intervenciones sobre todo desarrolladas en la primera época, cuando se multiplicaron los mercadillos temáticos, no parece que la opción creativa y *cool* sea la que haya triunfado en *Triball*. La continuidad de los proyectos no ha sido mucha: solo en la plaza de la Luna (Santa María de Soledad Torres Acosta) se ha mantenido la instalación de la pista de hielo en Navidad, desde 2008.

Figura 7. Oferta de locales en venta y alquiler en *Triball*.



Fuente: Idealista.com (datos de 1 de enero de 2016) y para locales cerrados, trabajo de campo (enero 2016).

La organización de exposiciones o encuentros de arte y diseño ha sido cada vez menor y, en contraste, han aumentado las rutas organizadas por la Asociación de degustación tanto de comida como de bebidas. No ha habido más de dos convocatorias, en 2013 y 2014, de Espacio de Arte Triball, cuando la zona pretendió convertirse en «un gran espacio artístico y cultural». Entonces, la Asociación de Comerciantes convertía sus locales en «galerías de arte y lugares de encuentro artístico y cultural» (Noticias Triball, 2013). En cambio, las rutas de GinTonic o las «jornadas de tapeo» se mantienen anualmente hasta la actualidad.

La tipología de actividades económicas en los locales asociados en AcTriball muestra el carácter inconcluso y todavía ambiguo del proceso. En la actualidad, un total de 89 comercios permanecen asociados tras las deserciones de los últimos años, cuando más de 60 locales de los 153 que llegaron a estar en 2009, de un total de 325 existentes en el interior de su perímetro (TRIBALL, 2010), abandonaron paulatinamente el proyecto. Los 37 locales agrupados en ocio, en realidad restauración, suponen el grueso de los usos existentes en los bajos comerciales. Se incluyen en este grupo desde tabernas clásicas como Casa Perico, fundada en 1942 o Bodegas la Ardoza, cuyo origen se remonta a finales del XIX, aunque el local en su versión actual proceda de 1970, hasta las más recientes, con pretensiones de «referencia gastronómica» como la taberna Agrado, abierta en 2009, acompañada posteriormente de Agrado Cabaret, con espectáculo y copas, de 2010 y ya en 2016, The Lab by Agrado, un restaurante.

Figura 8. Convocatorias de Actriball (2008-2016).



Fuente: web de la Asociación de Comerciantes Triball (<http://www.triballmadrid.com/>).

El comercio más tradicional se incluye en el grupo «salir», en la terminología de AcTriball. En él se insertan las farmacias, ferreterías, pollerías, droguerías o clínicas veterinarias. Su relevancia numérica es tanta como la de la categoría de «ocio» y su distribución también similar, más extendida por toda la zona, aunque con especial presencia en las calles de Corredera Baja y Valverde. De los 35 locales asociados, al menos 9 corresponden a nuevas actividades: artesanía, diseño de mobiliario, interiorismo, una galería de arte y la productora «Trece Producciones». También se incluyen en este grupo las que podríamos calificar como tiendas gourmet, una bombonería y otra tienda dedicada a útiles para pastelería doméstica. Ya se ha detectado la desaparición paralela de servicios para el residente —sobre todo el inmigrante— en el entorno de Ballesta (GONZÁLEZ, 2014), más resistencia al «empuje gentrificador» parece demostrar el sector más septentrional, de San Joaquín y Santa Bárbara. El último grupo, «bienestar», con peluquerías y gimnasios, solo tiene 4 locales, casi todos en la calle Valverde.

Como epílogo final, habría que resaltar que *Triball* no se ha generalizado como denominación para la zona que sigue sin consolidarse como referencia de la moda o el diseño vanguardista. Solo tres de las ofertas de locales en venta destacaban su ubicación en el Triángulo de Ballesta como atractivo adicional, además de su cercanía a Fuencarral o la Gran Vía. Uno de ellos, en la Corredera Baja de San Pablo, especificaba su emplazamiento «en pleno centro de la zona Triball, área cosmopolita en auge donde se ubican tiendas, gimnasios, restaurantes y teatros de moda». Cambios limitados, incluso precarios, para una iniciativa de la envergadura de *Triball*, que pretendió convertirse en una referencia nacional para la intervención en áreas degradadas de las ciudades. No obstante, el poder de los propietarios, de los grandes empresarios y de los especuladores sobre la ciudad fue puesto de relieve una vez más hace menos de un año, cuando el Centro Social Patio Maravillas fue desalojado en la cercana calle del Pez (MEYER, 2015). Desde allí se había mostrado el desacuerdo con la operación que parecía destinada a impulsar el aumento de alquileres en la zona y el desplazamiento de los residentes (PATIOMARAVILLAS, 2010). Aún parece quedar mucho camino por delante y las opciones para el cambio no están cerradas.

Bibliografía

- ARQUITECTURAURBANISMO «Estudio y análisis del barrio de Malasaña», 2010. Disponible en <http://arquitecturaurbanismo.wordpress.com/estudio-y-analisis-del-barrio-de-malasaña/> Acceso: 30 marzo 2016.
- ASOCIACIÓN DE COMERCIANTES TRIBALL (2008): *Dossier de Prensa*. Disponible en <http://www.triballmadrid.com/s.asp?s=53414C4150&sm=444F4343&l=ES> Acceso: 11 enero 2016
- AYUNTAMIENTO DE MADRID. Proyecto Estratégico para el Área del Centro de Madrid, Área del Gobierno de Urbanismo y Vivienda V. 2, 2011.
- BRANDIS, D. «La crisis de los espacios públicos». En: *Madrid. Materia de debate vol. III*. Madrid: Club de Debates Urbanos, 2013, p. 301-314 cap. 06.
- CANOSA, E. y GARCÍA, A. «La construcción de la marca Madrid». Cuadernos Geográficos, Granada, v. 51, p. 195-221, 2012.
- CLUB DE DEBATES URBANOS (2011) «Debate: Triángulo Ballesta ¿Barrio Marca?». Intervención de Carmen Briz, Colectivo Hetaira. Vídeos de las intervenciones disponibles en <http://clubdebatesurbanos.org/2011/04/12/debate-triangulo-ballesta-barrio-marca/>

- ESPORMADRID «La Asociación de Comerciantes TriBall», 2009. Disponible en <http://www.espormadrid.es/2009/07/la-asociacion-de-comerciantes-triball.html> Acceso: 20 marzo 2016.
- FUENTE, R. y VELASCO, M. «La política urbana en Madrid: un relato provisional». Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder, vol. 3, n. 1, 2012, pp. 35-59. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/39251> Acceso en: 01 abril 2016.
- GARCÍA, E. «Gentrificación en Madrid: de la burbuja a la crisis», Revista de geografía Norte Grande, versión On-line, nº 58, 2014. Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-34022014000200005&script=sci_arttext. Acceso 15 julio 2015.
- GARCIA, E. y MOLINA, P. «De la gestión urbana al empresarialismo en la ciudad de Madrid». Boletín CF+S, Madrid, n. 44, p. 71-12, 2010.
- GARRIDO, L. «El camarero tiene la clave», El País 14/006/2011.
- GONZÁLEZ KIRCHNER, B. (2013): «Comercio de alimentación de proximidad: el amplio abanico de la necesidad. Pautas de localización en el entorno de la calle Fuencarral (Madrid)», en Seminario Contested_Cities, diciembre 2013 (<http://contested-cities.net/blog/gentrificacion-resistencias-y-desplazamiento-en-espana/>).
- GUÍA DEL SIBARITA: De Tamarindo: Un bar de estilo vintage en el barrio del Triball de Madrid, 11/02/2016.
- IDEALISTA. Portal de anuncios inmobiliarios. <http://www.idealista.com> Acceso: 04 abril 2016.
- JUSTO, A. «Transformaciones en el barrio de Malasaña. Hacia la gentrificación». Viento Sur, n. 116, p. 73-79, mayo 2011.
- MÉNDEZ DE ANDÉS, A. (2009): There Goes Ballesta street? en BEGG, Z. y SOUZA, K. (coord.) There goes the Neighbourhood: Redfern and the Politics of Urban Space. 90-94 (<http://www.theregoestheneighbourhood.org/TGTN-eBook.pdf>).
- MÉNDEZ, A. «There goes Ballesta Street». In: BEGG, Z. and SOUZA, K. (org.) There Goes the Neighborhood: Redfern and the Politics of Urban Space. Sydney: Performance Space, 2009. p. 90-94.
- METRÓPOLI, «Ruta “gastrohipster” en Madrid», Suplemento de ocio del diario El Mundo, 06/03/2016
- MEYER, L. «Desalojado el Patio Maravillas, una de las cunas de Podemos en Madrid», El País, 15/06/2015.
- MINISTERIO DE FOMENTO. Nuevo Atlas de la Vulnerabilidad Urbana, 2015. En Línea (<http://atlasvulnerabilidadurbana.fomento.es/#l=es;v=map2>).
- MINISTERIO DE FOMENTO. Secretaria de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas. Informe técnico: Análisis Urbanístico de Barrios Vulnerables. Madrid, 2011. Disponible en: http://habitat.aq.upm.es/bbv/bbv_90.html . Acceso: 10 abril 2014.
- Noticias Triball (2013): «I Edición Espacio de Arte Triball. La zona de Triball se convierte en una gran galería de arte» (<http://www.triballmadrid.com/s.asp?s=4E4F54&id=mNNxmux0j&cl=ES>)

- OBSERVATORIO METROPOLITANO (ed.) (2015) Introducción. El mercado contra la ciudad, en *El mercado contra la ciudad Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas*, Madrid, Traficantes de Sueños, p. 17-26.
- ORTÍN RAMÓN, A. (2008): «Triball "compra" un barrio de Madrid», *Cinco Días*, 14/01/2008.
- PATIOMARAVILLAS. «Carta abierta del Patio Maravillas al alcalde de Madrid», Asamblea del Patio Maravillas en la Calle Pez, 21 (<http://patiomaravillas.net/2010/01/11/carta-abierta-del-patio-maravillas-al-alcalde-de-madrid>).
- PELLICER, L. «El Gobierno planea abrir la gestión de los barrios a entidades privadas», *El País*, 23 de junio de 2014.
- PÉREZ-LANZAC, C. «Guía para cambiar un barrio», *El País*, 13/01/2012.
- PERIS, D. «El caso Triball en números. 1, 2, 3. Abandono, especulación, expulsión: gentrificación». Working Paper Series Contested_Cities, 2014, Disponible en http://contested-cities.net/wp-content/uploads/sites/8/2014/03/WPCC-14003_PerisDiego_Triball-en-tres-pasos.pdf, Acceso 25 febrero 2016.
- TODO POR LA PRAXIS. «Abandono, Especulación, Expulsión: Gentrificación». Madrid, 26 dic 2013. Disponible en: <http://www.todoporlapraxis.es/>. Acceso: 30 marzo 2016.
- TODO POR LA PRAXIS. «Proceso de gentrificación en el barrio Universidad a causa del proyecto Triball». Madrid, febrero 2011. Disponible en <http://www.todoporlapraxis.es/wp-content/uploads/2011/02/PROCESO-DE-GENTRIFICACION-EN-EL-BARRIO-UNIVERSIDAD-A-CAUSA-DEL-PROYECTO-TRIBALL-.pdf> Acceso 14 febrero 2016.
- TRIBALL (2016): Mapa interactivo y directorio de empresas (<http://www.triballmadrid.com/s.asp?s=4D415041&l=es>)

Los cambios sociodemográficos en respuesta a la ausencia de políticas públicas en el entorno urbano. El gran San Blas (Madrid)

ANTONIO J. PALACIOS GARCÍA

Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Madrid
antonio.palacios@uam.es

CARMEN HIDALGO GIRALT

Departamento de Turismo y Marketing. Universidad a Distancia de Madrid
mariacarmen.hidalgo@udima.es

ANA MELLADO SAN GABINO

Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Madrid
ana.mellado@uam.es

Resumen:

El conjunto urbano del Gran San Blas es fiel reflejo de un tipo de política social que primaba la vivienda como el elemento más destacado de un momento histórico de la conformación urbana del actual Madrid. Con esta aportación pretendemos mostrar los cambios sociodemográficos más importantes acontecidos en los últimos treinta años, especialmente en los colectivos más vulnerables como niños, ancianos e inmigrantes. Dichas transformaciones son la respuesta a una casi total ausencia de políticas públicas en otros aspectos más que el meramente urbanístico.

Palabras clave: políticas públicas, barrios desfavorecidos, Geografía urbana, Gran San Blas, Madrid

Abstract: Socio-demographic changes as a response to the absence of public policies in urban areas: el Gran San Blas (Madrid)

The Gran San Blas urban area is a true reflection of a social policy which prevailed housing as the most relevant element of a precise moment of the historical urban configuration of this Madrid. With this paper we aim to highlight the most significant socio-demographic changes which came about during the last thirty years among the main disadvantaged groups such as children, elderly and immigrants. These transformations are the result of an almost total absence of public policies except for urban ones.

Keywords: public policies, disadvantaged neighborhoods, Urban Geography, Gran San Blas, Madrid

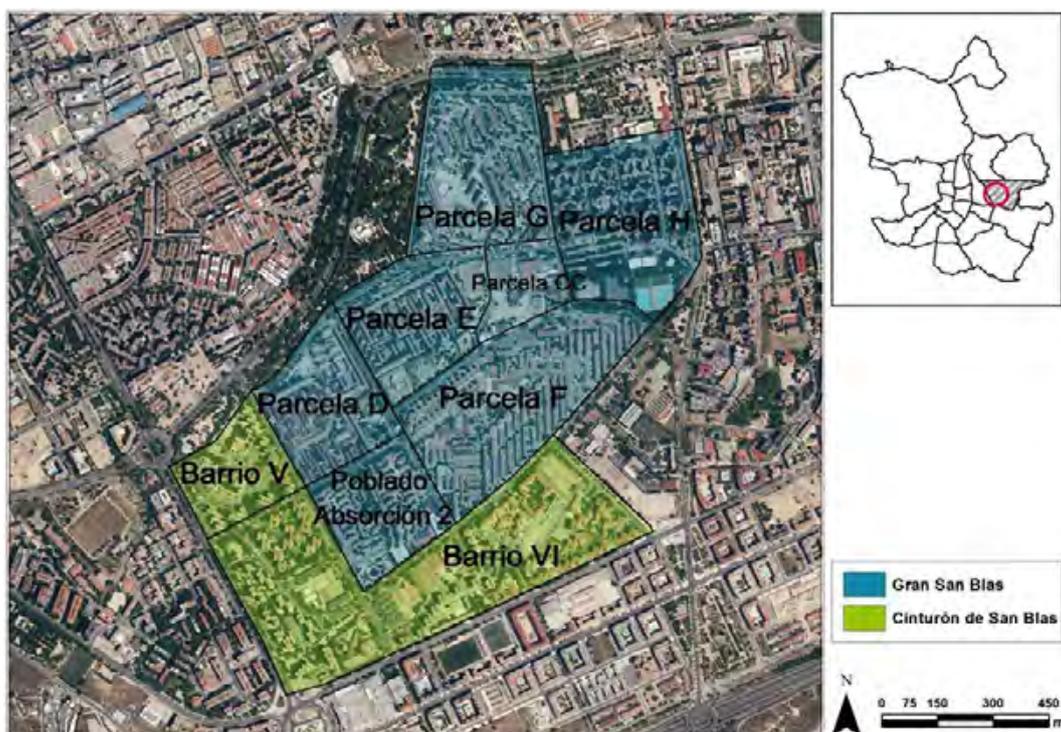
1. Introducción

Aunque las desigualdades urbanas son inherentes a la propia ciudad, en las últimas décadas parecen haberse acentuado los contrastes. Esto es especialmente significativo desde el punto de vista espacial, puesto que se concentran en determinadas áreas o barrios desfavorecidos. Y también desde la perspectiva social, puesto que son determinados colectivos los más vulnerables a estos procesos —caso de los niños, los ancianos o los inmigrantes.

Para esta aportación, nos vamos a centrar en el análisis de una pieza urbana de Madrid que se conoce como el Gran San Blas. Se trata de un barrio de gran extensión superficial, creado entre finales de los cincuenta y mediados de los setenta, de gran uniformidad tipológica en forma de grandes unidades vecinales, denominadas parcelas, a semejanza como decía Valenzuela (1974: 614) de otros grandes conjuntos urbanos de iniciativa privada como Moratalaz o el Barrio de la Concepción. Se trata de un espacio urbano ideológicamente concebido como autosuficiente (COPLACO, 1981: 19), con un peso mayoritario que ha tenido y tiene la promoción pública de viviendas, y que fue diseñado con un mismo objetivo: la resolución del grave problema de acceso a una vivienda más o menos digna para un importante volumen de población, procedente mayoritariamente de la inmigración.

En esta área dormitorio (MOLERO y SÁNCHEZ, 1991) que pertenece al distrito de San Blas y que se encuentra entre tres barrios (Hellín, Amposta y Arcos) destaca, en el plano social, la uniformidad de los residentes, al menos en sus inicios como emigrantes, procedentes de otras zonas de la capital. Sin embargo, hoy día, aunque nos encontramos ante la misma realidad urbanística, puesto que no se han producido intervenciones en el entorno construido, sí que hay signos evidentes de cambios sociales y demográficos en los habitantes.

Figura 1. Distribución de las parcelas en el Gran San Blas.



Fuente: elaboración propia a partir de imágenes obtenidas del PNOA de Máxima Actualidad del IGN.

El Gran San Blas, como conjunto urbano residencial, queda perfectamente delimitado (figura 1) por las calles Albaida y Alberique al norte, la avenida de Canillejas a Vicálvaro por su parte oriental, por la Avenida de Guadalajara al sur, y por la calle de los Hermanos García Noblejas en su borde occidental. En el interior, el trazado viario se corresponde igualmente con la delimitación física entre las distintas unidades vecinales del conjunto. Este núcleo constituye una «ciudad residencial» sin posibilidad ninguna de ampliación, ya que su edificabilidad está agotada. Se divide en dos subzonas: el Gran San Blas propiamente dicho, integrado por las parcelas D, E, F, G, H, la parcela CC y el Poblado de Absorción 2; y el denominado Cinturón de San Blas, que también forma parte del núcleo principal, agrupando a las parcelas de más reciente construcción (Barrio V y Barrio VI).

La aportación que a continuación presentamos tiene un doble objetivo: por un lado, mostrar las características básicas del Gran San Blas en cuanto a su configuración histórica, los procesos que han desembocado en el desfavorecimiento y su situación actual; y en segundo lugar, tratar de evidenciar los cambios sociodemográficos profundos que ha sufrido este espacio en lo referente a los colectivos más sensibles. El periodo de estudio será de 1986 hasta la actualidad, del que existe disponibilidad de información estadística a nivel de sección censal.

2. Breve estado de la cuestión y planteamientos metodológicos

El estudio sobre las desigualdades urbanas cuenta con una extensísima tradición investigadora en el seno de la geografía urbana (también en otras disciplinas). Su concreción espacial en áreas diferenciadas del resto de la ciudad se asocia con el desfavorecimiento, la vulnerabilidad y, más recientemente, con lo que se ha dado en llamar la justicia ambiental. Se trata de conceptos todos ellos complejos, que están justificados teórica y prácticamente en numerosos estudios recogidos en las publicaciones de Moreno (2010), Palacios (2012) y Mateos (2013), entre otras, y que aluden a problemas, procesos, colectivos y situaciones variopintas. En este sentido, el interés de la comunidad científica por estas cuestiones se ha materializado en decenas de estudios que han abordado estas temáticas desde diversos puntos de vista, utilizando múltiples aproximaciones metodológicas, y a partir de las visiones y aportaciones de las diferentes ciencias sociales.

Así, en España, los referentes acerca de la desigualdad urbana son fundamentalmente dos. Por un lado, la obra *La desigualdad urbana en España*, elaborada por el Ministerio de Fomento bajo la coordinación de Félix Arias en el año 2000, como la única publicación que recoge sistemáticamente el conjunto de los barrios desfavorecidos españoles; y, por otro, el Catálogo de Barrios Vulnerables incluido en el Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana del Ministerio de Fomento, cuya metodología diacrónica ha sido planteada en la obra de Alguacil *et al.* (2014).

En lo que respecta al ámbito de estudio ya se ha indicado que se corresponde con el área urbana conocida como Gran San Blas, en la ciudad de Madrid, donde residen a día de hoy en torno a 35.000 habitantes (muy lejos de los casi 50.000 que llegó a tener en 1986). Los cambios sociodemográficos se han centrado en tres colectivos especialmente sensibles, por un lado, los niños y ancianos, y por otro, los inmigrantes.

En esta aportación presentamos los primeros resultados de un análisis más ambicioso que pretendemos desarrollar con posterioridad. Se ha recurrido a la utilización de tres indicadores: la tasa de población infantil, entendida como el número de personas entre 0

y 4 años respecto al total de población. Se parte de la consideración de que se trata de un colectivo especialmente sensible y vulnerable a los cambios acontecidos; en segundo lugar, la tasa de población en edad pensionista (número de individuos de más de 65 años entre la población total) que vendría a poner de manifiesto como la dinámica demográfica de repunte de la natalidad por la llegada masiva de inmigrantes no ha tenido como consecuencia el previsible rejuvenecimiento del conjunto. Ello es debido a que la oferta de vivienda en un espacio como este, donde la totalidad de las viviendas existentes son de tipo social, es muy limitada y los hijos se han visto obligados a satisfacer sus necesidades de vivienda en las zonas exteriores; por último, la tasa de población inmigrante, como otro colectivo vulnerable y para el que únicamente se han tenido en cuenta las nacionalidades de países en vías de desarrollo.

La base cartográfica utilizada y, por tanto, las unidades espaciales de análisis (UE) serán las secciones censales. En total se han manejado 36 secciones para un periodo de 30 años (1986-2016), habiéndose realizado algunas agrupaciones y desagregaciones de las mismas por los cambios realizados en su denominación en este tiempo por las instancias municipales.

3. Conformación histórica y situación actual

La historia de San Blas nos remonta a dos hechos fundamentales: por un lado, la anexión municipal a Madrid en 1949 de los términos próximos; por otro, al Plan de Creación de Núcleos Satélites para la Edificación de Vivienda Modesta (1950). Fue a partir de este momento (décadas de los cincuenta y sesenta) cuando de verdad comenzó el desarrollo residencial del núcleo a manos de la Obra Sindical del Hogar (OSH). Esta pieza urbana se levantó por encargo del Ministerio de la Vivienda, y gracias a los terrenos vendidos por la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid y Alrededores (MARTÍN, 1981: 1093), de acuerdo con el Plan de Absorción del Chabolismo (1956). Así, nacerían el Poblado de Absorción San Blas 1 (fuera del ámbito de estudio), y ya integrado en el Gran San Blas, el Poblado de Absorción San Blas 2. Esta intervención, que tratará de paliar los graves problemas de vivienda que sufría la capital durante esta época, se vio complementada con la puesta en marcha del Plan de Urgencia Social, aprobado en 1957. La filosofía de la intervención estuvo movida por el interés político en dar respuesta a la intensa demanda de vivienda de aquellos años. De hecho, esta operación urbana sería el buque insignia de la intervención franquista en materia de vivienda social.

La tabla 1 muestra las dimensiones básicas del Gran San Blas. Cada parcela fue considerada de forma independiente y se planteó con criterios diferenciados. Así, tanto la parcela D como la E se levantaron por medio de bloques perimetrales de cerramiento, de mayor altura, que ocultaron el interior de las restantes parcelas. Por su parte, la parcela F se diseñó como Unidad Vecinal, con tipologías diferentes, bloques aislados y unifamiliares (estos últimos con un reducido número). Se trató sin lugar a dudas del planteamiento más racionalista de todas las parcelas (LÓPEZ DE LUCIO, 2003:215). Por su parte, en la parcela G se planteó también con una visión de claro corte racionalista, el escalonamiento de las fachadas, aprovechando las curvas de nivel y buscando las mejores orientaciones. El resultado fueron bloques lineales, escalonados, que, bajo criterios arquitectónicos, presentaron diferentes orientaciones, diferentes tipos de vivienda, tipos de espacios libres, etc. Por último, la parcela H fue

construida por la Gerencia de Poblados Dirigidos en 1959. Dentro de las diferentes categorías de las construcciones de dicho organismo, la parcela H quedó enclavada dentro de los Poblados Dirigidos de Vivienda Subvencionada. Contaba con un total de 1.821 viviendas. Su baja calidad constructiva, los defectos en la construcción, los cimientos defectuosos (arcillas expansivas) y lo reducido de las viviendas, propició su remodelación posterior a través del Programa de Barrios en Remodelación, puesto en marcha en el año 1979, pero no aplicado hasta 1984 por la vía de un Plan Especial de Reforma Interior. El resultado llega hasta nuestros días en forma de una trama urbana elemental con una malla hexagonal de edificaciones residenciales, rodeada de equipamientos por tres de sus lados. Se consiguió igualmente por parte de la población el título de adjudicación y contrato de acceso diferido a la propiedad.

La financiación de las viviendas en todo el conjunto urbano la llevó a cabo el Instituto Nacional de la Vivienda (INV) por medio de préstamos que suponían entre el 15% y el 20% del monto total, y anticipos sin interés, que cubrieron el resto del presupuesto de la edificación. Construidas estas, se adjudicaron a los beneficiarios, los cuales abonaban mensualmente las cuotas de amortización hasta que el piso pasaba a ser de su propiedad.

Ya a comienzos de la década de los setenta, la iniciativa oficial desarrolló lo que se llamó Cinturón de San Blas, que constituyó el cierre sur y este del Gran San Blas (en total más de 4.300 viviendas). Son los conocidos como Barrios V y VI, construidos sobre terrenos cedidos por la Comisaría al INV. Originariamente era la agrupación de 98 fincas rurales expropiadas en la década de los cincuenta, con una superficie de 73,2 hectáreas (ROJO, 1988: 69). Las viviendas fueron destinadas a erradicar los núcleos de chabolas que se habían vuelto a reproducir y a realojar a población de otras zonas de Madrid (ÁREA Y SISTEMA, 1992: 29).

Tabla 1. Dimensiones básicas de las parcelas.

	Superficie (m ²)	Nº de viviendas
Parcela D	80.957	1.684
Parcela E	92.790	1.085
Parcela F	169.583	2.641
Parcela G	130.650	2.074
Parcela H	120.000	1.848
Parcela CC	32.570	-
Poblado Absorción San Blas 2	74.000	1.112
Barrio V*	96.000	998
Barrio VI*	371.000	3.483
Total	1.167.550	14.925

* Creados con posterioridad (1970/1975).

Fuente: COAM, 1975.

Ahora bien, ¿cómo se ha ido configurando este barrio desfavorecido? Parece claro que los procesos que han desembocado en la situación actual de vulnerabilidad y desfavorecimiento están relacionados, por tanto, con sus propios orígenes como barrio de promoción oficial. A las carencias urbanísticas y arquitectónicas podríamos sumarle la agrupación de casi cincuenta mil personas con un perfil social uniforme y no problemático, pero sí desfavorecido, de población obrera, de baja cualificación laboral, de fracaso escolar y de desempleo, a los que habría que sumarle los problemas vinculados a la llegada de la droga en las décadas de los ochenta y noventa, junto con la delincuencia en los primeros años del nuevo siglo. Todo ello sumará un conjunto de características que definen al Gran San Blas como un claro ejemplo de barrio desfavorecido, caracterizado por la multiprivación (PALACIOS, 2006). En este sentido, ante la inmutabilidad de lo físico (lo urbanístico y lo arquitectónico), trataremos de desentrañar cuál ha sido la evolución sociodemográfica, desde 1986 hasta la actualidad, de los grupos sociales más vulnerables o más sensibles.

4. Evolución sociodemográfica

La evolución de las condiciones sociodemográficas durante el periodo 1986-2016 muestra cambios evidentes en cuanto a la dinámica poblacional (tabla 2). El más significativo es la pérdida paulatina de población que se ha producido en el espacio entre ambas fechas. Así, si en 1986 el Gran San Blas contaba con 49.833 residentes, hoy día cuenta con 34.467 habitantes, es decir, un 30% menos de población, con reducciones en torno al 10% en cada uno de los años estudiados. Este descenso ha sido más acusado en los hombres con un 36% menos de efectivos desde 1986 (24.679) hasta 2016 (15.894). En el caso de las mujeres la reducción se ha situado en torno al 27% (25.154 frente a 18.573).

Tabla 2. Indicadores demográficos [1986-2016].

	1986	1996	2006	2016
Población total	49.833	42.402	38.411	34.467
Tasa de Población Infantil	5,5	3,7	3,9	3,8
Tasa de Población en Edad Pensionista	8,6	22,8	27,5	23,5
Tasa de Población Inmigrante	0,1	0,2	9,6	9,2

Fuente: elaboración propia a partir de la información suministrada por el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid.

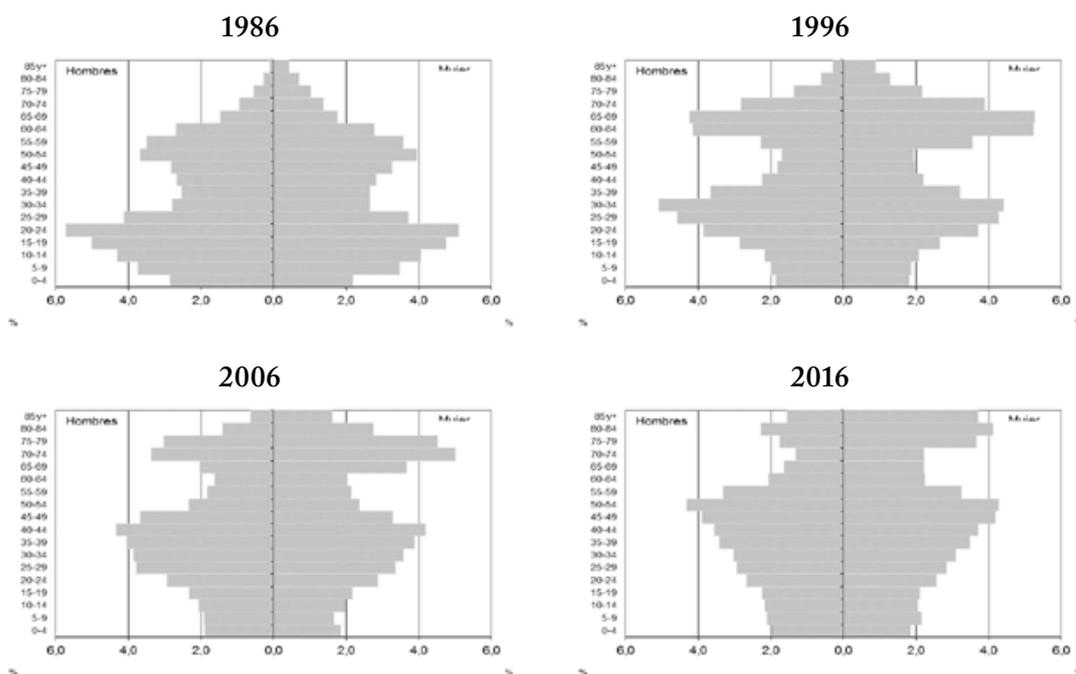
4.1. La dinámica demográfica del Gran San Blas

La figura 2 muestra la estructura por edades y la composición por sexos del espacio durante el periodo estudiado. Resultan llamativos algunos cambios. Así, la pirámide de 1986 muestra la culminación del proceso de modernización demográfica y se caracteriza por dos máximos

poblacionales. El primero coincidiría con los primeros moradores del Gran San Blas, llegados en la década de los sesenta y las corrientes migratorias que tuvieron su máxima intensidad quince o veinte años antes. Por otro, las cohortes de los hijos de esos residentes que nacieron durante el periodo de máxima natalidad y que ocupan el estrato de 20 a 24 años.

Una población, por tanto, que tiende a una disminución paulatina de la base de la pirámide (disminución de la natalidad y la fecundidad) y a un engrosamiento de las partes altas (envejecimiento). En medio, un importante vacío poblacional que únicamente podría ser cubierto por la llegada masiva de población extranjera o inmigrante, consecuencia de la clara disminución de los grupos de 25 a 39 años, que vuelve a ser resultado de la estructura y causa de la baja natalidad. Estas son las generaciones que quedaron «huecas» en el momento de la máxima intensidad inmigratoria, correspondiente al periodo comprendido entre la llegada de los nuevos pobladores y los primeros nacimientos. No hay que olvidar que la población originaria se caracterizó por su juventud, ya que estaba compuesta por matrimonios jóvenes, a veces con hijos, inmigrantes del campo, llegados a la capital en busca de un empleo digno y acceso a otro tipo de vivienda.

Figura 2. Dinámica demográfica [1986-2016].



Fuente: elaboración propia a partir de datos recogidos del INE.

En la década de los noventa, se manifiesta una clara doble pirámide con estrechamientos por la base y la parte central. Esto es debido básicamente a las bajas tasas de natalidad y a la incidencia de la mortalidad. Sin embargo, sí parece evidenciarse un cambio significativo en lo relativo a la disminución de los máximos comentados en la pirámide anterior. En el caso de las cohortes en edad avanzada se debe al paulatino proceso de envejecimiento. En el

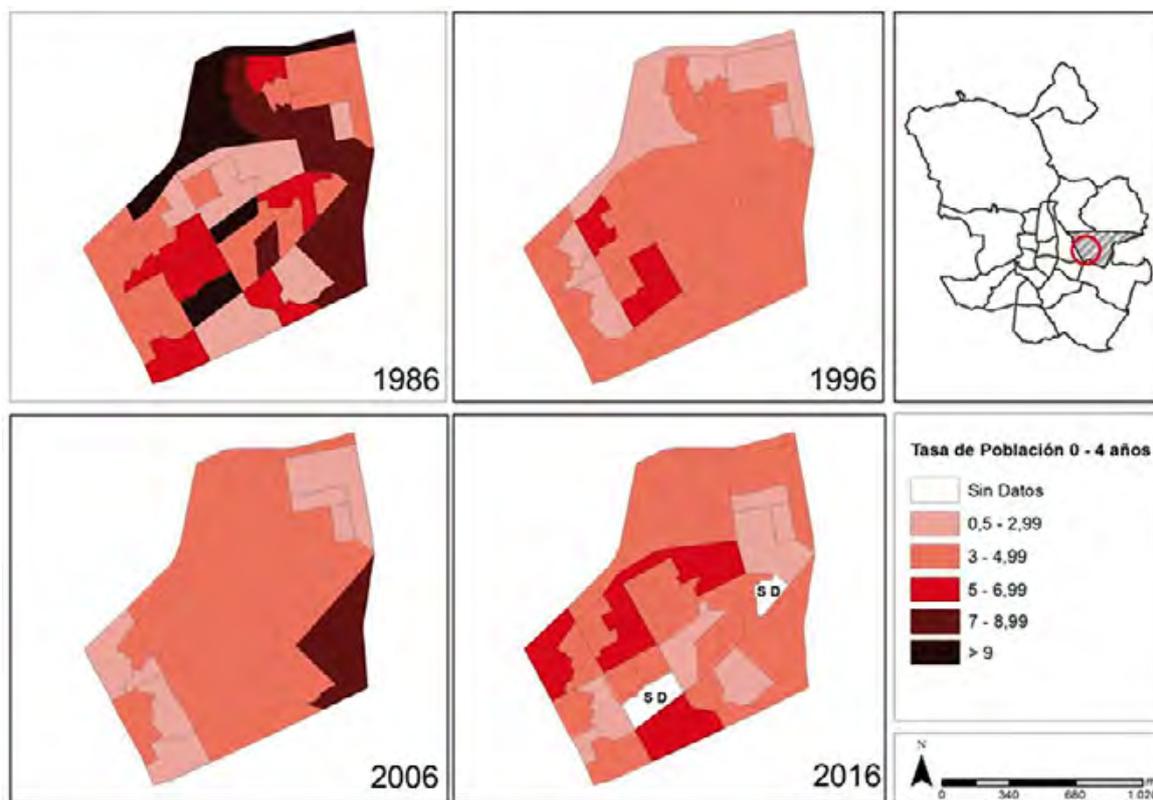
máximo de las edades intermedias (30-34 años) se explicaría por la expulsión de los hijos de los pobladores originales que, ante la escasez de oferta de vivienda, se ven expulsados de su tradicional lugar de residencia hacia áreas externas, más o menos cercanas como se puede evidenciar en el cercano Plan Parcial de Las Rosas.

Por último, el siglo XXI trae consigo la acentuación de las dinámicas anteriores hasta casi poder hablar de una pirámide invertida, con un claro desequilibrio en las edades avanzadas en favor de las mujeres. Las pirámides de 2006 y 2016 siguen mostrando el estrangulamiento entre los dos máximos y un progresivo avance de los mismos hacia la cúspide de la pirámide. Esto es, un camino nítido hacia el envejecimiento, lo que junto con la pérdida de efectivos en el periodo, que no se ve compensado con el crecimiento vegetativo ni con el saldo migratorio, ponen de manifiesto una necesidad de dotaciones y equipamientos vinculadas a este grupo de población.

4.2. Los cambios sociodemográficos de los grupos vulnerables

En lo que respecta a la población infantil, la figura 3 muestra cuál es la distribución espacial y su evolución a partir de la tasa correspondiente. En lo que respecta a ello, la figura muestra los valores más elevados en 1986 con un 5,5% en el conjunto del área, aunque ya algunas secciones de los barrios de Arcos y Hellín superaban ampliamente el 10% (el máximo era de 14,8%).

Figura 3. Distribución de la población infantil en el Gran San Blas.

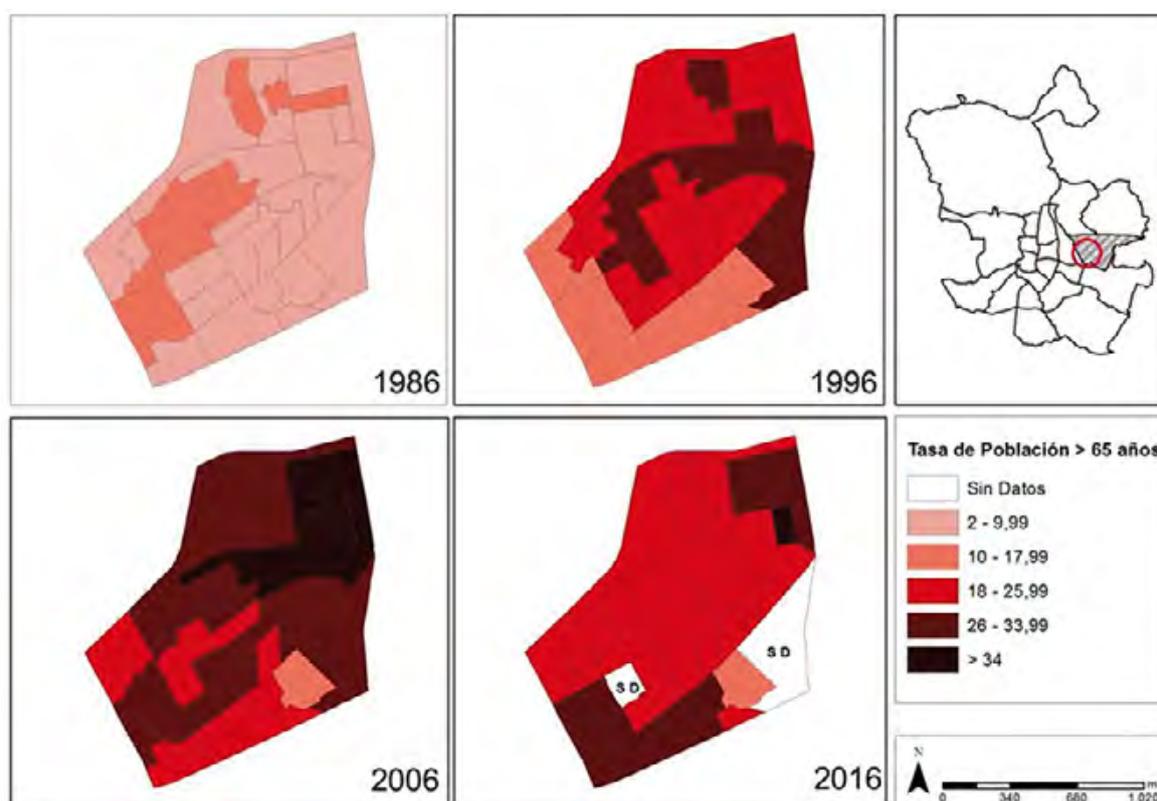


Fuente: elaboración propia a partir de datos recogidos en el INE y en el Padrón Municipal del Ayuntamiento de Madrid.

En 1996 se produjo una drástica reducción de la misma, con valores del 3,7%, que se ha mantenido hasta la actualidad (3,8%). Este hecho tiene que ver, sin lugar a dudas, con la reducción significativa de la natalidad en la década de los noventa y con el paulatino envejecimiento de la población. Los valores más elevados los encontramos en algunas secciones aisladas que en 2006 superaban el 8%, y en 1996 y 2016 el 5%, aproximadamente. Por su parte, los valores más reducidos aparecen en algunas secciones que no alcanzan el 2% en los años analizados.

Por su parte, la distribución de la población anciana o en edad pensionista (figura 4), muestra también algunas peculiaridades. Este grupo vulnerable presentaba en 1986 un valor reducido en torno al 8,6% para el conjunto, aunque algunas secciones de los barrios de Hellín y Amposta duplicaban ese valor (el máximo era de 17,2%). En la figura se puede apreciar el predominio de las tonalidades más claras. Sin embargo, el cambio de década supuso un proceso de envejecimiento acusado, siendo el valor del 22,8% en 1996. Es decir, se duplicó en diez años la tasa de población pensionista. Es más, en 2006 se alcanzó la cifra más elevada con un 27,5% total, aunque algunas secciones del barrio de Hellín se situaban en torno al 40% (el máximo se alcanzaría con un 42%). En el mapa se puede apreciar cómo las tonalidades más oscuras predominan. Desde entonces hasta la actualidad, se ha reducido ligeramente esta tasa hasta situarse en el 23,5%, aunque nuevamente algunas secciones superan ampliamente este valor (el máximo es del 38% en alguna sección del barrio de Hellín).

Figura 4. Distribución de la población anciana en el Gran San Blas.

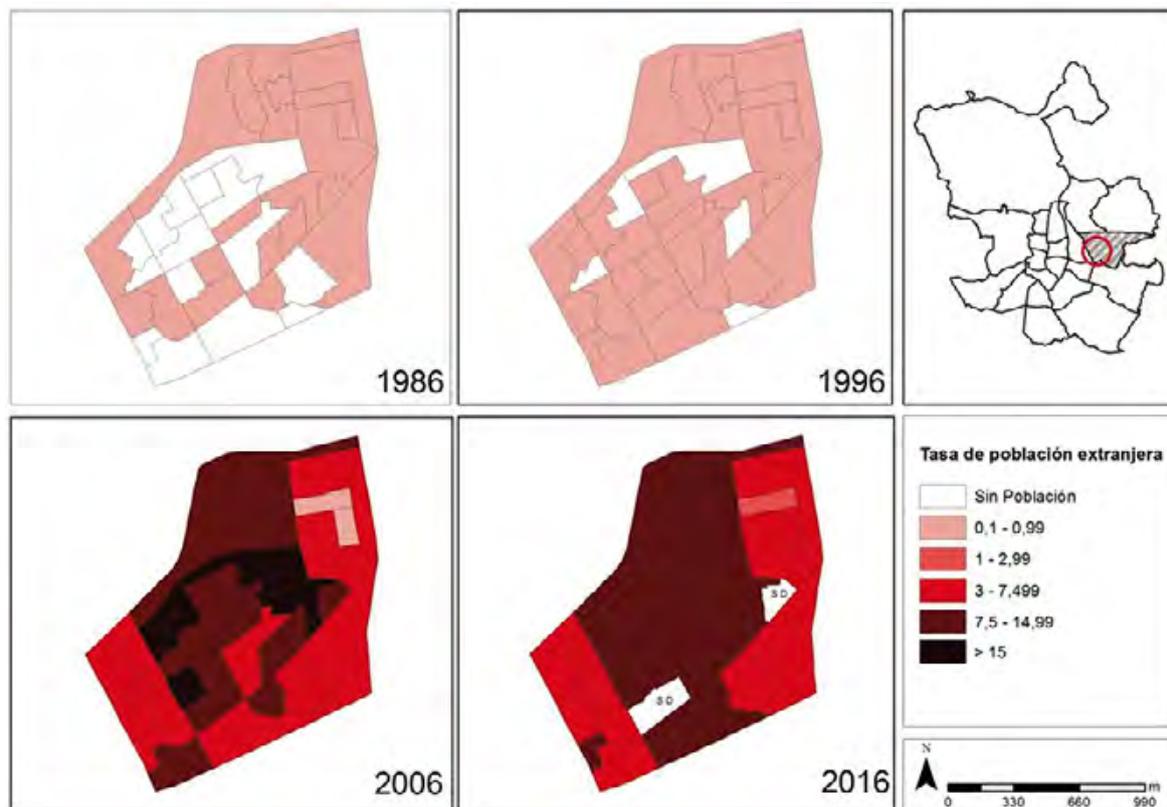


Fuente: elaboración propia a partir de datos recogidos en el INE y en el Padrón Municipal del Ayuntamiento de Madrid.

En definitiva, lo que tiene que ver con estos dos colectivos sensibles muestra una reducción notable desde 1996, que se ha mantenido hasta la actualidad en el caso de la población infantil, y un envejecimiento acusado desde ese mismo año que también se ha prolongado hasta nuestros días. Las causas que lo han propiciado tendrían que ver con las características demográficas de los habitantes, más o menos uniformes en sus orígenes como ya se ha visto, con su propia dinámica demográfica y, también, con la incidencia que la llegada de población inmigrante extranjera haya podido tener. El crecimiento poblacional que este colectivo de población ha tenido en nuestro país en los últimos años del siglo pasado y los primeros de este nuevo siglo es de sobra conocido, con unos ritmos de crecimiento elevados y una clara localización urbana.

Otra cuestión interesante en relación a los inmigrantes es, además de lo anterior, las causas de su concentración espacial en determinados ámbitos, entre las cuales estarían el factor de atracción (presencia de población extranjera) y el factor vivienda (presencia de viviendas con determinadas características) (MEDINA, 2011: 770). En relación a esto último, el Gran San Blas no ha sido ajeno a esta cuestión y ha visto incrementar de manera notable el número y la proporción de este colectivo desfavorecido (figura 5), vinculado fundamentalmente al bajo precio de la vivienda dada su antigüedad y características, especialmente en estos últimos años.

Figura 5. Distribución de la población inmigrante en el Gran San Blas.



Fuente: elaboración propia a partir de datos recogidos en el INE y en el Padrón Municipal del Ayuntamiento de Madrid.

En la evolución de la población extranjera, destaca su escasa importancia en los dos primeros años de estudio, en los que ni siquiera llegan a alcanzar el 0,2% de la población total. Sin embargo, es en 2006 cuando se produce un incremento notable, llegando a suponer el 9,6%, y situándose en el 9,2% en la actualidad. Estos valores, aun siendo elevados en el conjunto, están por debajo de los nacionales y municipales para esos mismos años. Solo en algunas secciones aisladas de los barrios de Arcos y Amposta se encuentran concentraciones de población inmigrante cercanas a los valores promedios con un 18,4% de máximo en 2006, y del 14,9% en 2016.

En lo que respecta a su procedencia, la tendencia ha sido similar a la acontecida en otras ciudades españolas. En un primer momento la ola inmigratoria fue mayoritaria desde Latinoamérica, y desde 2006 con un mayor peso de los procedentes de Europa del Este. Sin embargo, aunque la llegada de población extranjera ha supuesto un cambio importante en la configuración demográfica tradicional del área, no ha conseguido poner freno al descenso poblacional ni ha propiciado un aumento de la natalidad y la fecundidad. Esto puede deberse a que tampoco se ha manifestado con la misma intensidad que en otras zonas desfavorecidas de la ciudad.

5. Conclusiones

El Gran San Blas de hoy en día no puede entenderse sin evocar, sin tener en cuenta, su vertiente histórica. Esta cuestión ha determinado un espacio arquitectónico y urbanístico arquetípico de una forma de entender la política de vivienda social de un régimen político. Pero, además, esta misma faceta condicionó la homogeneidad sociodemográfica y económica del conjunto, convirtiendo esta pieza urbana en algo único y seguramente irrepetible.

Sin embargo, la falta de iniciativas políticas más allá de la intervención sobre el espacio construido, ha ido propiciando un deterioro paulatino desde la perspectiva social. La desindustrialización, el desempleo, la falta de cualificación laboral y escolar, la precariedad, el tráfico y consumo de drogas, la delincuencia y, más recientemente, la pobreza, han convertido al Gran San Blas en un espacio desfavorecido y vulnerable, especialmente para los colectivos más sensibles, como los niños, los ancianos y los inmigrantes.

Esta comunicación ha servido para poner de manifiesto la evolución sociodemográfica hacia el envejecimiento que caracteriza a este espacio en las dos últimas décadas, así como el reducido impacto, en términos demográficos, que ha tenido la llegada de población inmigrante.

Las carencias de información estadística en cuestiones básicas vinculadas a la vulnerabilidad como la cualificación laboral, el nivel de estudios o los niveles de renta, que ya fueron utilizadas en estudios previos, han limitado el alcance de esta investigación, aunque está en proyecto avanzar en esta línea, a medida que la disponibilidad de los datos lo permita.

Terminamos entonces poniendo el acento en la necesidad de actuación por parte de los poderes públicos en esta pieza urbana, que poco a poco se encamina hacia la exclusión social. Sería necesario una actuación integral que apostase por la rehabilitación urbana pero, sobre todo, por la aplicación de políticas sociales que reactivasen el barrio, para lograr así un barrio más humano y con una mayor calidad de vida.

Agradecimientos

Este trabajo ha sido realizado en el marco del Proyecto de Investigación «Polución del aire, poblaciones vulnerables y salud: análisis de injusticias ambientales basados en geotecnologías» (Ref. CSO2014-55535-R), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad de España.

Referencias bibliográficas

- ALGUACIL, J., CAMACHO, J. y HERNÁNDEZ, A. (2014): «La vulnerabilidad urbana en España. Identificación y evolución de los barrios vulnerables», *EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, 27, p. 73-94.
- ÁREA Y SISTEMA (1992): El distrito industrial de la periferia metropolitana del noreste, Madrid, Consejería de Economía.
- COLEGIO OFICIAL de ARQUITECTOS de MADRID (1975): Madrid en sus barrios: aproximación a la problemática socio-urbanística, Madrid, Comisión de Urbanismo del C.O.A.M.
- COMISIÓN DE PLANEAMIENTO Y COORDINACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE MADRID (1981): Los planes de ordenación urbana de Madrid, Madrid, Centro de Información y Documentación del Área Metropolitana.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (2003): «El programa de barrios en remodelación, 1979-1989», en SAMBRICIO, C. (ed.) *Un siglo de vivienda social (1903/2003)*. Tomo II, Madrid, Editorial Nerea, p. 277-279.
- MARTÍN, J. (1981): «San Blas», en AZCARATE, J. (coord.) *Del Paseo del Prado a Barajas*, Madrid, Espasa Calpe, S. A., p. 1081-1100.
- MATEOS, P. (2013): «La doble segregación urbana: desigualdades socio-espaciales y justicia ambiental», en MÁRQUEZ, J. A., GONZÁLEZ, R., JURADO, J. M. y RÚA, A. (coords.) *Actas del III Congreso Internacional de Desarrollo Local*, La Habana, Universidad de La Habana, p. 3488-3510.
- MEDINA, A. (2011): «El “Barcelonés Norte” en el inicio del boom inmigratorio, 2001. ¿Espacio urbano predestinado a la inmigración extranjera?», en PUJADAS, I. *et al.* (eds.). *Población y espacios urbanos*, Barcelona, Departamento de Geografía Humana de la UB y Grupo de Población de la AGE, p. 769-782.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2000): *La desigualdad urbana en España*, Madrid, Centro de Publicaciones.
- MOLERO, M^a y SÁNCHEZ, L. (1991): *El malestar urbano: situación de algunos distritos periféricos de la capital*, Madrid, Consejería de Economía.
- MORENO, A. (2010): «Justicia ambiental. Del concepto a la aplicación en análisis de políticas y planificación territoriales», *Scripta Nova*, XIV, 316, 33 p.
- PALACIOS, A. (2012): «Los barrios desfavorecidos. ¿Existen guetos en las ciudades españolas? De la extirpación a la regeneración», En VALENZUELA, M. (coord.) *El impacto del modelo autonómico en las ciudades españolas. Una aproximación interdisciplinar*, Madrid, Ediciones de la UAM, p. 327-358.

- PALACIOS, A. (2006): Barrios desfavorecidos urbanos. De la identificación a la intervención. Madrid como laboratorio, Madrid, Ediciones de la UAM.
- ROJO, F. (1988): Evolución urbana y crecimiento demográfico en el distrito de San Blas, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense.
- VALENZUELA, M. (1974): «Iniciativa oficial y crecimiento urbano en Madrid (1939-1973)», Estudios Geográficos, vol. XXXV, nº 134, p. 593-655.

Nuevos y viejos espacios-problema tras la crisis. Impacto de la política de provisión de servicios públicos de proximidad en la ciudad de Valencia

MARÍA DOLORES PITARCH-GARRIDO

Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local, Universitat de València.
maria.pitarch@uv.es

JULIA SALOM CARRASCO

Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local, Universitat de València.
julia.salom@uv.es

FÉLIX FAJARDO MAGRANER

Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local, Universitat de València.
felix.fajardo@uv.es

Resumen:

En esta comunicación proponemos un análisis de las consecuencias de la política de creación y mantenimiento de equipamientos asociados a los servicios públicos de proximidad (sanitarios y sociales, principalmente), y cómo dichos servicios —o más específicamente su localización y capacidad de oferta— contribuyen o no a mejorar la calidad de vida de las personas. Dicho análisis se ha realizado a partir de la accesibilidad desde el lugar de residencia al centro de oferta de servicio, basándonos en la idea de que la proximidad al mismo contribuye a mejorar la calidad de vida y facilita su uso. La relación entre la accesibilidad a la oferta pública de servicios y una serie de variables de tipo socioeconómico no solo facilita la detección de barrios o zonas urbanas peor servidas, sino que también permite caracterizar los barrios según su estructura socioeconómica y su nivel de riesgo de pobreza.

Este análisis se ha realizado a partir del uso de SIG, con una información espacialmente detallada (a nivel de portal o número de policía) tanto para la oferta como para la demanda, en la ciudad de Valencia. El uso del índice de Separación Espacial como medida de la accesibilidad facilita el análisis territorial de la provisión de servicios a nivel local, lo que unido a la utilización de técnicas de estadística espacial a través del SIG permite llegar a conclusiones sobre la calidad de vida en distintas áreas dentro de la ciudad. La finalidad sería contar con una herramienta que proporcione información para la toma de decisiones políticas en cuanto a la mejora de la provisión de estos servicios, tanto en lo que respecta al tamaño de los mismos para adecuarse mejor a la demanda (en algunos casos, como consecuencia de la crisis, creciente) como en lo referente a su conectividad a través de la red de transporte público o a pie.

Palabras clave: accesibilidad, servicios públicos, crisis, Valencia

Abstract: new and old problem areas after-crisis. Impact of policy provision of public services proximity in the city of Valencia

In this paper we propose an analysis of the consequences of policy creation and maintenance of equipment associated to proximity public services (health and social services, mainly) and how those services - or more specifically their location and ability to contribute or not deal- to improve the quality of life of people. This analysis was made from the accessibility from the place of residence to services based on the idea that proximity contributes to improving the quality of life and facilitate the use. The relationship between the accessibility to the public offering of services and a range of socioeconomic variables facilitates not only the detection of worse served urban neighbourhoods, but also to characterize the districts according to their socioeconomic structure and level of risk of poverty.

This analysis was performed based on the use of GIS, with spatially detailed information (at the level of portal or number of police) to both supply and demand for, in the city of Valencia. Using the index of Spatial Separation as an accessibility measure contributes to the analysis of territorial provision of services, which together with the use of spatial statistical techniques through GIS allows conclusions about the quality of life in different areas within the city. The aim would be to have a tool to provide information for making policy decisions about improving the provision of these services, both with respect to size them to better adapt to the demand (in some cases, consequence of the crisis, growing) and in regard to their connectivity through public transport or on foot.

Keywords: Accessibility, public services, crisis, Valencia

1. Introducción: equipamientos públicos y ciudad

Los servicios y equipamientos públicos han sido objeto de estudio desde la academia por parte de diversas ciencias, incluida la geografía. La transformación de las sociedades occidentales en economías de servicios y la aparición y consolidación del Estado del bienestar se encuentran en la base de este interés creciente por un sector de actividad económica extraordinariamente heterogéneo en cuanto a tipología y a comportamiento espacial.

Los servicios —y los equipamientos a ellos asociados— públicos, en particular, resultan de especial interés para los geógrafos por sus dos características esenciales: son, en primer lugar, una vía directa para la redistribución espacial y social de las rentas públicas, y, en segundo lugar, como consecuencia de lo anterior, su oferta por parte de la Administración Pública los convierte en instrumentos de las políticas de desarrollo económico, social y territorial. Como indican Calvo *et al* (2001), los servicios públicos juegan un «importante papel en el desarrollo regional y (...) son hoy día en nuestra sociedad uno de los motores esenciales del cambio, lo que obviamente se traduce en que una buena disposición de los mismos va inevitablemente a acabar revirtiendo en el desarrollo regional». (p. 251). El carácter público de los equipamientos o servicios les confiere una responsabilidad que no tienen otro tipo de actividades y cuyas implicaciones sobre el territorio han sido ampliamente analizadas por la geografía. En primer lugar, deben responder al conjunto de la demanda real y potencial, por lo que el componente de cobertura debe ser muy tenido en cuenta. Como consecuencia, y en segundo lugar, deben ser accesibles para la población, por lo que el factor distancia —medido en términos de accesibilidad— adquiere un especial significado y determina su localización. Dicha localización, en tercer lugar, debe ajustarse no a criterios de mercado

sino a criterios de equidad espacial y social, pues el derecho a recibir o acceder a un servicio público es el mismo para todas las personas, independientemente de su lugar de residencia y sus características socioeconómicas. Aún podría ahondarse más en este tema, pues el carácter, anteriormente señalado, de redistribución de las rentas que desarrolla la oferta de servicios públicos, podría ser razón suficiente para orientar dicha oferta a los segmentos de población que más lo necesitan, es decir, los menos favorecidos desde el punto de vista económico, por lo que las decisiones de localización de los mismos tienen, en ocasiones, un componente ideológico o político difícil de ignorar. Además, la oferta pública de servicios, este sería el cuarto factor, debe ser de calidad, para lo cual la Administración debe desarrollar y poner en marcha una serie de instrumentos para evaluar costes y beneficios de dicha oferta, pero no solo desde un punto de vista económico, sino también social, asegurándose de garantizar un nivel de calidad de vida adecuado para la población que, en última instancia, es quien financia los servicios públicos. Por último, en quinto lugar, dicha calidad debe asegurarse a lo largo de toda la existencia del servicio, es decir, la oferta debe ajustarse continuamente a posibles cambios en la demanda, tanto en su tamaño y requerimientos, como en su localización.

Todas las características señaladas que definen los servicios tienen claras implicaciones en términos de localización, tema en el que la Geografía ha contribuido de manera especial desde los años 50 del siglo pasado. En concreto, la localización de los servicios públicos, en particular de los más especializados, tiende a concentrarse en las ciudades y áreas metropolitanas, por ser espacios de máxima accesibilidad y, de esta forma, favorecer y facilitar el uso de los mismos por parte de un elevado porcentaje de población. El proceso creciente de urbanización ha supuesto, para los servicios, cambios en el tamaño de la demanda y cambios también en cuanto a su distribución en el interior de los espacios urbanos. La vinculación de la oferta de servicios con la estructura y población urbana es clara. Desde la Geografía Urbana se han desarrollado interesantes estudios sobre la vinculación entre ambos procesos, la distribución de la oferta pública y privada de servicios a la población y el crecimiento urbano, así como sobre las respuestas de dichos servicios a las nuevas demandas sociales y su impacto sobre la calidad de vida urbana.

Es precisamente este último aspecto, el de la calidad de vida, uno de los que suponen mayor interés, dado que a lo largo de los años las distintas políticas más o menos restrictivas en gasto, en contextos de mayor o menor recesión económica, han tenido un impacto diferente sobre la equidad territorial y la segregación social. Castells (1990) señala que los problemas sociales asociados a la postmodernidad solo pueden solventarse mediante la consolidación del Estado del Bienestar basado en las prestaciones universales y que debe ser complementado con una red de servicios capaces de un tratamiento personalizado y dinámico que tienda a la reinserción en el mercado de trabajo y a la independencia respecto a las instituciones. Ya en 1985, Fernández Durán señalaba que «el escenario que se avecina tiene tintes muy negros: más paro, menor poder adquisitivo, degradación del mercado de trabajo (...) lo que va a implicar una alteración importante de la estructura de clases y comportamientos sociales. Se marcha hacia una sociedad dual con dos tipos de economía, la formal y la informal» (p. 303). La situación actual no varía mucho de la observación anterior.

La segregación social en las ciudades parece haberse agudizado en el periodo de crisis actual, aunque la exclusión social y la vulnerabilidad vital no son cosa del presente, sino producto de una evolución asociada al desarrollo del sistema económico capitalista

globalizado. Así, «el vertiginoso dinamismo y la competitividad propias del nuevo modelo económico se traducen en importantes costes humanos, marginación social y segregación espacial» (GONZÁLEZ ORDOVÁS, 2000: 198). Las condiciones económicas de las familias y las políticas de bienestar de los gobiernos locales han consolidado determinados barrios o zonas como especialmente sensibles a procesos de deterioro personal y material, de desempleo y escasas o nulas posibilidades de promoción social. Como indican Romero *et al.* (1992), la exclusión social «impone un sesgo propio a la pobreza en los países desarrollados en la medida que crece en un contexto de abundancia» (p. 89) y, por tanto, se convierte en un problema de justicia. En los espacios urbanos, en especial en época de recesión económica, la pobreza se concibe cada vez menos como una fase transitoria y cada vez más como una realidad a largo plazo. Los excluidos totalmente del sistema es difícil que puedan aliarse, para mejorar su situación, con los trabajadores que cuentan con mejores condiciones económicas con la finalidad de poner en marcha movimientos sociales que puedan tener la suficiente fuerza como para revertir la situación, la única relación potente y perdurable es la del miedo, y ello se puede traducir a nivel espacial en los barrios de cualquier gran ciudad del mundo.

El análisis de los contrastes socio-espaciales internos a las ciudades y áreas metropolitanas constituye un tema fundamental en la tradición epistemológica de la geografía urbana. El espacio urbano es una de las arenas en la que tienen lugar los procesos espaciales asociados a la crisis económica y donde, en palabras de Fernández Durán (1996), la distancia social entre los grupos privilegiados y los excluidos es mucho mayor que la distancia física que los separa. En este entorno global, aparecen nuevas formas de marginalidad y polarización. Según Sassen (1991), «la evidencia, para el caso de Estados Unidos, Europa occidental y Japón, sugiere que será necesaria una acción y política gubernamentales para reducir las nuevas formas de inequidad espacial y social» (p. 8). Una de las formas en las que la política puede actuar para paliar las situaciones de pobreza y exclusión social es a través de la planificación de la oferta pública de servicios. En toda planificación la localización del equipamiento y las posibilidades de acceso al mismo resultan básicas para una adecuada gestión del territorio a nivel local.

Por último, resulta relevante insistir en la importancia del análisis del territorio a nivel local. La mayoría de las investigaciones geográficas empíricas se plasman en textos de alcance regional y, sobre todo en geografía urbana, local. Es en esta escala donde los geógrafos pueden «subrayar la diferencia geográfica y los factores que la sustentan y la perpetúan» (SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, 2003, p. 166). La globalización, y los debates sobre naciones y bloques se trabajan desde concepciones intelectuales construidas a partir de los resultados obtenidos en investigaciones a escala local. Las redes globales (por ejemplo, de ciudades) se sustentan en nodos locales donde las lógicas del mercado y las acciones políticas están más próximas a la realidad. La atención de la geografía urbana a partir de la crisis del modelo económico fordista, se ha centrado más en el análisis de las regiones-problema, en un claro interés por los procesos de cambio espaciales en el interior de las ciudades. Esos cambios siguen produciéndose en un proceso dinámico de transformación y competencia en estos espacios, por lo que su análisis sigue siendo muy pertinente. El objetivo de toda investigación social es la mejora de la calidad de vida de las personas, para lo cual la lucha contra la desigualdad resulta crucial, y para ello, los estudios de caso pueden aportar experiencias, métodos y formas de intervención que permitan aumentar el conocimiento sobre estos espacios y, además, sean transferibles a otros territorios.

2. La accesibilidad como medida de calidad de vida

La importancia de la accesibilidad en el interior de la ciudad ha adquirido más importancia con el desarrollo y consolidación del Estado del bienestar. Dada la relevancia para la calidad de vida de las personas de los servicios públicos, la relación entre la accesibilidad a los mismos y una serie de variables de tipo socioeconómico asociadas a los barrios, o a determinados espacios dentro de estos, facilita la detección de zonas urbanas peor servidas, en situación de exclusión o en riesgo de pobreza.

Uno de los condicionantes de la eficacia y eficiencia de los servicios públicos es la elección de un buen emplazamiento, lo cual se encuentra implícitamente vinculado a una buena accesibilidad. La distribución espacial de las actividades económicas es irregular y desequilibrada, sin embargo, una de las características más relevantes de los servicios públicos es, precisamente, que dicho desequilibrio resulta inaceptable, pues atenta directamente contra el principio de universalidad que caracteriza dichos servicios.

Además de este principio ético de universalidad, asociado a una localización óptima y a unos presupuestos infinitos, lo cual no deja de ser una utopía, los servicios públicos deben localizarse cerca de los usuarios, cualquiera que sea su nivel económico o social. Los Servicios de proximidad, los más frecuentemente demandados por la población, suponen un determinado uso del tiempo con implicaciones en la calidad de vida (MARQUET y MIRALLES, 2014). Las altas densidades de población unidas a una extensa oferta de transporte público y a un espacio urbano caracterizado por una mezcla de usos, son factores que contribuyen de manera trascendente a la configuración de un espacio urbano equilibrado y menos proclive a la aparición de espacios de exclusión.

Pero la realidad es que los servicios públicos no son en todas partes igualmente accesibles, puesto que el espacio introduce algunas formas de exclusión. Las grandes ciudades, en su complejidad, presentan unas situaciones de desequilibrio, en ocasiones, importantes. Para intentar que estas exclusiones fueran las menos posibles y conseguir una más justa distribución sobre el espacio se elaboraron algunos modelos de localización que incorporan criterios como la utilidad pública (número de personas que utilizan el servicio) o los costes de desplazamiento.

Cualquiera que sea el tipo de servicio a la población, tiene un área de influencia que va más allá del lugar exacto en el que se localiza dicha actividad. Puesto que estos centros se encuentran separados espacialmente y su oferta se realiza mayoritariamente cara a cara, es decir, el demandante debe desplazarse hasta el lugar en el que se localiza el servicio, las conexiones entre ellos son esenciales, y la proximidad a pie o en transporte público determina también las posibilidades de acceso al mismo.

La actual coyuntura de crisis económica que supone una menor disponibilidad de recursos públicos implica, entre otras cosas, la necesidad de gestionar con eficacia los recursos disponibles y de introducir fórmulas innovadoras de gestión que posibiliten —ahora más que nunca— una mejora de la calidad de vida de la población. Durante los periodos de recesión económica, las personas reducen sus gastos, y uno de ellos es el del transporte, también del público, lo cual significa que aumentan los desplazamientos a pie (Albertos, 2014), y dado que los servicios son siempre demandados (educación, sanidad y servicios sociales) e incluso se agudizan en estos años de crisis (servicios sociales), su cercanía resulta fundamental para garantizar un uso adecuado.

En estas circunstancias, y dado que la ciudad es el lugar en el que la justicia y la equidad quedan más claramente definidos (Sassen, 1991, 1998), el impacto de la crisis sobre las familias unido a una política de restricciones presupuestarias explica la aparición de nuevos —y consolidación de los viejos— espacios de exclusión en las ciudades. En el interior de las grandes áreas urbanas, por tanto, se dan espacios que, por sus características y circunstancias, son marginales; y espacios o barrios —como señalaron ya Benko y Lipietz (1994) respecto a las regiones— que ganan, es decir, que salen beneficiados de la consolidación de una situación producto de políticas y decisiones públicas. Es, pues, la ciudad, desde una perspectiva local, el espacio más adecuado para definir los procesos de mejora en la equidad y, por tanto, para trabajar por la consecución de una mayor justicia espacial.

Como se ha señalado anteriormente, uno de los objetivos de estudio de la geografía urbana es poner de manifiesto las causas y consecuencias de los problemas urbanos, recurriendo al análisis de los fenómenos locales como manifestación de procesos generales ligados a la reconversión de los espacios urbanos en el contexto de la globalización y del mercado capitalista. Los estudios de caso son abundantes en la literatura de las ciencias sociales y de la geografía en países anglosajones y europeos (SASSEN, 1998, WERNA, 2001, HARVEY Y MADARIAGA, 2013, HUDSON, 2013, SHELTON *et al.*, 2015, BLOKLAND *et al.*, 2016), y también en España (CALVO *et al.*, 2001, NEL.LO, 2007, MARQUET Y MIRALLES, 2014, CERDÁ, 2014, PITARCH, 2013, SALOM y FAJARDO, 2014). En esta ocasión, el caso de estudio es la ciudad de Valencia, cuyo tamaño y características socioeconómicas la definen como una realidad compleja de gran interés para su análisis.

3. Objetivos y metodología

El objetivo principal de esta investigación es saber si la oferta de servicios de proximidad en la ciudad de Valencia responde a la demanda actual (poscrisis) y contribuye a paliar los desequilibrios asociados a la estructura socioeconómica de los barrios o áreas de la ciudad. En caso de encontrar desajustes en cuanto a oferta de equipamientos, conocer si realmente en las zonas donde esto se produce, la falta de una oferta pública de servicios puede contribuir a agudizar más los desequilibrios territoriales existentes.

Con este fin, se ha trabajado sobre la ciudad de Valencia, un municipio con 787.266 habitantes en 2015, 156.835 mayores de 65 años y 116.615 menores de 16 años, 94.050 residentes extranjeros y una tasa de paro en el cuarto trimestre de 2015 del 18,9%.

El análisis de la accesibilidad a los equipamientos públicos está justificado por la importancia que los servicios asociados a estos tiene como vía de redistribución social y espacial de las rentas públicas, así como por las posibilidades que aporta para las políticas de gestión territorial y mejora de la calidad de vida. Los servicios públicos que se han considerado para este análisis han sido los siguientes: centros de especialidades médicas (del Servicio Valenciano de Salud), institutos de educación secundaria (públicos y concertados) y servicios sociales de base, dependientes de la Administración local y primer escalón para la inclusión de la persona en el sistema de apoyo social público. Sirvan estos tres tipos de centros de servicios como ejemplo de distribución de la oferta pública sobre el territorio urbano. Pudiera haberse seleccionado una tipología de servicios más básicos, como las escuelas de educación primaria, las guarderías infantiles o los ambulatorios médicos básicos; sin embargo, los servicios elegidos, de un tipo que podríamos denominar

intermedio, resultan algo más escasos en cuanto a oferta pero especialmente importantes para la población e igualmente considerados como servicios de proximidad, cuya existencia «cercana» contribuye claramente a mejorar la calidad de vida del barrio o zona urbana. Todos ellos, además, deben ser garantizados por parte del Estado, como prestación pública, su existencia supone una clara acción positiva para promover y asegurar la igualdad de oportunidades y el bienestar social, así como contribuyen claramente a luchar contra la pobreza y marginación. La cercanía de estos servicios supone, además, una cierta garantía de uso, en particular en lo que se refiere a los niveles educativos no obligatorios y a los servicios sociales.

El cálculo de la accesibilidad a los servicios seleccionados se ha realizado a partir de la localización de la población en su lugar de residencia, es decir, el portal o número de policía que figura en el Padrón de Habitantes de 2014. Dicha información tan detallada desde el punto de vista espacial (número de personas con algunas de sus características como edad, nivel de formación y procedencia) ha sido cedida, totalmente anonimizada, por la Oficina de Estadística del Ayuntamiento de esta ciudad, lo cual nos ha permitido obtener unos resultados muy fiables, con un detalle preciso. Para preservar el secreto estadístico, los datos de las viviendas en donde el número de personas empadronadas era inferior a 4 han sido agregados al portal inmediatamente anterior o posterior; seleccionando en todos los casos el número con menor población empadronada. Si, aun a pesar de la anterior agregación, la resultante sigue siendo inferior a 4 personas, se ha repetido el procedimiento anterior hasta obtener un agregado que cumplía el criterio. En aquellas calles en las que, a pesar de las reglas de agregación anteriores, no se logra obtener un agregado con 4 o más personas, se han marcado como calles con 3 o menos habitantes empadronados, sin clasificar por ninguna de las variables demográficas, todo ello con el fin de mantener el secreto estadístico. De cualquier forma, esto afecta a un porcentaje pequeño de los hogares valencianos y el error de localización con respecto a los objetivos de este proyecto, es mínimo.

Por otra parte, es preciso señalar que para medir la accesibilidad se han considerado dos posibilidades: a pie o en transporte público. Dado que los servicios seleccionados no presentan una oferta tan amplia como otros, la posibilidad de trasladarse en transporte público también ha sido considerada. No así el transporte privado, pues este sí supone desigualdades y, por sus características de uso, no es el más adecuado para el acceso a los servicios de proximidad.

En cuando a la medida de la accesibilidad, de entre el amplio abanico de índices de existente (GARROCHO y CAMPOS, 2006; BHAT *et al.*, 2000), hemos optado por calcular el índice de separación espacial, cuya medida en minutos resulta fácilmente interpretable y útil. El índice se ha calculado desde cada portal al punto de oferta de servicio público de cada tipo más cercano. A partir del análisis de la accesibilidad, es posible detectar, mediante la cartografía o las tablas resultantes, territorios en los que se concentran determinadas características dotacionales con el fin de conocer si existen fenómenos de polarización espacial.

En este tipo de índice todos los puntos de origen tienen el mismo peso en los cálculos, y el índice solo recoge la información referente a las distancias. La complejidad la introduce el uso de la red de movilidad real con tiempos reales contrastados.

Según esto, el Índice de Separación Espacial de la unidad espacial i (ISE_i) es igual a

$$ISE = \sum D_{ij} / n$$

donde

i es la unidad espacial básica (sección censal) para el que se calcula el índice, y que se toma como posible origen de un desplazamiento.

j es cada uno de los potenciales lugares de destino de los desplazamientos (equipamientos)

D_{ij} es la distancia en minutos, -obtenida a partir de las matrices calculadas-, entre el lugar de origen i y el lugar de destino j

n es el número de posibles lugares de destino.

En la ciudad de Valencia hay un total de 25.870 puntos de demanda y, para cada tipo de servicio un número de puntos de oferta variable. Ello requiere el uso de tecnología SIG para poder trabajar con matrices tan extensas. Para ello se han utilizado dos programas: TRANSCAD 6.0 y el ARCINFO 10.0. A partir de las bases de datos de TeleAtlas (vías) y de la información cedida por la Oficina Estadística del Ayuntamiento de Valencia, se ha construido un SIG para la ciudad con la localización de todos los servicios y se ha considerado toda la red de transporte pública, según tipo: metro-tranvía, autobús urbano, autobús metropolitano y tren de cercanías. Se cuenta, evidentemente, también con la posibilidad de realizar el trayecto a pie.

Se ha realizado una significativa labor de depuración de la información y de generación de topología (corrección de errores y conexión de portales a los nodos de la red), cálculo de velocidades, agregación de información adicional como los horarios del transporte público (frecuencia), velocidades medias para cada línea, tiempos de espera, etc.

El modelo utilizado implica el cálculo de la movilidad urbana a través de las redes por las que se desarrolla, utilizando para ello el programa TRANSCAD 6.0. que posibilita la inclusión de elementos fundamentales como son los tiempos de acceso al transporte público, de espera, de transbordo entre modos, y de desplazamiento efectivo.

La expresión que emplea TRANSCAD para la determinación del tiempo y a partir de la cual se creará el camino mínimo será la siguiente:

$$G = V \times (p_v \times T_v + p_e \times T_{ei} + p_e \times T_{et} + p_c \times T_a + p_c \times T_e + p_c \times T_t + p_p \times T_p + p_t \times T_t) + N \times C_b$$

donde

T hace referencia a los tiempos, de modo que:

T_v es el tiempo recorrido en vehículo (en un transporte público).

T_{ei} es el tiempo de espera inicial (para acceder al transporte público). TransCAD lo hace depender de la frecuencia de paso.

T_{et} es el tiempo de espera debido a un transbordo.

T_{ca} es el tiempo recorrido a pie para acceder al transporte público.

T_{cc} es el tiempo recorrido a pie al abandonar el transporte público.

T_{ct} es el tiempo recorrido a pie para realizar el transbordo entre transportes públicos.

T_p es el tiempo invertido en las paradas. Dependerá del número de paradas realizadas (N_p) y del tiempo invertido en una de ellas (T_{pt}).

T_t es la penalización (en tiempo) por transbordo.

p hace referencia a los pesos aplicados sobre dichos tiempos (nótese que el peso aplicado a todos los recorridos a pie —acceso, trasbordo y egreso— es el mismo). V es el coste monetario equivalente de un minuto de viaje y permite la conversión del tiempo de viaje a coste generalizado (en este caso monetario). Se ha considerado 0. C_p es el coste de cada billete y N el número de billetes que es necesario adquirir. Se ha considerado 0.

Una vez calculada la accesibilidad a pie y en transporte público para cada uno de los tres tipos de oferta pública considerada, se ha procedido a transformar los datos puntuales en superficies a partir de la interpolación mediante el método IDW (Inverse Distance Weighting) utilizando la herramienta correspondiente del módulo *Spatial Analysis* de ARCMAP 10.0. El IDW considera que los datos están correlacionados en el espacio, por lo que es capaz de estimar los valores superficiales a partir de datos de puntos asignando pesos a los datos del entorno en función inversa de la distancia que los separa (CAÑADA TORRECILLA, 2007). En nuestro caso, se ha aplicado a los valores puntuales de ISE utilizando un exponente de 2, un radio de búsqueda de 500 metros y un tamaño de celda de 25.

Sobre la superficie así estimada, se han delimitado áreas con niveles que consideramos significativos en relación con la accesibilidad. Se han seleccionados tres umbrales para cada forma de movilidad: a pie o en transporte público. Para la primera se ha considerado menos o igual a 10 minutos, de 10 a 20 minutos y más de 20 minutos. Para la segunda, los tiempos son algo más amplios: menos o igual a 20 minutos, de 20 a 40 minutos y más de 40 minutos.

4. Resultados

4.1. Delimitación de áreas según accesibilidad a los servicios de proximidad en la ciudad de Valencia

El análisis de la accesibilidad a los servicios públicos en la ciudad de Valencia, evidencia la estructura territorial de la oferta, es decir, la localización de la misma, en el caso de la accesibilidad a pie (figuras 1a, 2a y 3a), y de la combinación entre oferta y red de transporte público en el caso de la accesibilidad a partir del uso de este último (figuras 1b, 2b y 3b). La cartografía resultante muestra, de manera clara, las áreas mejor servidas por estar más cerca de los centros de oferta, así como las zonas con peor accesibilidad. La distribución espacial de los centros de oferta, más o menos concentrada, sobre el área urbana determinan las posibilidades de acceso de la población.

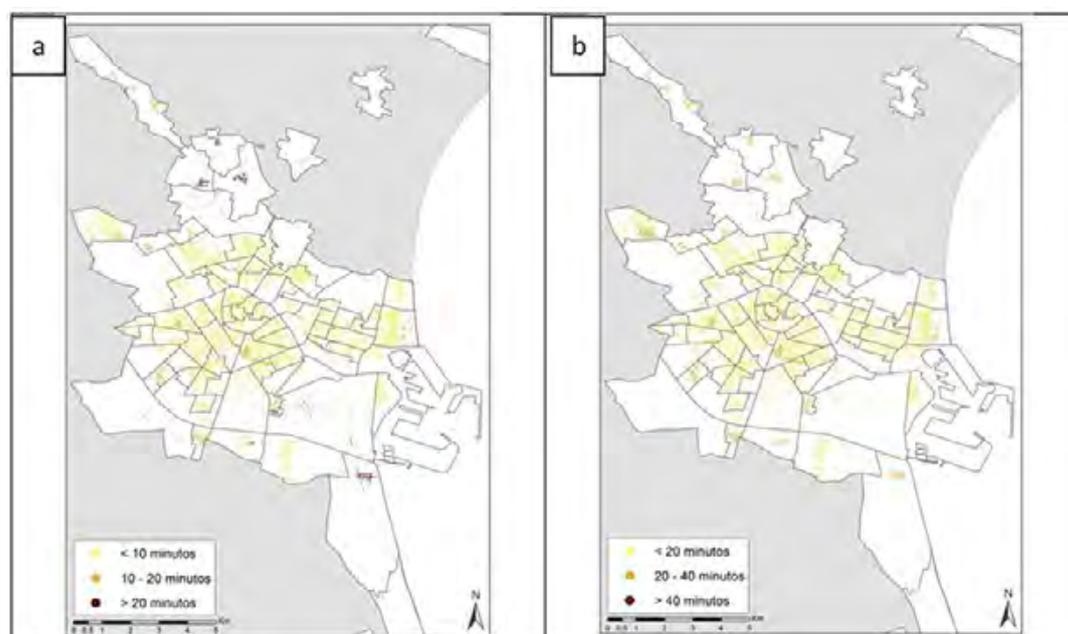
Existen diferencias claras entre los tres tipos de servicios considerados, siendo los institutos de educación secundaria (como se ha señalado, tanto públicos como concertados) los que presentan una estructura más difusa sobre el territorio urbano, por lo que su accesibilidad a pie es bastante buena, mejorando, solo ligeramente, en transporte público. Los centros de especialidades médicas, al ser menos en número y tratarse de servicios especializados, muestran una estructura algo más concentrada que determina distancias más largas para recorrer por parte del usuario, tanto a pie como en transporte público. Los servicios sociales de base muestran una situación intermedia, con una clara mejora si se recurre al transporte público, siendo las áreas peor servidas solo apreciables en la periferia de la ciudad. Los límites o umbrales seleccionados para esta investigación pueden variarse y así obtener resultados más detallados, incluso a nivel de portal. La cartografía se convierte en una herramienta de gran utilidad en problemas territoriales de este tipo por su enorme potencial como visualizador. La información estadística detallada completa las posibilidades de análisis.

Figura 1: ISE a pie (a) y en transporte público (b) a los centros de especialidades médicas en la ciudad de Valencia.



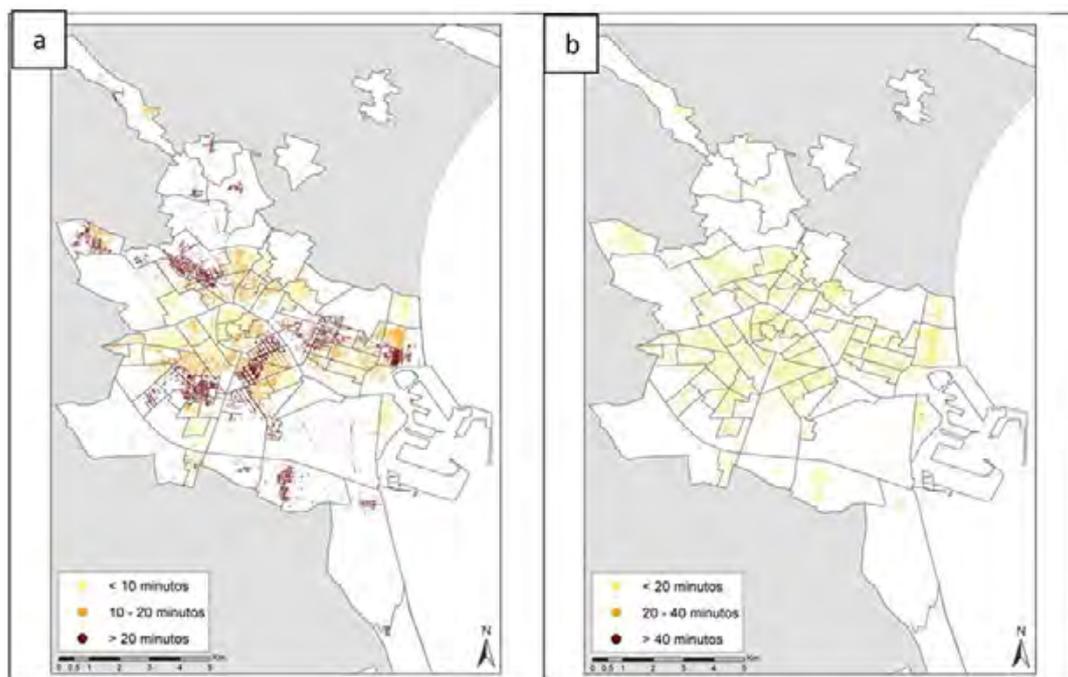
Fuente: elaboración propia.

Figura 2: ISE a pie (a) y en transporte público (b) a los institutos de secundaria (públicos y concertados) en la ciudad de Valencia.



Fuente: elaboración propia.

Figura 3: ISE a pie (a) y en transporte público (b) a los centros de servicios sociales de base en la ciudad de Valencia.



Fuente: elaboración propia.

A partir de este primer análisis de accesibilidad, ya es posible delimitar una serie de zonas en las que la distancia recorrida por los usuarios excede la adecuada para poder considerar estos servicios como «de proximidad». La importancia que ello tiene es determinante, pues la lejanía relativa, tanto a pie como en transporte público «obliga» al uso del transporte privado y margina, con ello, a aquella población que no tiene acceso al mismo bien por motivos económicos o legales (jóvenes), o ambos al mismo tiempo. No parece responsable por parte de la Administración, considerar la posibilidad del uso del vehículo privado para solventar las deficiencias de la red pública de transporte o de una inadecuada planificación espacial de la oferta de servicios, no solo por razones de sostenibilidad ambiental, sino también de equidad social.

En las tablas 1 a 3 se muestra la población residente en la ciudad de Valencia afectada por una peor accesibilidad, en términos de tiempo de desplazamiento, a los tres tipos de servicios públicos considerados. En líneas generales, la accesibilidad a pie, en términos de tiempo, es peor (por encima del umbral de 20 minutos) en todos los servicios analizados. Más de 440.000 personas residentes en la ciudad de Valencia, el 59,2%, se encuentran a más de 20 minutos andando de un centro de especialidades médicas. Esta cifra se reduce considerablemente si se utiliza el transporte público, aunque también resulta muy elevada, casi 15.000 personas (1,9%) se encuentran a más de 40 minutos de un centro de especialidades médicas en transporte público. Resulta preocupante no solo por el tipo de servicio general ofertado en estos centros (salud), sino, sobre todo por los servicios de urgencias, en principio asociados a una rápida accesibilidad, aunque aquí habría que sumar la red de hospitales, lo que supondría un aumento del número de puntos de oferta. Llama la atención la gran cantidad de ancianos (mayores de 65 años) que quedan a más de veinte minutos andando, en comparación con los menores de 16 años, siendo en transporte público

ambas cifras muy similares, lo que nos avanza la idea de que son los barrios más envejecidos los más afectados por una peor accesibilidad. Cifras comparables se dan entre los afectados (más alejados) con menos nivel educativo.

En cuanto a la red de servicios sociales, tan necesarios para asegurar una adecuada calidad de vida de las personas que más lo necesitan, en particular en unos años marcados por la recesión económica, los resultados son algo mejores que para el caso anterior, pues algo menos de 4.000 residentes en la ciudad de Valencia quedarían a más de 40 minutos de un centro de este tipo y alrededor de 235.000 personas estarían a más de 20 minutos andando. La oferta de servicios sociales presenta la particularidad de incluir una doble tipología: los usuarios se desplazan hasta al centro, pero también los profesionales del mismo deben desplazarse hasta el usuario como parte del servicio. Ello hace muy necesaria la mejora de la accesibilidad a pie, ya que la intervención del trabajador social sobre el territorio resulta fundamental para garantizar los derechos sociales y definir estrategias vinculadas con el bienestar de las personas. En este sentido, resulta preocupante, por ejemplo que sea tan elevado el número de mayores a más de 20 minutos del centro de servicios sociales, o el de residentes no comunitarios. Un análisis más detallado, como se hará más adelante, determina con mayor exactitud la localización de la población potencialmente receptora de dichos servicios.

Tabla 1: caracterización de la población en peor situación de accesibilidad a los centros públicos de especialidades médicas. Total ciudad de Valencia.

	Centros de especialidades médicas			
	A pie (a más de 20 minutos)		Transporte público (a más de 40 minutos)	
	Total	Porcentaje sobre el total de Valencia	Total	Porcentaje sobre el total de Valencia
Número personas residentes	443.782	59,25	14.808	1,98
Número personas menores de 16 años	65.798	59,13	2.294	2,06
Número personas mayores de 65 años	83.582	57,03	2.485	1,70
Número de residentes de origen no comunitario	38.403	60,20	852	1,34
Número de personas mayores de 24 años con nivel de estudios inferior a Bachillerato	201.491	64,63	7.113	2,28
Número de personas mayores de 24 años con nivel de estudios de Bachillerato o superior	142.296	52,70	4.280	1,59

Fuente: Elaboración propia.

Por último, la accesibilidad a los centros de secundaria es la mejor de las tres consideradas. Los Institutos de Educación Secundaria, tanto públicos como concertados (la red de centros concertados es muy amplia y se encuentra bien distribuida sobre la ciudad), parecen ofrecer un buen emplazamiento, dejando fuera de la «cercanía» a menos población que en los dos casos anteriormente descritos, 11.692 personas (1,5%) quedan a más de 20 minutos a pie y 1.493 a más de 40 minutos en transporte público. Llama la atención el elevado número de población con solo estudios básicos (menos que Bachillerato) que queda a más de 20 minutos andado de un centro de educación secundaria, 5.739 (1,8%), al menos en comparación con otros grupos sociales considerados, lo cual podría ser un indicador de la lejanía de los centros escolares de algunas áreas urbanas con población caracterizada por su menor nivel de estudios. Como en el caso anterior, un análisis más detallado de la localización de la demanda y sus características confirmarán o no esta hipótesis.

Tabla 2: caracterización de la población en peor situación de accesibilidad a los centros públicos y concertados de educación secundaria. Total ciudad de Valencia.

	Institutos de educación secundaria			
	A pie (a más de 20 minutos)		Transporte público (a más de 40 minutos)	
	Total	Porcentaje sobre el total de Valencia	Total	Porcentaje sobre el total de Valencia
Número personas residentes	11.692	1,56	1.493	0,20
Número personas menores de 16 años	1.747	1,57	204	0,18
Número personas mayores de 65 años	2.226	1,52	331	0,23
Número de residentes de origen no comunitario	369	0,58	29	0,05
Número de personas mayores de 24 años con nivel de estudios inferior a Bachillerato	5.739	1,84	696	0,22
Número de personas mayores de 24 años con nivel de estudios de Bachillerato o superior	3.317	1,23	463	0,17

Fuente: elaboración propia.

Tabla 3: caracterización de la población en peor situación de accesibilidad a los centros de servicios sociales de base. Total ciudad de Valencia

	Servicios sociales de base			
	A pie (a más de 20 minutos)		Transporte público (a más de 40 minutos)	
	Total	Porcentaje sobre el total de Valencia	Total	Porcentaje sobre el total de Valencia
Número personas residentes	234.588	31,32	3.888	0,52
Número personas menores de 16 años	35.903	32,27	545	0,49
Número personas mayores de 65 años	43.716	29,83	594	0,41
Número de residentes de origen no comunitario	18.855	29,56	68	0,11
Número de personas mayores de 24 años con nivel de estudios inferior a Bachillerato	98.584	31,62	1.303	0,42
Número de personas mayores de 24 años con nivel de estudios de Bachillerato o superior	82.305	30,48	1.300	0,48

Fuente: elaboración propia.

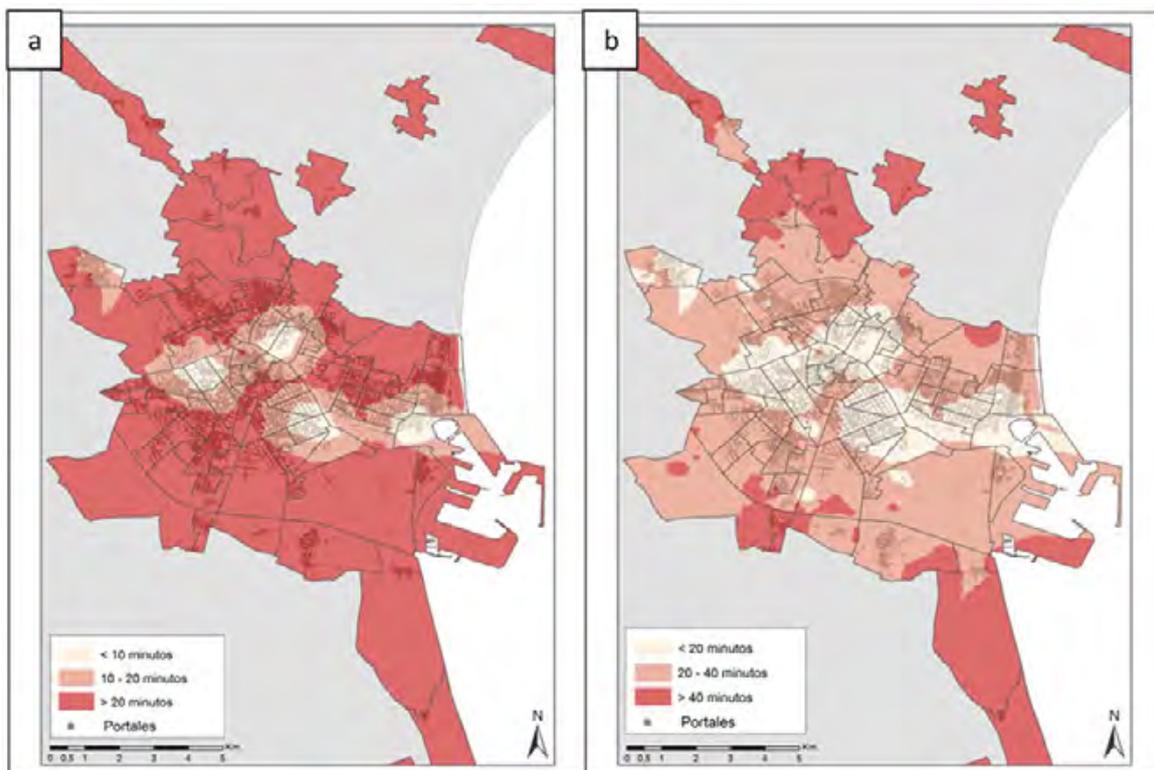
El cálculo de áreas de peor accesibilidad a partir de la interpolación con los resultados del IDW, da como resultado una delimitación de las áreas interiores de la ciudad con peores condiciones de accesibilidad a cada uno de los centros de servicios considerados. Como es lógico, la accesibilidad a pie que supone tiempo de desplazamiento superior a 20 minutos, se traduce en áreas de mayor tamaño, más extensas cuanto menor es el número de centros de oferta. La accesibilidad en transporte público es mejor en todos los casos, y de manera muy significativa para los servicios sociales y los institutos de secundaria (fig. 8 y 9).

En todos los casos, es la periferia urbana la que presenta unos índices peores, tanto el norte como, sobre todo, el sur, donde la existencia de pedanías de la ciudad dispersas y mal conectadas, con reducida población residente, explica, pero no justifica, esta situación.

Las áreas con peores condiciones, tanto por su lejanía respecto a los centros de oferta de servicios de especialidades médicas, como por su más escasa oferta de transporte público (en cuanto a líneas y frecuencia) se extienden a lo largo de los barrios de la periferia urbana (figura 7), especialmente relevante en el sur por la mayor cantidad de población afectada (el 99% de la población a más de 30 minutos andando a un centro público de especialidades médicas reside en la mitad sur de la ciudad). En cambio, y aunque la mejora de la accesibilidad en transporte público es evidente, una zona del norte presenta peor situación que las demás, la

que corresponde con los barrios de Massarrojos, Benifaraig, Carpesa, Borbotó y Mauella, que reúne el 26% de la población de la ciudad que se encuentra a más de 40 minutos del centro de especialidades médicas más cercano, mientras que en el sur la cifra, aunque importante, no es tan alta como a pie, llegando al 73% de la población afectada.

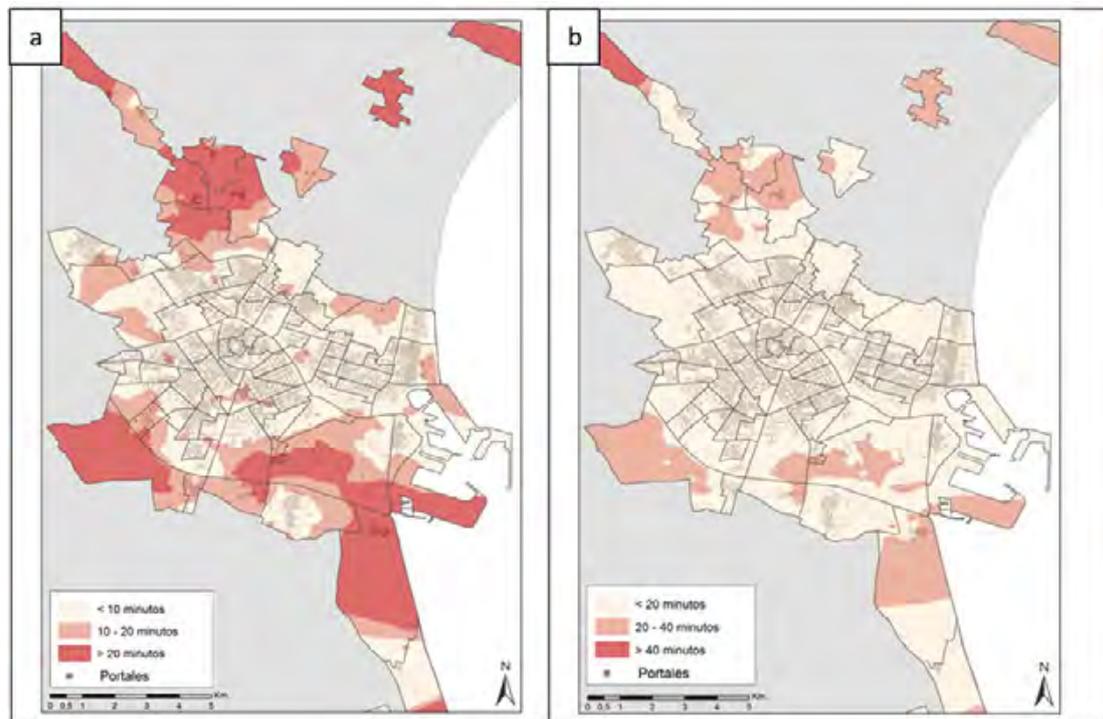
Figura 7: delimitación de áreas de baja accesibilidad a pie (a) y en transporte público (b) a los centros de especialidades médicas en la ciudad de Valencia.



Fuente: elaboración propia.

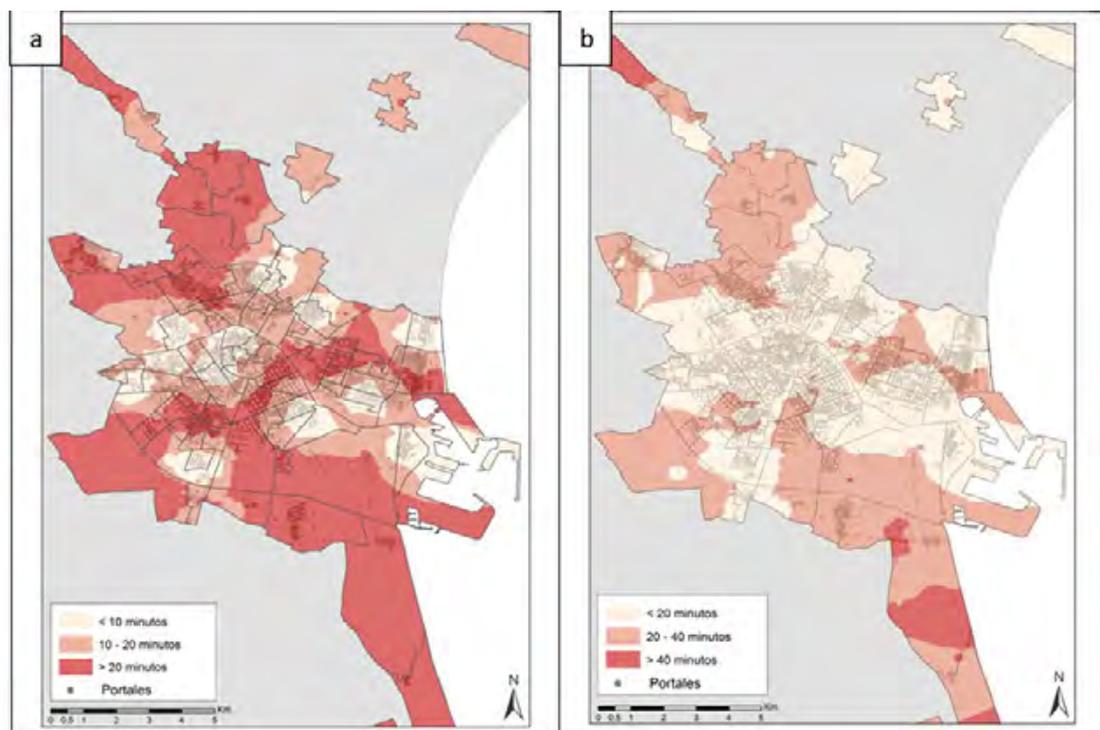
Por lo que respecta a la delimitación de áreas peor servidas por los centros de educación secundaria (figura 8), son también los barrios periféricos los más afectados por la falta o lejanía al servicio. El sur, de nuevo, concentra la mayor parte de la población en peores condiciones de accesibilidad, el 75% de los afectados (accesibilidad a pie) de la ciudad de Valencia viven en esta zona, que incluye barrios como Pinedo, el Saler, el Palmar, el Perellonet y una parte de Castellar-Oliveral, de Faitanar y del distrito de Quatre Carreres, en concreto la Punta y Malilla. El resto, el 25%, residen en la periferia norte, en particular en los barrios antes señalados para el caso de las especialidades médicas. El uso del transporte público mejora significativamente la situación de casi todos estos barrios, excepto de la periferia más lejana. Sin embargo, la naturaleza del servicio (educativo) desaconseja, salvo excepciones, el uso de cualquier tipo de transporte, debiendo potenciarse y facilitarse la accesibilidad a pie, pues de todos los servicios analizados, este es el que puede considerarse de mayor cercanía (cabe recordar que una parte de su oferta, la ESO, es obligatoria para los niños de 12 a 16 años).

Figura 8: delimitación de áreas de baja accesibilidad a pie (a) y en transporte público (b) a los institutos de secundaria en la ciudad de Valencia.



Fuente: elaboración propia.

Figura 9: delimitación de áreas de baja accesibilidad a pie (a) y en transporte público (b) a los centros de servicios sociales de base en la ciudad de Valencia.



Fuente: elaboración propia.

Por último, la accesibilidad a los centros de servicios sociales de base (figura 9) es especialmente negativa en el sur, pero también se incluyen algunos barrios o áreas del interior de la ciudad que no habían aparecido como «peor» servidas en los casos anteriores. A pie, el sur de la ciudad concentra al 73% de la población a más de 20 minutos del centro de servicios sociales más cercano. Los barrios en peor situación son el Perellonet y una parte de Pinedo y el Saler. En el norte se concentra el resto de población afectada, en particular en Massarrojos, Benifaraig, Borbotó, Carpesa, Poble Nou, Ciudad Fallera, Norte de Benicalap, Beniferri y Benimamet. Se produce una circunstancia excepcional en cuanto a la accesibilidad a los centros de servicios sociales en Valencia. La mala accesibilidad a pie dibuja una diagonal noroeste-sudeste que cruza la ciudad delimitando un área con escasa o nula accesibilidad (en términos de tiempo) a los servicios sociales, a lo largo de barrios tan emblemáticos —y algunos tan demandantes de servicios sociales— como la Vega Baja, L'Amistat, Ciudad Jardín, parte del Cabañal, Beteró, Benimaclet, Patraix, Safranar, Faitanar, Favara y Vara de Quart. Sin embargo, también se da una accesibilidad mala en distritos tan emblemáticos de la ciudad como Pla del Real, el Eixample o Jesús, caracterizados por una renta elevada y buenas condiciones, en general, de accesibilidad. Lo que marca la diferencia con otros servicios es, en este caso, la ubicación de los centros de oferta de servicios sociales, alejados de los barrios anteriormente mencionados.

4.2. Características socioeconómicas y clasificación de áreas en la ciudad de Valencia

A lo largo del último decenio, la ciudad de Valencia ha experimentado un empobrecimiento general derivado del impacto de la crisis económica que se ha traducido en importantes aumentos de la tasa de paro, y el aumento de la población en riesgo de pobreza. El Área Metropolitana de Valencia, que había mantenido durante el periodo 2001-2008 una evolución del mercado de trabajo más favorable que la media regional, evoluciona peor que la media a partir esta fecha; lo que supone la inversión de una tendencia que se había mantenido durante décadas (Salom y Albertos, 2014, p. 543-545). La tasa de paro de la ciudad de Valencia (paro registrado sobre población potencialmente activa) se triplica en 10 años, pasando del 5,5 al 15% entre 2001 y 2012 (La Caixa, 2013).

Otra importante transformación que impacta sobre la situación social de la ciudad es el aumento de la inmigración extranjera, procedente mayoritariamente de países no comunitarios. Así, entre 2001 y 2011, los extranjeros pasaron de suponer el 4,2% de la población de la ciudad de Valencia (algo más de 30.000 personas) a alcanzar el 12,9% (más de 102.000). Esta población, que se concentró inicialmente en los barrios populares del centro histórico, y en algunos otros enclaves dentro del casco urbano como Russafa y El Camí Fondo, se descentraliza posteriormente a algunos barrios periféricos y los municipios más próximos de la corona metropolitana (Torres, 2007).

Estos cambios se han traducido en un empeoramiento relativo de la situación socioeconómica de muchos de los distritos periféricos de la ciudad. Este es el caso de los distritos 7 (Olivereta), 15 (Rascanya), 16 (Benicalap), 18 (Pobles del Oest) y 19 (Pobles del Sud). Por el contrario, el distrito 4 (Campanar), también uno de los distritos de reciente crecimiento urbanístico, ha sido receptor de una población de clase media y alta, por lo que su situación socioeconómica ha mejorado relativamente entre 2001 y 2011.

La ciudad de Valencia presenta hoy una diferenciación socioeconómica interna que se estructura en términos generales de acuerdo con un modelo de anillos concéntricos. A partir de un análisis de componentes principales y posterior análisis cluster, se han agrupado

los distritos de la ciudad de acuerdo con 26 variables indicativas de estructura demográfica y situación socioeconómica, nivel de estudios y nacionalidad de la población residente, y características del hogar y la vivienda, dando lugar a la siguiente tipología (Salom y Fajardo, en prensa):

- Grupo 1 (distritos 1, 2 y 3). Los tres distritos centrales del municipio de Valencia (Ciutat Vella, Extramurs y el Eixample) se caracterizan por alcanzar los valores más elevados de centralidad urbana, una buena condición socioeconómica, y una demografía poco dinámica, si bien con un elevado porcentaje de inmigrantes procedentes mayoritariamente de países no comunitarios.
- El grupo 2 (distritos 4, 5, 8, 9, 10, 12, 13 y 14) incluye los distritos exteriores al primer cinturón de ronda. Tienen también una buena condición socioeconómica general, aunque menor que el caso anterior, un porcentaje menor de inmigración no comunitaria y una gran estabilidad demográfica.
- El grupo 3 (distritos 7, 11, 15, 16, 18, 19) constituye un tercer anillo que comparte muchas características sociodemográficas con los municipios de la primera corona metropolitana; se caracteriza por altos niveles de pobreza urbana, elevados porcentajes de población inmigrante, y un fuerte crecimiento demográfico y urbanístico reciente.
- El grupo 4 incluye exclusivamente el distrito 17 de Valencia (Pobles del Nord) que mantiene, a diferencia del resto de las áreas periféricas de la ciudad, características relacionadas con un mayor carácter agrario: menores niveles de pobreza urbana, mayor nivel de envejecimiento, vivienda más antigua y tamaño medio del hogar mayor. Se trata de un área que experimentó un menor crecimiento demográfico por inmigración en los años 1960, por lo que tiene una estructura de edades y una tipología de vivienda más envejecidas, pero también un menor nivel de pobreza urbana.
- Finalmente, el grupo 5 está constituido por el distrito 6 (El Plà del Real), que constituye un área residencial de clase media y alta con un alto nivel de centralidad, una condición socioeconómica muy positiva y una dinámica demográfica expansiva.

La cuestión que se plantea tras el análisis de la accesibilidad a los servicios de proximidad o básicos considerados, es si los barrios o las áreas de la ciudad con peores indicadores de accesibilidad resultan ser también barrios con problemas socioeconómicos. En tal caso, la preocupación por las condiciones de vida de la población sería objeto de acción política preferente.

En líneas generales, la relación entre accesibilidad a los servicios y condiciones sociales parece clara en las áreas peor servidas antes señaladas. Los barrios del Palmar, el Perellonet y Massarrojos presentan una mala accesibilidad, la peor de las consideradas, tanto en transporte público como a pie, a todos los servicios considerados en este análisis. Ello nos indica que son las zonas de la ciudad de Valencia con las peores condiciones de accesibilidad a los servicios básicos, por lo que la falta de proximidad a los mismos nos indica una primera característica negativa para la calidad de vida de la población residente en ellos. Sin embargo, en estos barrios se localizan algunas urbanizaciones de clase media-alta con funciones residenciales fundamentalmente (por ejemplo, Santa Bárbara), lo cual hace a estos espacios muy dependientes del automóvil privado. Los tres barrios suman un total de 4.101 habitantes, lo que apenas supone el 0,55% de la población de Valencia.

Por el contrario, los barrios de Aiora, Arrancapins, Benimamet, Campanar, Ciudad de las Ciencias, el Botánico, la Creu Coberta, La Petxina, La Seu, Mont-Olivet, NaRovella y Nou Moles, presentan en gran parte de su territorio una accesibilidad óptima, a partir de los umbrales seleccionados y para todos los servicios (los mejores índices de accesibilidad). Se trata de barrios caracterizados por ser residencia de clase media y, sobre todo con un doble componente: cuentan con todo tipo de servicios públicos en su territorio y, al mismo tiempo, una buena accesibilidad a la red de transporte público.

Existen diferencias entre la accesibilidad a cada uno de los tres servicios considerados, lo cual da como resultado también diferente impacto sobre su población. Teniendo en cuenta dos variables que, indirectamente, resultan indicativas del nivel socioeconómico de los barrios de la ciudad de Valencia, como son el nivel educativo de la población y el número de inmigrantes (en particular los de origen no comunitario), resulta llamativo que las áreas con peor accesibilidad no siempre sean las que presentan peores condiciones socioeconómicas.

Si consideramos 20 minutos a pie y 40 en transporte público como los umbrales máximos a partir de los cuales el servicio considerado ya se encuentra lejano, en la ciudad de Valencia el 60% de la población se encuentra a más de 20 minutos andando de un centro de especialidades médicas, mientras que solo el 2% se encuentran a más de 40 minutos en transporte público. Evidentemente, la densa red de transporte en la ciudad, su frecuencia y posibilidades de trasbordo hacen que prácticamente toda el área urbana, salvo los barrios más periféricos, se encuentren en una posición media o buena. Dada esta situación, nos centraremos fundamentalmente en la accesibilidad a pie considerada, además, como la más adecuada para el acceso a los servicios de proximidad, así como la forma de movilidad más sostenible en el entorno urbano.

Así pues, los barrios muestran realidades diferentes. Por un lado, los barrios más poblados presentan mayor número de personas en situación de mala accesibilidad a los servicios, sin embargo, barrios con menos peso demográfico presentan porcentajes más elevados de población en situación de peor accesibilidad, sin que ello se corresponda necesariamente con rentas bajas o riesgo de pobreza.

En las tablas 4, 5 y 6 se han seleccionado los barrios en los que se da una mala accesibilidad a los tres servicios considerados, en todos los casos con accesibilidades (medidas en tiempo a pie) peores que la media de la ciudad. Todos ellos son periféricos, de pequeño tamaño poblacional y con falta tanto de oferta del servicio como de transporte público. Como se ha señalado, los centros de especialidades médicas son, en general los que se encuentran menos accesibles. En los catorce barrios peor posicionados, la mala accesibilidad estos centros afecta a la totalidad de su población, mientras que en los otros servicios no siempre es así. Dentro de esta situación, destacan El Palmar y el Perellonet por su mala posición en todos los casos de los servicios considerados, afectando en todos ellos al cien por cien de su población. Otros barrios, como Mahuella-Tauladella, El Saler, Fonteta de Sant Lluís y Pinedo (todos ellos al sur de la ciudad) se ven afectados por una mala accesibilidad en, al menos dos de los tres servicios considerados.

Tabla 4: barrios con peor accesibilidad a todos los servicios. Porcentaje de la población a más de 20 minutos a pie a los centros de especialidades médicas.

Barrio	Población total afectada	mayores de 65 afectados	Inmigrantes afectados	Inmigrantes no comunitarios afectados	Cualificación inferior a Bachillerato
Borboto	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Carpesa	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
El Forn D'alcedo	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
El Palmar	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
El Perellonet	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
El Saler	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Faitanar	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
La Fonteta S.luis	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
La Punta	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Mahuella-Tauladella	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Massarrojos	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Pinedo	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Poble Nou	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Sant Isidre	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Total Valencia	58,86	55,29	57,63	58,83	63,64

Tabla 5: barrios con peor accesibilidad a todos los servicios. Porcentaje de la población a más de 20 minutos a pie a los centros de educación secundaria (públicos y concertados).

Barrio	Población total afectada	mayores de 65 afectados	Inmigrantes afectados	Inmigrantes no comunitarios afectados	Cualificación inferior a Bachillerato
Borboto	89,86	97,70	80,00	90,00	92,14
Carpesa	89,82	85,46	83,33	78,26	89,63
El Forn D'alcedo	17,11	16,34	11,49	12,12	16,67
El Palmar	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
El Perellonet	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
El Saler	63,64	55,97	46,39	47,92	47,65
Faitanar	69,73	52,50	53,49	64,71	70,28
La Fonteta S.luis	59,38	62,67	42,52	41,94	62,26
La Punta	15,49	21,46	22,69	18,75	16,64
Mahuella-Tauladella	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Massarrojos	22,39	13,73	35,29	48,65	11,26
Pinedo	98,02	99,09	95,33	93,44	98,71
Poble Nou	18,77	18,18	4,88	4,41	17,43
Sant Isidre	5,34	7,77	9,78	11,02	6,97
Total Valencia	1,56	1,52	0,89	0,58	1,84

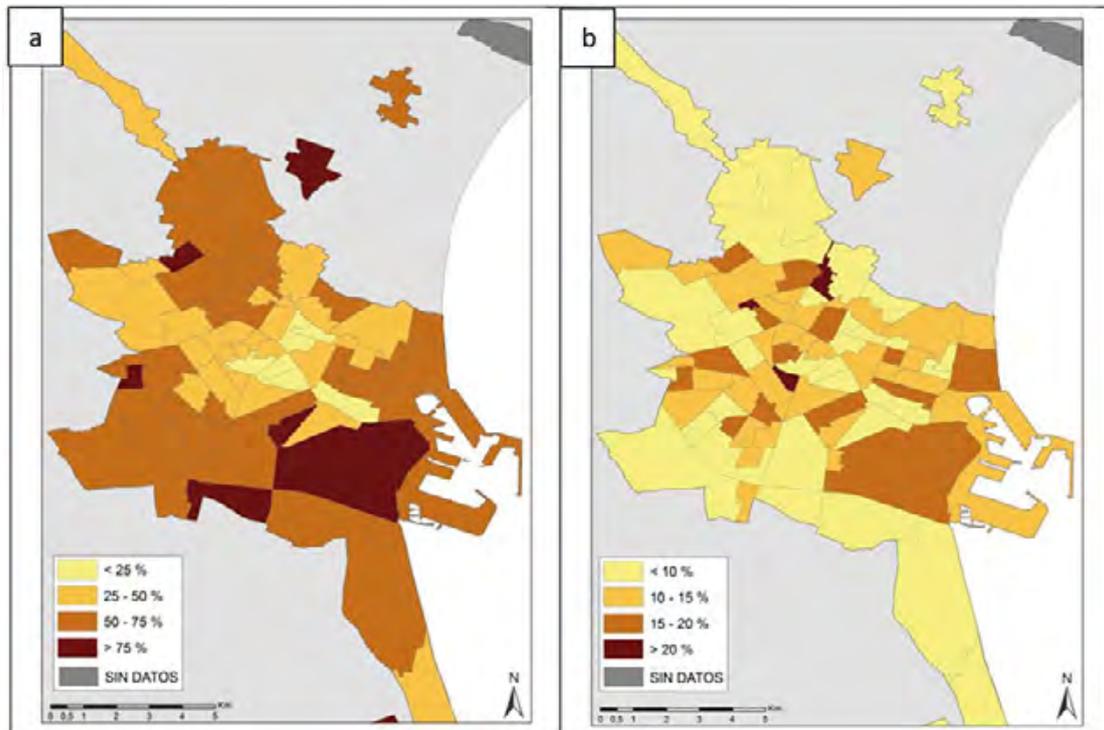
Tabla 5: Barrios con peor accesibilidad a todos los servicios. Porcentaje de la población a más de 20 minutos a pie a los centros de servicios sociales de base.

Barrio	Población total afectada	mayores de 65 afectados	Inmigrantes afectados	Inmigrantes no comunitarios afectados	Cualificación inferior a Bachillerato
Borboto	90,75	97,70	93,33	90,00	92,86
Carpesa	96,51	94,71	100,00	100,00	97,19
El Forn D'alcedo	90,71	92,61	97,70	98,48	90,93
El Palmar	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
El Perellonet	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
El Saler	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Faitanar	94,57	82,50	81,40	100,00	92,92
La Fonteta S.luis	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
La Punta	32,53	41,81	45,97	33,04	34,29
Mahuella-Tauladella	37,65	46,43	100,00	100,00	38,10
Massarrojos	42,99	16,99	61,03	67,57	17,59
Pinedo	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Poble Nou	39,08	41,15	9,76	10,29	40,00
Sant Isidre	92,96	93,02	94,32	93,82	94,68
Total Valencia	31,32	29,83	29,19	29,56	31,62

Cabe destacar, en todos los servicios y barrios con peores condiciones de accesibilidad a los mismos, la elevada proporción de mayores, inmigrantes y personas con baja cualificación que se ven afectados por esta situación.

En definitiva, y en una primera comparación de los mapas 7 a 10, podemos avanzar, a falta de análisis más profundos, que los sectores de la ciudad que hemos denominado de los grupos 1, 2 y 5 (centro urbano) presentan mejores condiciones generales de accesibilidad, mientras que los de los grupos 3 y 4 (periferia), presentan mayores problemas, coincidiendo, en su mayoría, con barrios en los que el nivel de cualificación de la población es bajo, aunque ello no signifique mayor porcentaje de inmigrantes ni de rentas muy bajas. Las situaciones son mixtas y la distancia al centro, apoyada por la falta de infraestructuras de transporte público, determina las diferencias.

Figura 10: características sociales de la población según barrios: Nivel de cualificación de la población residente (% población con menos que Bachillerato sobre el total de población del barrio) (a), y origen de la población (% población inmigrante sobre el total de población del barrio) (b).



Fuente: Elaboración propia.

5. Reflexiones y conclusiones

La metodología propuesta en esta investigación y aplicada al caso de la ciudad de Valencia permite avanzar en la investigación aplicada sobre niveles de pobreza y riesgo de marginación en el interior de la ciudad. La accesibilidad a los servicios, el uso de SIG y la combinación con una información socioeconómica a nivel de portal, permiten un análisis de mayor detalle, permitiendo la detección de áreas frágiles o peor servidas, todo lo cual facilita la toma de decisiones políticas.

En la ciudad de Valencia, no se detectan barrios en riesgo claro, salvo la periferia más exterior de la ciudad —norte y sur—, caracterizada por un poblamiento disperso, escaso y, en ocasiones puntuales, de renta alta (urbanizaciones privadas). Es necesario desarrollar las infraestructuras adecuadas para servir a estas áreas más alejadas del centro y garantizar su acceso a los servicios de proximidad, en particular a las personas que más lo necesitan. Por otra parte, determinadas áreas de barrios centrales también sufren de malas condiciones de accesibilidad. La detección de las mismas resulta importante para planificar cualquier tipo de intervención. Los estudios realizados en esta línea están resultando, pues, de enorme importancia para generar información útil para la toma de decisiones.

Bibliografía

- ALBERTOS, J. M. (2014): «La movilidad sostenible en áreas metropolitanas. Evolución reciente y escenarios de futuro en el Área Metropolitana de Valencia», en PITARCH, M. D. (ed.), *Sostenibilidad en áreas metropolitanas*, p. 63-80.
- BENKO, G. y LIPIETZ, A. (1994): *Las regiones que ganan. Distritos y redes: los nuevos paradigmas de la Geografía Económica*. Institución Alfons el Magnànim, Valencia.
- BHAT, Ch. *et al.* (2000): *Development of an Urban Accessibility Index: Literature Review*, Centre of Transportation Research, Austin, University of Texas.
- BLOCKLAND, T. *et al.* (eds.) (2016): *Creating the unequal city. The exclusion consequences of everyday routines in Berlin*, Routledge, Nueva York.
- BORJA, J. y CASTELLS, M. (1999): *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus, Madrid.
- CALVO, J. L. *et al.* (2001): «Análisis, diagnóstico y ordenación de equipamientos mediante formulaciones cartografiables: valoración de la accesibilidad y requerimientos de la asistencia hospitalaria en la CC.AA de la Rioja mediante la técnica de potenciales», *Berceo*, n. 141, p. 247-268.
- CAÑADA TORRECILLA, R. (2007): «Técnicas de interpolación espacial deterministas y exactas: media ponderada por el inverso de la distancia y funciones de base radial», en MORENO JIMÉNEZ, A. (coord.): *Sistemas y análisis de la información geográfica*. Madrid, Ra-Ma, 781-809.
- CASTELLS, M. (1990): «Estrategias de desarrollo metropolitano en las grandes ciudades españolas: la articulación entre crecimiento y calidad de vida», en VV. AA. *Las grandes ciudades en la década de los noventa*. Madrid, Fundación Sistema.
- CERDÁ, J. (2014): «El uso del tiempo en espacios próximos. Una caracterización de la ciudad de Barcelona», *Ciudades*, n. 17, p. 65-97.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1993): *La explosión del desorden. La metrópoli como espacio de la crisis global*, Ed. Fundamentos, Madrid.
- GARROCHO, C. y CAMPOS J. (2006): «Un indicador de accesibilidad a unidades de servicios clave para ciudades mexicanas: fundamentos, diseño y aplicación», *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. VI, n. 22, p. 1-60.
- GONZÁLEZ ORDOVÁS, M. J. (2000): *Políticas y estrategias urbanas. La distribución del espacio privado y público en la ciudad*, Ed. Fundamentos, Madrid.
- HARVEY, D., y MADARIAGA, J. M. (2013): *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid, Akal.
- HUDSON, R. (2013): Thatcherism and its geographical legacies: the new map of socio-spatial inequality in the Divided Kingdom, *The Geographical Journal*, v. 179 (4), p. 377-381.
- La Caixa (2013): *Anuario Económico de España*, (2013): www.anuarioeco.lacaixa.comunicacions.com
- LAVADINHO, S. (2014): «Dinámicas de proximidad en la ciudad: ideas para la transformación urbana», *Ciudades*, n. 17, p. 21-39.
- MARQUET, S. y MIRALLES, C. (2014): «La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos», *Ciudades*, nº 17, p. 99-120.

- MÉNDEZ, R., ABAD, L. D. y ECHAVES, C. (2015): Atlas de la crisis. Impactos socioeconómicos y territorios vulnerables en España, Tirant lo Blanch, Valencia.
- MOULAERT, F., PARRA, C. y SWYNGEDOUW, E. (2014): «Ciudades, barrios y gobernanza multiescalar en la Europa urbana». *Eure*, 40(119), p. 5-24.
- NELLO, O. (2007): «Contra la dispersión, intensidad. Contra la segregación, ciudad», en INDOVINA, F. (coord.), *La ciudad de baja densidad*, Serie Territorio, Diputación de Barcelona, Barcelona.
- PACIONE, M. (2001): *Urban Geography*, Nueva York, Roudledge.
- PITARCH, M. D. (2013): Measuring Equity and social sustainability through accessibility to public services by public transport. The case of the Metropolitan area of Valencia (Spain), *European Journal of Geography*, 4(1), 64 - 85.
- ROMERO, J. *et al.* (1992): *Desigualdades y nueva pobreza en el mundo desarrollado*, Ed. Síntesis. Madrid.
- SALOM, J.; ALBERTOS, J. M. (2014): «La crisis económica en los distritos industriales valencianos», en Albertos, J. M. y Sánchez, J. L. (coords.) *Geografía de la crisis económica en España*, pp. 467-495, PUV-Publicaciones de la Universidad de Valencia, Valencia.
- SALOM, J. y FAJARDO, F. (2015): El Área metropolitana de Valencia en el sistema global de ciudades: El impacto de la crisis económica en la red de relaciones financieras de las empresas multinacionales, en de la Riva, J., Ibarra, P., Montorio, R., Rodrigues, M. (eds.) 2015: *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación*, Universidad de Zaragoza-AGE, http://congresoage.unizar.es/eBook/trabajos/227_Salom.pdf
- SALOM, J. y FAJARDO, F. (en prensa): SALOM, J.; FAJARDO, F. (en prensa): «La estructura interna del área metropolitana de Valencia. Situación actual y evolución reciente (2001-2011)», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*.
- SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L. (2003): *Naturaleza, localización y sociedad. Tres enfoques para la Geografía Económica*, Ediciones Universidad de Salamanca, Salamanca.
- SASSEN, S. (1991): *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, N. J.: Princeton University Press.
- SASSEN, S. (1998): «Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos», *Eure*, v. 24, n. 71, p. 1-21.
- SHELTON, T. *et al.* (2015): Social media and the city: rethinking urban socio-spatial inequality using user-generated geographic information, *Landscape and urban planning*, n. 142, p. 198-211.
- TORRES PÉREZ, F. (2007): *Nous veïns a la ciutat. Els immigrants a València i Russafa*, PUV, Valencia
- WERNA, E. (2001): *Combating urban inequalities. Challenges for managing cities in the developing world*, Edward Elgar Publ., Londres.

* Esta comunicación se ha elaborado en el marco del proyecto de investigación «Sostenibilidad y competitividad urbanas en un contexto global. El Área Metropolitana de Valencia» (CSO2013-46863-C3-1-R) financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad dentro del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad, modalidad 1, «Retos Investigación»: Proyectos de I+D+I. Uno de los autores, Félix Fajardo, cuenta con una ayuda para contratos predoctorales para la formación de profesorado universitario, convocatoria 2014 (FPU14/05550), financiada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Movilidad residencial y segregación urbana en el área metropolitana de Valencia, 2004-2014¹

JULIA SALOM

Instituto de Desarrollo Local. Universitat de València
Julia.Salom@uv.es

LORENA PASCUAL

Universitat de València.
lopaspa@alumni.uv.es

Resumen:

La movilidad residencial intrametropolitanas en el Área Metropolitana de Valencia ha experimentado una transformación radical durante el periodo 2004-2014, desde un claro predominio de los procesos de suburbanización en el momento previo a la crisis, a una casi estabilidad que ha llevado incluso a la reversión de los saldos migratorios en algunas zonas. Esta descentralización residencial se ha producido con un claro sesgo territorial en función de variables demográficas y sociales, por lo que ha contribuido a aumentar la segregación geográfica en el área.

Palabras clave: movilidad residencial, segregación sociodemográfica, inmigración extranjera, área metropolitana, Valencia

Abstract: Residential Mobility and Urban Segregation in the Metropolitan Area of Valencia, 2004-2014

The residential mobility in the Metropolitan Area of Valencia has undergone a radical transformation during the period 2004-2014, since a clear predominance of the processes of suburbanization in the time prior to the crisis, to an almost stability that has even led to the reversal of the migratory balances in some areas. This residential decentralization has occurred with a clear territorial bias based on demographic and social variables, which has contributed to increasing the geographical segregation in the area.

Keywords: residential mobility, sociodemographic segregation, foreign immigration, metropolitan area, Valencia

1 La presente comunicación se ha realizado en el marco del proyecto de investigación «Sostenibilidad y competitividad urbanas en un contexto global. El Área Metropolitana de Valencia» (CSO2013-46863-C3-1-R) financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad dentro del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad, modalidad 1, «Retos Investigación»: Proyectos de I+D+I.

1. Introducción

La relación entre movilidad residencial y estructura urbana está claramente establecida desde hace tiempo en el análisis urbano. Esta relación es de carácter multidimensional, puesto que está condicionada tanto por las necesidades y expectativas de vivienda, a su vez mediatizadas por la renta, el estilo de vida, el estatus familiar y la imagen de la persona que se desplaza, como por la oferta y oportunidades de vivienda que ofrece el mercado inmobiliario. En cualquier caso, la movilidad residencial es un factor importante en la configuración de áreas urbanas socialmente diferenciadas, con características más o menos homogéneas en relación con el estatus socioeconómico y la fase del ciclo de vida (PACIONE, 2009: 203).

En los últimos años, la movilidad residencial en las áreas metropolitanas españolas ha experimentado importantes cambios. Por un lado, la denominada «segunda transición demográfica», caracterizada por la reducción del número medio de personas por unidad de convivencia, y el aumento de la diversidad y el número de hogares unipersonales, constituye una tendencia de fondo, visible en España a partir de los años 1990, que ha tenido como consecuencia la ralentización de los procesos de suburbanización, ya que este nuevo tipo de hogares se ve menos atraído por la periferia que el núcleo familiar tradicional (LÓPEZ-VILLANUEVA Y PUJADAS, 2011). Por otra parte, la fuerte corriente de inmigración internacional que ha afectado la mayor parte de las ciudades españolas a partir de principios del siglo XXI, ha generado un aumento de la movilidad residencial, así como un repunte del crecimiento demográfico de los centros metropolitanos, que han concentrado inicialmente la mayor parte de estos flujos y han actuado posteriormente como redistribuidores de población inmigrante a los municipios más próximos de la corona metropolitana (BAYONA Y GIL, 2008). Posteriormente, el impacto de la crisis económica a partir de 2008 ha producido la retracción de la entrada de inmigrantes y el aumento de las salidas internacionales, así como una reducción de la capacidad adquisitiva de la población que ha comportado la estabilización de los movimientos residenciales. En este sentido, algunos autores apuntan que tras la crisis se ha iniciado un proceso de recentralización; en algunos casos, las urbes recuperan población con entradas de población tanto nacional como extranjera, mientras que en otros casos simplemente se ralentizan sus niveles de pérdida de población (PUJADAS, ET AL. 2014).

Esta sucesión de cambios ha tenido necesariamente repercusiones en la estructura de las áreas metropolitanas. Así, Bayona y Gil (BAYONA Y GIL-ALONSO, 2008) destacan que, durante el periodo anterior a la crisis, el crecimiento demográfico de las ciudades es el saldo de una pérdida menor de españoles desde el centro en anillos a más de 10 km, y de un aumento de extranjeros generalizado, aunque mayor en el municipio central y primer anillo a menos de 10 km. Por su parte, Pujadas *et al.* (PUJADAS *et al.*, 2014) han destacado el impacto de la crisis sobre las pautas territoriales de la movilidad, no solo en relación con un descenso de estas migraciones, aunque en cifras reducidas y con un impacto mucho mayor sobre los extranjeros que sobre los autóctonos, sino también en relación con los lugares de destino de dichas migraciones, ya que se produce una pérdida de atractivo de los pequeños municipios suburbanos y un mayor poder de atracción de los municipios más densos.

En la presente comunicación nos planteamos analizar la incidencia de estos cambios en la segregación geográfica y la diferenciación internas de las áreas metropolitanas utilizando como caso de estudio el área metropolitana de Valencia. En ámbitos metropolitanos, la segregación urbana se proyecta hacia la red de asentamientos de la corona periurbana con un nivel mayor de complejidad que en el resto de entornos urbanos. En general, los procesos

de suburbanización generan un aumento de la segregación por tipo de hogar, ya que las familias con hijos tienden a moverse a la periferia en donde encuentran una vivienda más adecuada; sin embargo, como especifican Gil-Alonso y otros (GIL-ALONSO *et al.*, 2016), el caso español es más complejo debido al impacto de la población extranjera y su pauta específica en relación con la movilidad. Esta población se ha concentrado inicialmente en los centros urbanos, en muchos casos en espacios degradados y ocupando viviendas de calidad inferior, lo que propiciaría la formación de espacios de segregación; mientras que su descentralización posterior hacia determinados espacios metropolitanos podría disminuir los niveles de segregación, tal como se ha detectado entre 2001 y 2009 para la mayor parte de las nacionalidades en el caso de Barcelona (Bayona y López; 2011). Finalmente, la intensificación inicial y posterior reducción de la movilidad suburbana de la población de nacionalidad española también tendrían consecuencias en este sentido.

En el caso del Área Metropolitana de Valencia, la comparación de los censos de 2001 y 2011 ha permitido constatar la existencia de una agudización de los contrastes internos, de una especialización de las áreas residenciales que ha modificado el modelo tradicional en círculos concéntricos por uno más complejo caracterizado por la combinación de sectores y espacios circulares (Salom y Fajardo, en prensa). Nuestro objetivo aquí es averiguar en qué medida la conformación de este modelo está vinculado a las dinámicas demográficas recientes, y en particular a los procesos de suburbanización y desconcentración respecto al municipio central, Valencia. Para ello analizaremos el perfil demográfico de la movilidad intrametropolitana, con el fin de identificar los patrones territoriales que puedan haber contribuido a la consolidación de este nuevo modelo.

Pese a la evidencia de que el proceso de suburbanización constituye «un saldo territorial» de los procesos de movilidad residencial urbana, resultante de multitud de movimientos en diferentes direcciones, distancias y motivaciones, y por tanto no todo movimiento residencial es suburbanizador ni puede reducirse a la dinámica centro-periferia (Modenes, 2006), consideramos que la redistribución demográfica desde el centro juega un importante papel central en los entornos territoriales maduros. Es por ello que en la presente comunicación nos centramos especialmente en los cambios residenciales entre la ciudad central y los distintos espacios de la periferia metropolitana, que hemos diferenciado en función de distintas variables socioeconómicas para captar su complejidad con la mayor precisión posible.

En el siguiente apartado presentaremos los objetivos, fuentes y metodología del análisis realizado, para pasar posteriormente a presentar los resultados de la investigación. En el punto 3.1 resumiremos las dinámicas metropolitanas de los últimos años en España, para pasar después a describir los procesos de suburbanización en el AMV, primero desde una perspectiva general y temporal y, posteriormente, por zonas. En el punto siguiente analizaremos en detalle las dinámicas centro-periferia del AMV, describiendo el perfil sociodemográfico de la movilidad y su contribución a la diferenciación sectorial en el AMV, finalizando con un apartado de conclusiones.

2. Objetivos, fuentes y metodología

El objetivo de esta comunicación es realizar un estudio de las dinámicas demográficas intrametropolitanas centro-periferia en el caso del Área Metropolitana de Valencia, analizando los cambios residenciales que han tenido lugar entre el municipio central

y los distintos sectores de su área metropolitana, con el fin de detectar la existencia de procesos que puedan haber conducido a la formación e intensificación de la diferenciación sociodemográfica interna del área a lo largo de un periodo caracterizado por importantes cambios económicos y sociales (2004-2014).

Para ello utilizamos una fuente clásica en el estudio de los movimientos residenciales de población, la Estadística de Variaciones Residenciales (EVR), que recoge los cambios de residencia de un municipio a otro, hacia el extranjero o desde el extranjero. Se trata de una fuente elaborada por el Instituto Nacional de Estadística a partir del registro administrativo de las altas y bajas consecuencia de los cambios de residencia registrados en los padrones municipales. La validez de esta fuente ha ido variando con los sucesivos cambios legislativos. Así, desde el año 2004, inicio del periodo con el que se trabaja en esta comunicación, se incluyen en la EVR las altas por omisión y las bajas por inclusión indebida de extranjeros. Esto quiere decir que también se recogen los datos de la población inmigrante de la cual no se tiene información sobre su procedencia, y las bajas hacia el extranjero, de las cuales no se conoce el destino. Asimismo, en el año 2006 tuvo lugar una modificación legislativa derivada de la Ley Orgánica 14/2003 de extranjería que supuso la inclusión en la EVR de las bajas por caducidad, referidas a la población extranjera sin permiso de residencia permanente que no llevaba a cabo la obligada renovación de su inscripción cada dos años. Estas modificaciones han permitido mejorar la fiabilidad de la información para el caso de las migraciones exteriores.

De manera complementaria, hemos utilizado microdatos de Variaciones Residenciales proporcionados por la Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia durante el periodo 2004-2014. Estos microdatos contienen información sobre edad (menores de 16 años, de 16 a 25, de 25 a 45, de 45 a 65, y de 65 y más años), sexo, y nacionalidad (española, extranjera de un país de la Unión Europea, y extranjera de un país de fuera de la UE) de la persona que cambia de residencia, ocasionando alta o baja en el municipio de Valencia; así como origen y destino geográfico de cada desplazamiento a nivel de municipio, y a nivel de sección censal en el caso de Valencia. El Ayuntamiento incluye también desde el año 2004 las altas por otros motivos (en las que se desconoce el origen), y desde el 2006 las bajas de las que no se conoce el destino o por omisión (emigraciones sin declarar, inscripciones que no han sido renovadas o dadas de baja). A pesar de no haber pasado por el proceso de contraste con otras fuentes que realiza el INE, esta información nos permite descender al detalle de la dinámica espacial de la movilidad residencial, lo que no es posible conseguir con aquella, ya que los microdatos que este organismo proporciona no recogen, por motivos de secreto estadístico, el origen y destino del desplazamiento a nivel municipal para los municipios inferiores a 10.000 habitantes, característica que presentan 41 de los 76 que conforman nuestra área de estudio.

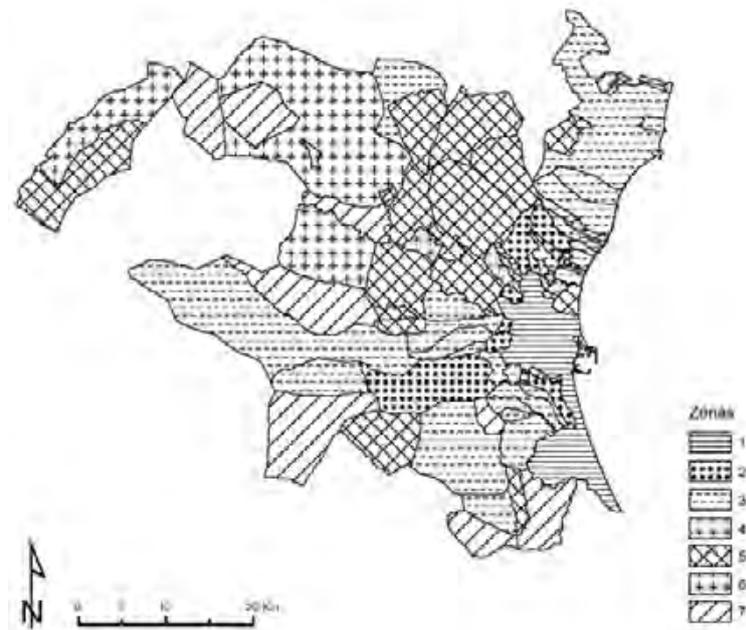
La información procedente del Ayuntamiento presenta, en relación con la proporcionada por el INE, una sobrerrepresentación que oscila a lo largo del periodo estudiado entre el 4 y el 6% en el caso de las altas, y entre el 2% y el 7% para las bajas, con la excepción de los años 2010, en el que las diferencias aumentan hasta el 9%-9,6%, y el año 2006, en donde, como consecuencia del cambio legislativo antes mencionado, la sobrerrepresentación de las bajas consideradas por el Ayuntamiento sobre las estadísticas del INE se dispara hasta el 21,6%. Salvo en este último caso, las diferencias en relación con el saldo quedan siempre por debajo de los 1.000 movimientos sobre los más de 80.000 movimientos anuales que se registran en la ciudad. Ya que la mayor parte de estas diferencias cabe achacarlas a los movimientos con destino y/u origen en el exterior del área metropolitana, consideramos que el margen de error es asumible en el contexto de una investigación centrada en el análisis de los movimientos intrametropolitanos.

A diferencia de otros estudios similares, utilizamos aquí una delimitación de carácter funcional en base a criterios de movilidad alternante residencia-trabajo (Feria, 2008a), y esto por dos motivos principales. En primer lugar, por las estrechas relaciones que guardan la movilidad laboral y la residencial (Feria, 2008b) y el interés de explorar las relaciones entre ambas; en segundo lugar, porque no existe una delimitación oficial y las habitualmente empleadas (Ministerio de Fomento, Instituto Valenciano de Estadística) son inadecuadas en este caso para recoger la dinámica metropolitana, ya que dejan fuera un buen número de municipios ligados física y demográficamente al municipio central, en particular en lo que se refiere al eje noroeste del área metropolitana (Salom, 2011). El área así delimitada comprende 76 municipios, tiene una extensión de 2.188 km² y acoge un volumen de 1.853.325 habitantes según el padrón de población de 2014.

Con el fin de contrastar la hipótesis principal (el papel de la movilidad residencial en la formación de las desigualdades internas), el área de estudio se ha subdividido en siete zonas diferenciadas por sus características sociodemográficas de acuerdo con información procedente del Censo de Población de 2011. La zonificación se basa en la establecida en Salom y Fajardo (SALOM Y FAJARDO, en prensa), a partir del análisis de 26 variables socioeconómicas y demográficas, si bien se han realizado ligeras modificaciones para ajustarla a las necesidades del presente trabajo. Las modificaciones principales han sido las siguientes: Asignar una zona única al municipio de Valencia, que en el análisis previo estaba dividido en varias zonas, y la subdivisión de una zona en dos para aumentar la coherencia territorial teniendo en cuenta la continuidad geográfica. Las características de las siete zonas retenidas finalmente (ver figura 1) son las siguientes:

- Zona 1: corresponde al municipio de Valencia. Es el centro metropolitano, posee los mayores valores de centralidad del área y una buena situación socioeconómica general.
- Zona 2: incluye municipios muy próximos al centro principal, hasta el punto de constituir un espacio de continuidad física. Se caracterizan por una peor situación socioeconómica y una dinámica demográfica más expansiva que el resto de municipios de la primera corona.
- Zona 3: incluye 28 municipios ubicados a lo largo de los principales ejes de comunicación que radian desde el municipio central: eje norte-sur (desde Sagunt hasta Silla) y eje este-oeste (desde Quart de Poblet hasta Chiva). Se caracterizan por una elevada pobreza urbana, inmigración reducida pero predominantemente no comunitaria, un factor demográfico moderadamente positivo, elevados porcentajes de población ocupada en el sector industrial, y ausencia de crecimiento urbanístico reciente.
- Zona 4: está compuesta por solo tres municipios ubicados en el Noroeste de la primera corona metropolitana (Rocafort, La Eliana y Godella), que se diferencian notablemente del resto por su mayor nivel socioeconómico, centralidad urbana, dinámica demográfica positiva, y fuerte crecimiento urbanístico reciente.
- Zona 5: corresponde a la sección noroeste de la segunda corona metropolitana y se caracteriza por un nivel socioeconómico elevado, moderada inmigración de carácter mayoritariamente comunitario, con pujanza demográfica y, en algunos casos, con un fuerte crecimiento urbanístico.
- Zona 6: incluye los tres municipios del eje noroeste más alejados del centro metropolitano (Liria, Domeño y Vilamarxant). A diferencia de los anteriores, presenta un alto nivel de pobreza urbana, elevados porcentajes de población inmigrante, y valores positivos y moderados de crecimiento demográfico y urbanístico.
- Zona 7: periferia. Los municipios de este grupo poseen una localización intersticial entre los ejes transversales del AMV, por lo que se han visto afectados en menor medida por los procesos de industrialización y crecimiento demográfico, manteniendo un mayor peso del sector agrario y una estructura de edades más envejecida.

Figura 1. Área de estudio.



Fuente: Salom y Fajardo, en prensa. Elaboración propia.

Para cada una de estas zonas, así como para el conjunto del área metropolitana, se han calculado las altas, las bajas y los saldos migratorios tanto generales como en relación con el municipio central, diferenciando tres periodos: 2004-2007, periodo correspondiente a la etapa expansiva caracterizada por el fuerte crecimiento de la inmigración; 2008-2010, periodo afectado por el fuerte impacto de la crisis económica y la paralización de las migraciones; y 2011-2014, periodo poscrisis caracterizado por la estabilización demográfica. La elección del punto de partida se justifica porque es a partir del año 2004 cuando se incluyen en la EVR las altas por omisión y las bajas por inclusión indebida de extranjeros en las que no consta el país de procedencia o el de destino, lo que da una mayor fiabilidad a la fuente utilizada. El análisis realizado incluye el cálculo de las tasas anuales y tasas medias de inmigración, emigración y saldo utilizando como referencia la población padronal; el índice de eficiencia migratoria para cada una de las zonas metropolitanas (PUJADAS *et al.*, 1994), y el cálculo de los cocientes de localización de los movimientos a y desde Valencia para cada una de las categorías de edad, sexo y nacionalidad consideradas.

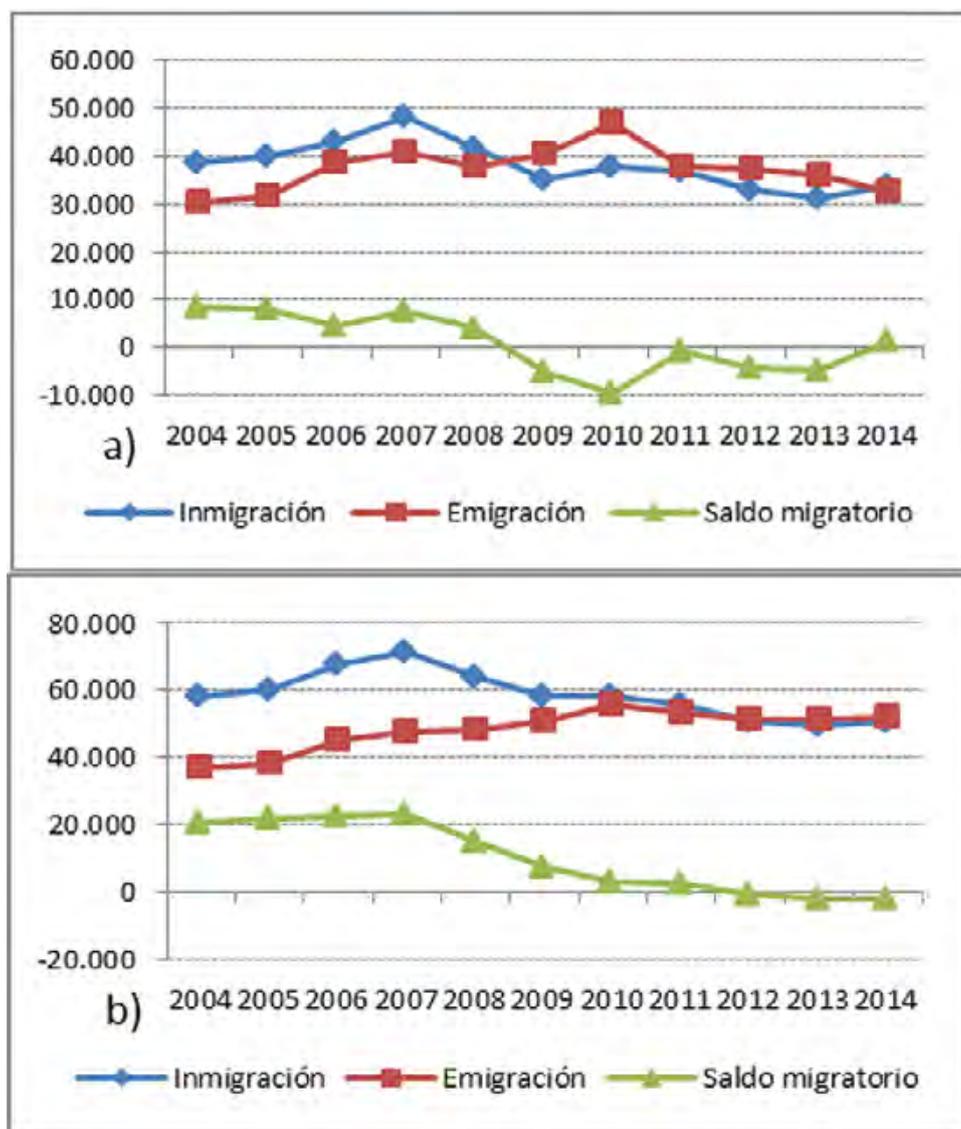
3. Resultados

3. 1. La movilidad residencial en el Área Metropolitana de Valencia, 2004-2014

La dinámica seguida por las variaciones residenciales en el AMV a lo largo del periodo estudiado queda perfectamente descrita en las figuras 2 y 3. En la primera etapa, entre 2004 y 2007, tanto el municipio de Valencia como la corona metropolitana (figura 2) experimentan saldos positivos, que se sitúan en torno a unas 7.000-8.000 altas netas anuales en el caso de Valencia, y de más de 20.000 entradas netas anuales en la corona

metropolitana. Esta dinámica positiva, derivada de un número creciente tanto de entradas como de salidas, y relacionada con el importante flujo de inmigración procedente del exterior que afecta a toda el área, se interrumpe bruscamente en 2008; a partir de esta fecha, como consecuencia de la crisis económica, comienza un descenso progresivo de las entradas que se mantiene prácticamente hasta el final del periodo. Paralelamente, se produce un repunte de las salidas que alcanzan su máximo en el año 2010, de forma que el saldo neto desciende rápidamente, hasta alcanzar valores negativos en el municipio de Valencia a partir de 2009. La tercera etapa, a partir de 2011, se caracteriza por una cierta estabilización, con un descenso del número de salidas tanto en el anillo metropolitano como en el municipio de Valencia, y un ligero repunte de las entradas en el municipio central, mientras que la corona metropolitana sigue reduciendo la entrada de efectivos hasta el año 2014.

Figura 2. Evolución temporal de las altas, bajas y saldo migratorio en el municipio de Valencia (a) y el resto del AMV (b).



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

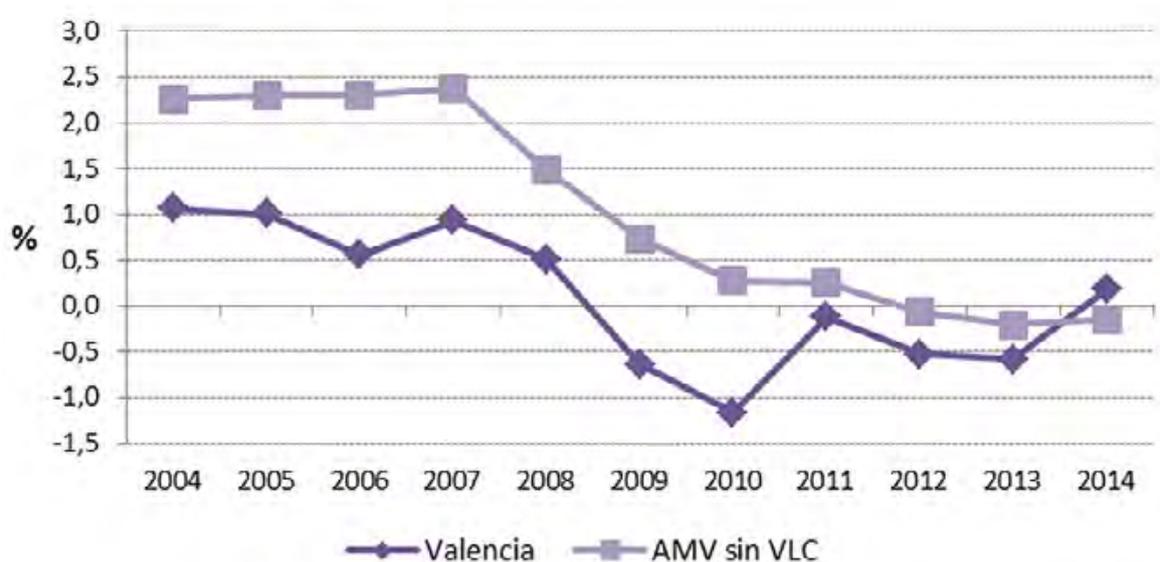
Por tanto, el número máximo de entradas se produce en ambos casos en el año 2007, al final del periodo inicial, mientras que el número máximo de salidas ocurre en 2010, al final del segundo periodo. En consecuencia, existen saldos negativos a partir de 2009 en el municipio central, y de 2012 en la corona metropolitana, aunque en el primer caso volvemos a encontrar débiles saldos positivos en el año 2014, debido a un repunte en el número de entradas que podría ser, en opinión de distintos autores, el comienzo de una etapa de recentralización.

Tabla 1. Evolución temporal de la movilidad residencial en el AMV.

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Valencia municipio	Altas	38.527	39.799	43.158	48.514	41.841	35.265	37.857	36.832	33.169	31.289	33.754
	Bajas	30.157	31.772	38.618	41.092	37.763	40.439	47.229	37.762	37.338	35.850	32.371
	Saldo	8.370	8.027	4.540	7.422	4.078	-5.174	-9.372	-930	-4.169	-4.561	1.383
Resto AMV	Altas	58.103	60.280	67.707	71.493	63.677	58.302	58.580	55.835	50.984	49.570	50.566
	Bajas	37.237	38.432	45.221	47.957	48.437	50.606	55.670	53.039	51.604	51.686	52.128
	Saldo	20.866	21.848	22.486	23.536	15.240	7.696	2.910	2.796	-620	-2.116	-1.562
Tasa migración (%)	Valencia	1,07	1,01	0,56	0,93	0,51	-0,64	-1,16	-0,12	-0,52	-0,58	0,18
	Resto AMV	2,26	2,3	2,3	2,37	1,49	0,74	0,28	0,26	-0,06	-0,2	-0,15

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

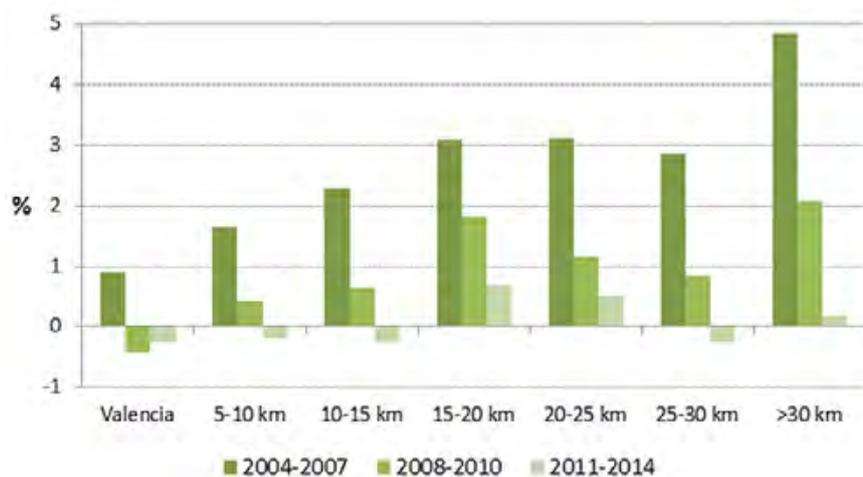
Figura 3. Evolución temporal de las tasas migratorias en el municipio de Valencia y el resto del AMV, entre 2004 y 2014.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

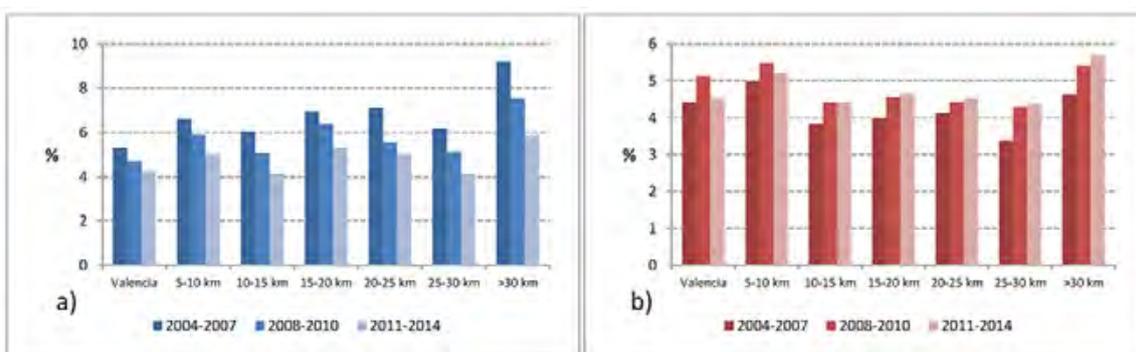
No obstante, las estructuras metropolitanas son espacios complejos y raramente responden a este esquema simplista centro-periferia (OCAÑA, 2005). Una aproximación habitual es el análisis por anillos concéntricos de distancia al municipio central. Las figuras 4 y 5 analizan el proceso de la movilidad residencial desde esta perspectiva. El comportamiento del saldo migratorio parece avalar la hipótesis de un proceso de desconcentración metropolitana de importancia creciente hasta los 20-25 km de distancia durante las dos primeras etapas estudiadas. A partir de esta distancia, el proceso de suburbanización pierde fuerza, para encontrar de nuevo fuertes crecimientos a partir de los 30 km, ligados probablemente a la dinámica endógena de los subcentros urbanos de la periferia metropolitana. En la etapa poscrisis, nos encontramos con pérdidas netas hasta los 15 km de distancia, mientras que el crecimiento se ha trasladado a una franja situada a entre 15 y 25 km de distancia.

Figura 4. Evolución de la tasa migratoria en el AMV en función de las distancias al centro metropolitano.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

Figura 5. Evolución de la tasa media anual de inmigración (a) y emigración (b) en el AMV, en función de las distancias al centro metropolitano.

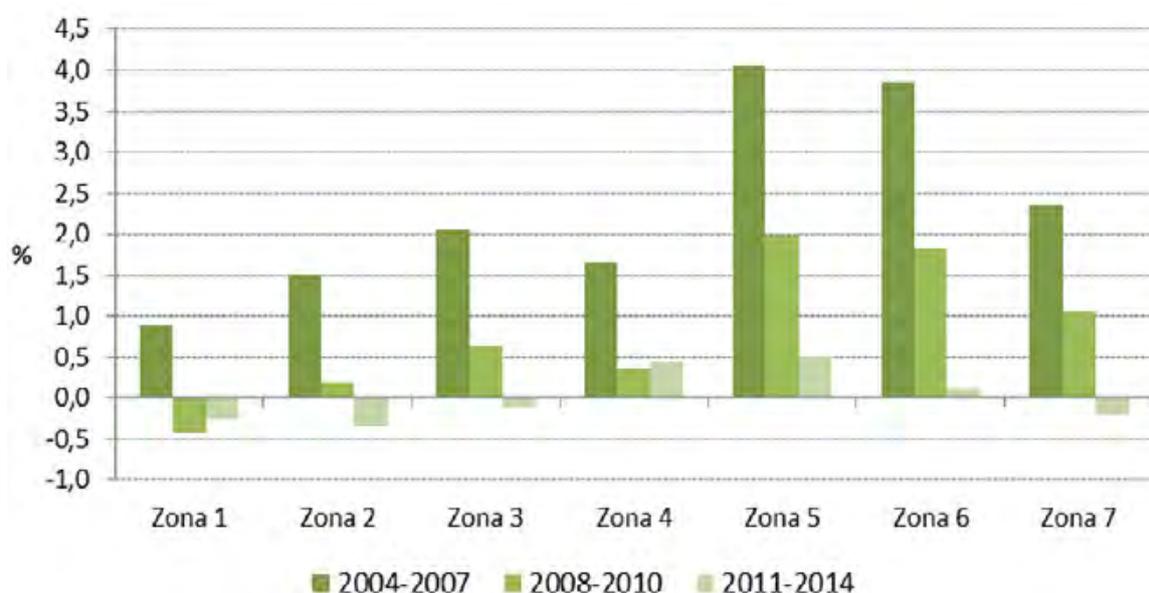


Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

El análisis diferenciado de entradas y salidas nos apunta, por su parte, la existencia de un modelo más complejo. Así, las entradas alcanzan los valores mayores en los anillos situados entre 5 y 10, 15 y 20, y 20 y 25 km durante el periodo 2004-2007, mientras que, en las etapas posteriores, los valores se mantienen elevados en la zona ubicada entre 15 y 20 km —mientras que retroceden en el área más próxima al centro metropolitano. En cuanto a las salidas, la mayor intensidad se concentra en el municipio de Valencia y primer anillo metropolitano, así como en el área periférica, mientras que el resto de las áreas mantiene un comportamiento bastante similar a lo largo de todo el periodo estudiado.

Dado que el esquema concéntrico no resulta adecuado para captar la complejidad metropolitana, hemos realizado una aproximación alternativa utilizando la zonificación sociodemográfica que describimos en el apartado 2. Las figuras 6 y 7 y la tabla 2 resumen la información sobre la evolución de la movilidad residencial desde esta perspectiva. Como puede verse en la figura 6, la pauta territorial de los movimientos residenciales se adapta mejor a un modelo sectorial que al concéntrico. Así, las mayores tasas se producen durante la primera fase de crecimiento demográfico a lo largo del eje noroeste, en particular en los tramos correspondientes a la segunda (zona 5) y tercera (zona 6) coronas metropolitanas; así como, en segundo lugar, a lo largo de los ejes radiales (zona 3). Esta pauta se mantiene, aunque atenuada, durante el periodo 2008-2010. En el periodo más reciente, se produce una importante divergencia de comportamiento: mientras que el eje noroeste mantiene valores positivos, aunque reducidos, los municipios ubicados sobre los ejes radiales han pasado a mostrar tasas de migración negativas. Estas diferencias se deben sobre todo al comportamiento de las entradas, que se reducen mucho más rápidamente en los espacios más próximos al centro y en los ejes radiales (zonas 1, 2, y 3) que en las zonas ubicadas a lo largo del eje noroeste (zonas 4 y 5). Como veremos más adelante, este cambio está relacionado con el tipo de movimientos residenciales que recibe cada una de las zonas mencionadas.

Figura 6. Evolución de la tasa de migración en el AMV por zonas.



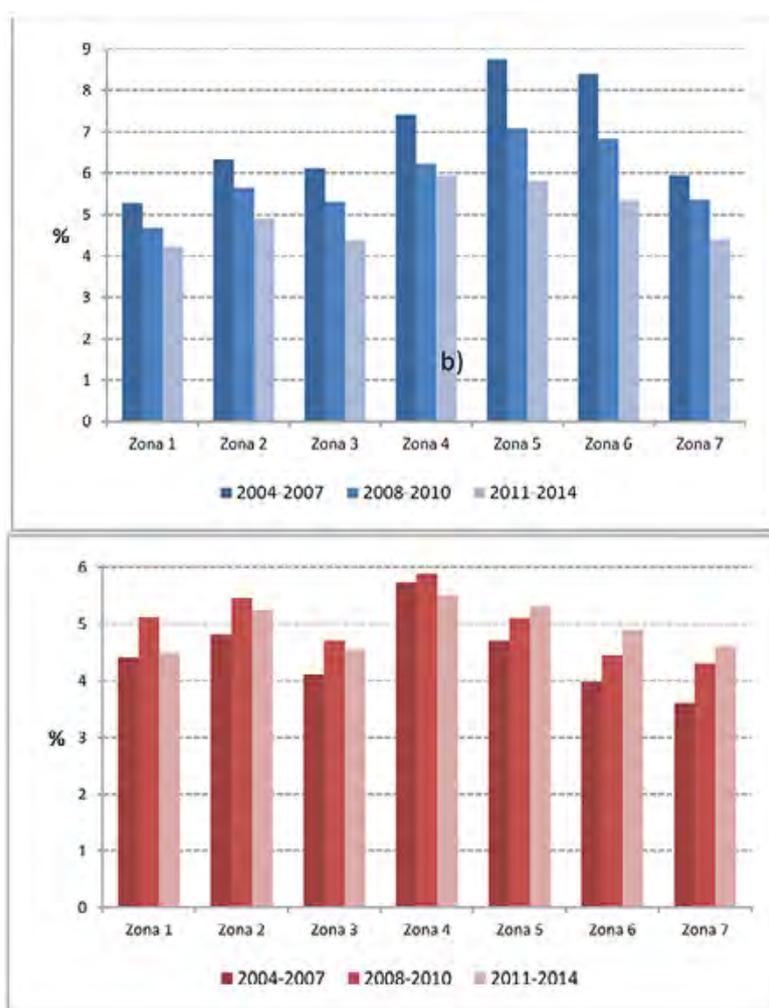
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

Tabla 2. Evolución de las tasas medias anuales de bajas, altas y saldo migratorio en el AMV por zonas.

	Tasa de emigración anual (%)			Tasa de inmigración anual (%)			Tasa migratoria anual (%)		
	2004-2007	2008-2010	2011-2014	2004-2007	2008-2010	2011-2014	2004-2007	2008-2010	2011-2014
Zona 1	4,40	5,11	4,49	5,28	4,68	4,23	0,88	-0,43	-0,26
Zona 2	4,82	5,47	5,23	6,32	5,65	4,90	1,50	0,18	-0,34
Zona 3	4,10	4,71	4,54	6,11	5,31	4,38	2,05	0,64	-0,13
Zona 4	5,74	5,88	5,50	7,40	6,23	5,95	1,66	0,35	0,44
Zona 5	4,71	5,09	5,30	8,75	7,08	5,81	4,04	1,98	0,51
Zona 6	3,97	4,45	4,88	8,41	6,84	5,34	3,86	1,82	0,10
Zona 7	3,60	4,30	4,61	5,95	5,35	4,40	2,35	1,06	-0,21

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

Figura 7. Tasa de inmigración (a) y emigración (b) en el AMV por zonas.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

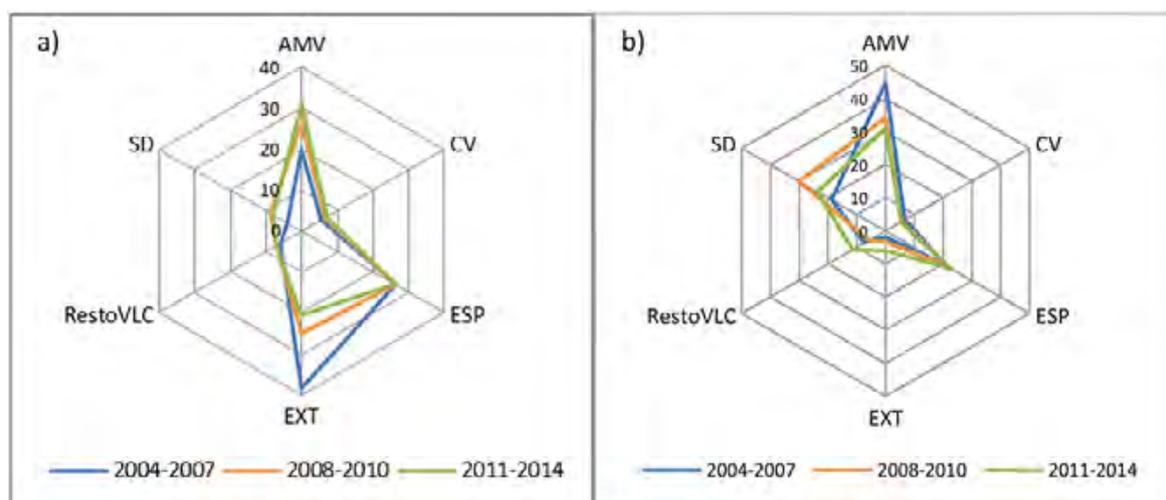
3.2. El papel de Valencia en la dinámica intrametropolitana

Aunque, como ya se ha dicho, la movilidad residencial es un saldo de muchos movimientos, y no debe relacionarse exclusivamente con los intercambios con el municipio central, y menos en un periodo en el que las migraciones externas han tenido un peso decisivo en la dinámica demográfica, resulta indudable el peso que los intercambios con el municipio central, y en particular la dinámica descentralizadora, ha tenido en la conformación de la estructura metropolitana. Desde este punto de vista, las relaciones del municipio central con su entorno metropolitano han pasado por dos etapas (tabla 3 y figura 8): En la primera, correspondiente a la fase de fuerte inmigración exterior (2004-2007), las altas proceden básicamente del exterior (más del 42%, sumando las entradas sin datos sobre lugar de procedencia), mientras que la mayor parte de las bajas se dirigen al resto del AM (44,6%); en la segunda, posterior a la crisis, se reducen todas las entradas, pero especialmente las procedentes del extranjero, por lo que el peso relativo del AM aumenta, mientras que las salidas al exterior se incrementan drásticamente (33% en el periodo 2008-2011 si consideramos incluidas las salidas sin datos sobre el destino, 29% en el periodo posterior).

Los intercambios con el resto del AM se han mantenido en todo momento ligeramente por encima del 30% de todos los movimientos residenciales desde y hacia el municipio de Valencia. Aunque el proceso predominante es de descentralización, el número de entradas anuales no ha dejado de aumentar a lo largo del periodo estudiado, habiéndose estabilizado solo a partir de 2012; mientras que el número de salidas anuales ha venido reduciéndose progresivamente desde el año 2006. Esto apunta a una cierta tendencia hacia la recentralización, si bien los saldos globales entre Valencia y su AM siguen indicando el predominio global de las fuerzas descentralizadoras.

Desde el punto de vista de los municipios del anillo metropolitano, los movimientos residenciales con origen o destino en la ciudad de Valencia suponen hoy en conjunto un 23% (27% en el periodo 2004-2007) del total de las altas y un 21,4% de las bajas del área (20,1% en la etapa 2004-2007). Aunque estos datos no son precisos puesto que el cálculo está hecho poniendo en relación la información del Ayuntamiento de Valencia con la procedente del INE, son indicativos de la importancia de la ciudad central en la dinámica demográfica metropolitana. Esta relación no es lógicamente uniforme, y varía en función de la proximidad y de otros factores territoriales, como indica la serie de mapas de la figura 9. La importancia relativa que tienen los movimientos residenciales hacia y desde la ciudad de Valencia sobre el total de movimientos de cada municipio oscila entre cifras superiores al 44% en la zona más próxima a valores en torno al 8-9% en los municipios más periféricos, destacando la intensidad de la relación con los municipios más próximos y el arco noroeste.

Figura 8. (a) Procedencia de las altas y (b) bajas en la ciudad de Valencia en los tres periodos.



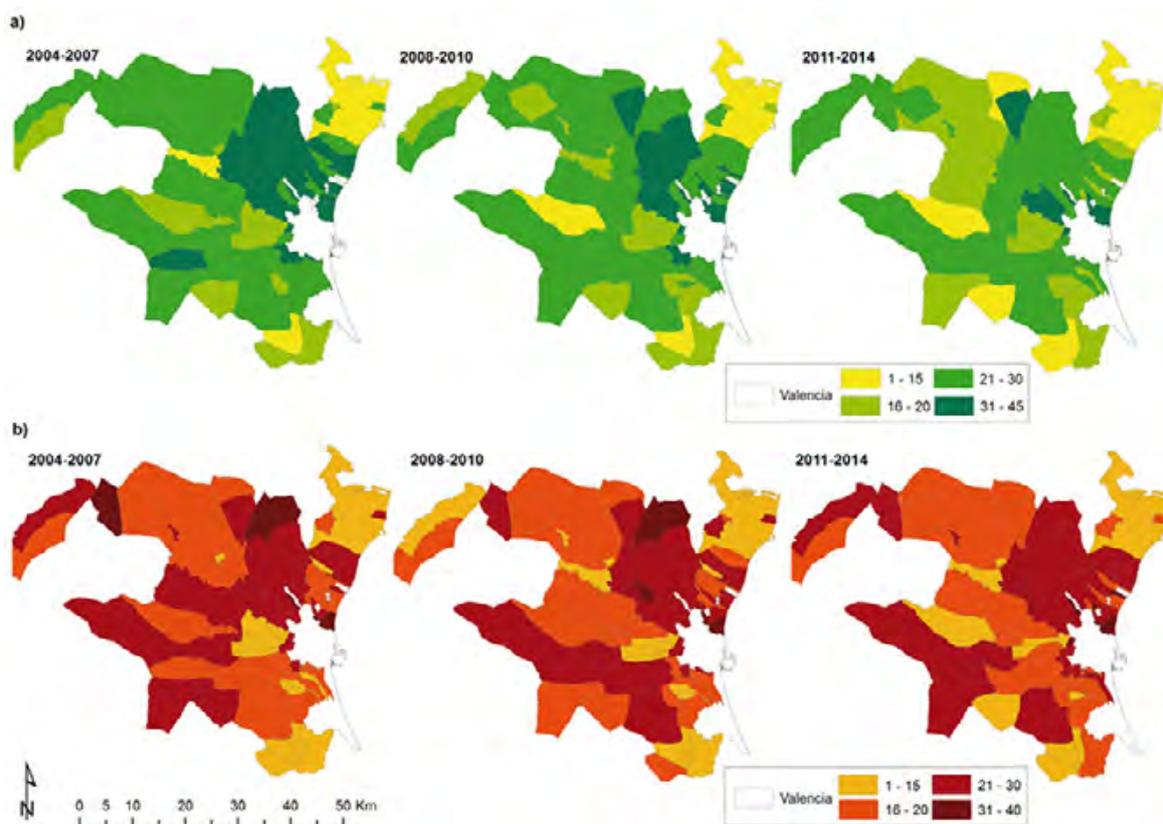
Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Tabla 3. Origen y destino de las altas y bajas por periodos respecto al municipio de Valencia.

Origen/ destino	2004-2007				2008-2010				2011-2014			
	Altas	%	Bajas	%	Altas	%	Bajas	%	Altas	%	Bajas	%
A.M.V.	35.344	19,86	70.027	44,62	32.731	26,37	45.951	34,12	44.667	31,26	47.692	31,06
C. Valenciana	9.747	5,48	10.495	6,69	8.075	6,51	7.258	5,39	9.964	6,97	8.418	5,48
España	46.796	26,30	32.743	20,86	32.583	26,25	28.896	21,46	37.368	26,15	34.716	22,61
Extranjero	68.368	38,42	2.791	1,78	31.118	25,07	4.393	3,26	29.120	20,38	9.108	5,93
Resto provincia	10.606	5,96	11.457	7,30	8.863	7,14	7.825	5,81	10.510	7,36	17.455	11,37
Sin Datos	7.088	3,98	29.435	18,75	10.747	8,66	40.354	29,96	11.258	7,88	36.152	23,55
Totales	177.949	100	156.948	100	124.117	100	134.677	100	142.887	100	153.541	100

Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Figura 9. a) Porcentaje de altas procedentes de Valencia sobre el total de altas de cada municipio. b) Porcentaje de bajas cuyo destino es Valencia sobre el total de bajas de cada municipio.



Fuente: EVR y Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

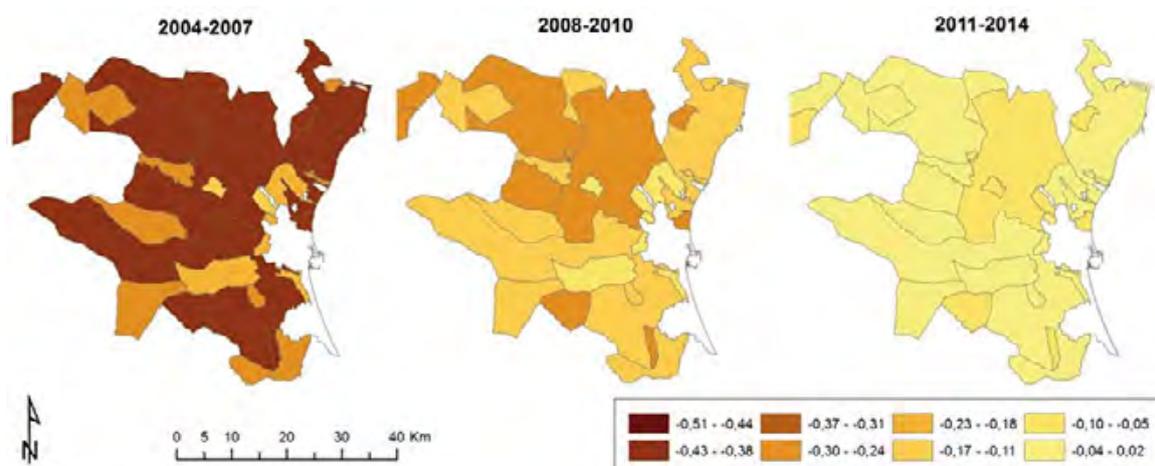
La tabla 4 muestra cómo se distribuyen espacialmente los movimientos residenciales con destino u origen en Valencia en el espacio metropolitano. Las tres zonas que reciben un mayor volumen de desplazamientos son: los municipios del primer anillo prácticamente conurbados con la ciudad (zona 2), que suponen en torno a un 30% de las altas y un mínimo de un 25% de las bajas a lo largo de todo el periodo; los ejes radiales (zona 3), que suponen en torno a un 33%-34% de las altas y un 35%-38% de las bajas; y el área NO de la segunda corona (zona 5), con valores algo menores (en torno al 23% de las altas y 27% de las bajas). El peso del resto de las zonas es menor, sea por su pequeño tamaño (zona 4, en torno a un 4% del total), sea por su carácter periférico (zonas 7 y 6, con un 5% y un 2%-3% respectivamente). La respuesta de los flujos al impacto de la crisis es similar en todas las zonas, aunque con distinta intensidad: un retroceso del proceso de suburbanización, y un aumento del número de desplazamientos a la capital que llega a suponer la reversión de los saldos migratorios en relación con las zonas más periféricas, 6 y 7, pero también en los municipios más próximos de la zona 2; en este último caso básicamente por el retroceso del proceso de suburbanización, ya que es la única zona en que el número de movimientos anuales hacia la ciudad no ha aumentado. Por tanto, podemos decir que en los años más recientes se ha experimentado una concentración geográfica del proceso de suburbanización en los municipios más próximos al centro metropolitano, mientras que las tendencias recentralizadoras han cobrado más fuerza, especialmente en las zonas más alejadas del centro metropolitano.

Tabla 4. Orígenes, destinos y saldos de los movimientos residenciales de Valencia por zonas.

Origen/destino		Zona 3	Zona 5	Zona 7	Zona 2	Zona 6	Zona 4	Total am
2004-2007	Altas	11.827	8.160	1.687	10.675	866	2.129	35.344
	%	33,46	23,09	4,77	30,2	2,45	6,02	100
	Bajas	26.750	18.476	3.075	16.607	2.066	3.053	70.027
%	38,2	26,38	4,39	30,86	2,95	4,36	100	
Saldo	-14.923	-10.316	-1.388	-5.932	-1.200	-924	-34.683	
%	43,03	29,74	4	17,1	3,46	2,66	100	
2008-2010	Altas	11.692	7.408	1.618	9.710	798	1.505	32.731
	%	35,72	22,63	4,94	29,67	2,44	4,6	100
	Bajas	16.777	12.521	2.245	11.220	1.347	1.841	45.951
%	36,51	27,25	4,89	24,59	2,93	4,01	100	
Saldo	-5.085	-5.113	-627	-1.510	-549	-336	-13.220	
%	38,46	38,68	4,74	11,42	4,15	2,54	100	
2011-2014	Altas	15.933	10.453	2.271	12.724	1.190	2.096	44.667
	%	35,67	23,4	5,08	28,49	2,66	4,69	100
	Bajas	16.745	12.743	2.198	12.485	1.190	2.331	47.692
%	35,11	26,72	4,61	26,18	2,50	4,89	100	
Saldo	-812	-2.290	73	239	0	-235	-3.025	
%	26,84	75,70	-2,41	-7,90	0,00	7,77	100	

Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Figura 10. Evolución del Índice de Eficiencia Migratoria en relación con Valencia de las zonas metropolitanas.



Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

La evolución de los Índices de Eficiencia Migratoria por zonas que se muestran en la figura 10 son indicativos en este sentido; a lo largo del periodo estudiado se ha producido una reducción territorial y en intensidad del proceso de suburbanización. Mientras que en el periodo 2004-2007 este proceso es más intenso y alcanza a prácticamente a todo el territorio metropolitano, con mayor intensidad incluso en algunos espacios periféricos (tercera corona eje NO), el impacto de la crisis reduce la intensidad de las salidas y las concentra sobre el eje NO. La etapa más reciente permite constatar la reducción territorial del proceso que se concentra en los municipios más próximos al centro metropolitano, en particular sobre el eje noroeste. Como veremos a continuación, este cambio está relacionado con la especialización de cada una de estas zonas en un tipo determinado de flujos residenciales y el impacto diferencial de la crisis sobre cada uno de ellos.

3.3. El perfil sociodemográfico de las migraciones intrametropolitanas

Existe un filtro sociodemográfico evidente en la población que el municipio de Valencia intercambia con su entorno metropolitano. En torno al 70% de los movimientos con destino a Valencia son realizados por españoles, mientras que los nacionales de países que no forman parte de la Unión Europea, que es el segundo grupo por importancia, suman solo en torno a la cuarta parte de los desplazamientos. En relación con la población que se descentraliza, el predominio de los españoles es aún mayor, alcanzando más del 75% en todas las fechas estudiadas. Los movimientos protagonizados por nacionales de países de la Unión Europea son menos numerosos, en torno al 5%, y presentan una situación más equilibrada en la relación entradas-salidas (ver tabla 5).

En la tabla 5, el número de desplazamientos realizados por menores de 16 años y mayores de 65, nos permite identificar las migraciones relacionadas con el ciclo familiar y de retiro. Las primeras suponen un porcentaje creciente de las altas (las protagonizadas por menores de 16 años españoles suponen en el periodo más reciente el 14,4% del total), y decreciente de las bajas, de acuerdo con una línea de tendencia que ya ha sido remarcados por otros autores. Por su parte, la movilidad de las personas de 65 y más años, que suponen un 5,2% de las altas y un 8,9% de las bajas en el periodo más reciente, muestra una evolución contraria, con una intensificación progresiva de la tendencia a la suburbanización.

Por su parte, los movimientos protagonizados por los extranjeros de países no incluidos en la Unión Europea experimentan un cambio de tendencia con el impacto de la crisis económica. A partir de 2008, los saldos negativos que indicaban la presencia de una cierta tendencia a la descentralización, se convierten en positivos, indicando la paralización de la incipiente suburbanización de esta población.

Tabla 5. Características demográficas de la movilidad residencial entre Valencia y su área metropolitana.

Valencia-amv	2004-2007			2008-2010			2011-2014		
	% Altas	% Bajas	Saldos	% Altas	% Bajas	Saldos	% Altas	% Bajas	Saldos
Españoles	69,05	78,14	-30.315	65,88	75,05	-12.921	71,24	75,53	-4.203
Hombres	33,99	39,56	-15.693	32,72	37,21	-6.388	35,75	37,18	-1.767
Menor 16	6,43	6,81	-2.496	7,13	6,69	-740	7,48	7,41	-195
16-24	3,23	3,46	-1.282	2,73	2,86	-420	3,13	2,91	10
25-44	16,7	21,62	-9.240	15,08	19,59	-4.064	16	17,28	-1.094
45-64	5,67	5,59	-1.913	5,62	5,6	-735	6,9	6,50	-22
65 Y más	1,96	2,07	-762	2,16	2,47	-429	2,25	3,08	-466
Mujeres	35,06	38,58	-14.622	33,16	37,84	-6.533	35,49	38,35	-2.436
Menor 16	6,35	6,27	-2.148	6,56	6,34	-767	6,97	6,68	-72
16-24	4,5	4,46	-1.531	3,68	3,98	-626	3,94	3,82	-62
25-44	16,45	19,39	-7.765	15,16	18,24	-3.418	16,04	16,89	-888
45-64	5,1	4,94	-1.657	4,92	4,84	-615	5,89	5,43	42
65 Y más	2,66	3,51	-1.521	2,85	4,44	-1.107	2,64	5,53	-1.456
Unión europea	5,6	4,23	-980	5,2	5,33	-748	5,34	5,24	-113
Hombres	2,9	2,24	-544	2,57	2,65	-375	2,45	2,37	-36
Menor 16	0,26	0,27	-95	0,3	0,39	-81	0,33	0,38	-34
16-24	0,4	0,26	-43	0,33	0,31	-35	0,24	0,22	4
25-44	1,86	1,42	-339	1,58	1,58	-208	1,37	1,39	-50
45-64	0,37	0,27	-61	0,34	0,34	-46	0,48	0,35	49
65 Y más	0,01	0,02	-6	0,02	0,03	-5	0,03	0,04	-5
Mujeres	2,7	1,99	-436	2,63	2,68	-373	2,88	2,86	-77
Menor 16	0,28	0,27	-88	0,31	0,3	-35	0,39	0,42	-26
16-24	0,57	0,36	-47	0,56	0,48	-36	0,42	0,39	2
25-44	1,5	1,1	-238	1,38	1,6	-283	1,53	1,59	-75
45-64	0,32	0,24	-59	0,34	0,27	-13	0,5	0,42	26
65 Y más	0,03	0,02	-4	0,04	0,04	-6	0,04	0,05	-4
No ue	25,35	17,63	-3.388	28,92	19,62	449	23,43	19,23	1.291
Hombres	13,25	9,22	-1.773	14,97	9,9	351	11,84	9,66	681
Menor 16	1,41	1,25	-377	1,78	1,29	-10	1,61	1,45	30
16-24	1,91	1,18	-153	1,96	1,28	54	1,54	1,16	136
25-44	8,75	5,94	-1.069	9,67	6,33	257	6,95	5,85	314
45-64	1,13	0,82	-171	1,51	0,96	53	1,65	1,13	195
65 Y más	0,05	0,03	-3	0,05	0,05	-3	0,09	0,07	6
Mujeres	12,1	8,42	-1.615	13,95	9,72	98	11,59	9,58	610

Valencia-amv	2004-2007			2008-2010			2011-2014		
	% Altas	% Bajas	Saldos	% Altas	% Bajas	Saldos	% Altas	% Bajas	Saldos
Menor 16	1,4	1,24	-377	1,64	1,21	-20	1,4	1,33	-6
16-24	2,33	1,41	-165	2,36	1,59	43	1,74	1,37	124
25-44	6,81	4,82	-967	8,05	5,65	38	6,55	5,41	344
45-64	1,46	0,86	-88	1,75	1,18	32	1,74	1,34	138
65 Y más	0,11	0,08	-18	0,15	0,09	5	0,16	0,13	10
Total	100	100	-34.683	100	100	-13.220	100	100	-3.025

Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Para comparar estos resultados con el perfil sociodemográfico del conjunto de las variaciones residenciales de la ciudad de Valencia, se ha calculado el cociente de localización de los movimientos intrametropolitanos protagonizados por los distintos grupos sociodemográficos para los que contamos con información en comparación con el conjunto de la movilidad de Valencia (ver tabla 6). De acuerdo con este índice, la movilidad residencial de Valencia con su AM, en comparación con el conjunto de la movilidad de la ciudad, atañe especialmente a españoles de todas las edades y sexos, pero particularmente a menores de 16 años, y a adultos jóvenes entre 25 y 44 años. Por el contrario, la población nacida fuera de España, tanto de países de la Unión Europea como de otros países, aparece infrarrepresentada en relación con el conjunto de la movilidad de la ciudad, lo que no resulta extraño teniendo en cuenta el importante contexto de migración internacional en que nos movemos. Esta tendencia se mantiene a lo largo de todo el periodo, y tanto en altas como en bajas; aunque a partir de la crisis se observa un ligero repunte en la movilidad de la población nacida en países no UE, un aumento relativo debido al descenso de los intercambios a escala internacional. Entrando en un poco más de detalle, subrayaremos la importancia de algunos grupos específicos que permiten caracterizar los movimientos asociados al ciclo familiar (españoles, hombres y mujeres menores de 16 años), sobrerrepresentados tanto en las bajas como, especialmente, en las altas.

Sin embargo, estos patrones demográficos muestran importantes diferencias según la zona metropolitana que consideremos. Las figuras 11 a 16 muestran, a título de ejemplo, la distribución geográfica y evolución de los cocientes de localización de las bajas de los grupos demográficos que muestran una especialización geográfica más marcada: nacionales españoles, nacionales de países de fuera de la Unión Europea, nacionales de países de la Unión Europea, y españoles menores de 16 años, y de 65 años o más. La suburbanización de los distintos grupos mencionados presenta patrones espaciales diferenciados, en su mayoría constantes a lo largo de todo el periodo estudiado, independientemente de si se trata de un periodo expansivo o de crisis económica.

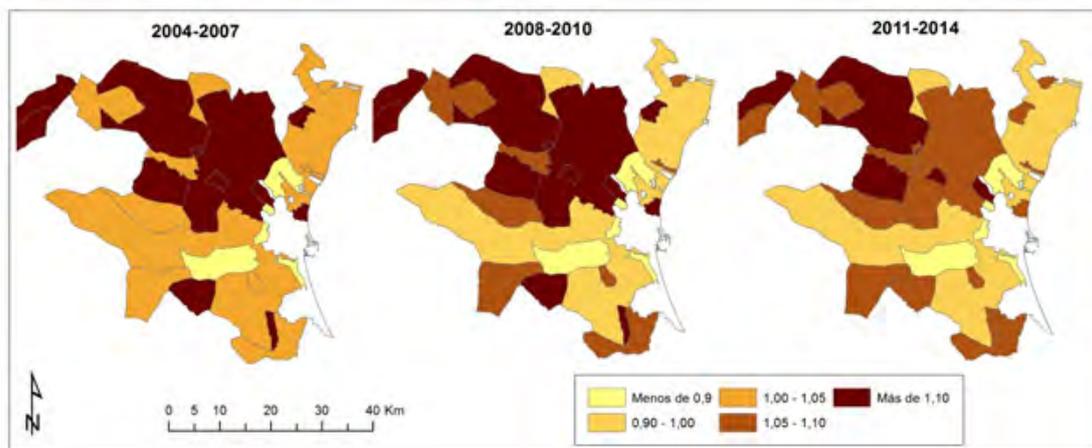
Tabla 6.-Cociente de localización de los movimientos residenciales de Valencia en relación con su área metropolitana. Los índices superiores a 1, en negrita, indican un peso relativo superior al de ese mismo grupo en el conjunto de la movilidad residencial de Valencia.

	2004-2007		2008-2010		2011-2014	
	Altas valencia	Bajas valencia	Altas valencia	Bajas valencia	Altas valencia	Bajas valencia
ESPAÑOLES	1,87	1,3	1,54	1,54	1,38	1,43
HOMBRES	1,87	1,31	1,56	1,53	1,38	1,40
Menor 16	2,23	1,43	1,9	1,65	1,65	1,56
16-24	1,67	1,25	1,34	1,32	1,27	1,24
25-44	1,88	1,38	1,56	1,62	1,38	1,40
45-64	1,85	1,15	1,5	1,33	1,31	1,31
65 y más	1,36	0,99	1,18	1,33	1,06	1,46
MUJERES	1,87	1,28	1,53	1,55	1,37	1,45
Menor 16	2,20	1,40	1,85	1,68	1,62	1,51
16-24	1,77	1,26	1,4	1,45	1,31	1,37
25-44	1,92	1,35	1,57	1,62	1,42	1,42
45-64	1,84	1,13	1,48	1,36	1,31	1,37
65 y más	1,33	1,07	1,12	1,48	0,97	1,68
UNIÓN EUROPEA	0,40	0,72	0,41	0,48	0,41	0,44
HOMBRES	0,38	0,68	0,38	0,44	0,37	0,37
Menor 16	0,37	0,88	0,45	0,56	0,41	0,58
16-24	0,26	0,61	0,22	0,45	0,19	0,35
25-44	0,42	0,68	0,43	0,43	0,39	0,35
45-64	0,44	0,65	0,43	0,38	0,49	0,30
65 y más	0,20	0,49	0,26	0,24	0,20	0,29
MUJERES	0,42	0,76	0,44	0,53	0,46	0,53
Menor 16	0,39	0,89	0,51	0,46	0,47	0,60
16-24	0,32	0,68	0,31	0,58	0,28	0,54
25-44	0,49	0,8	0,50	0,57	0,52	0,53
45-64	0,43	0,7	0,48	0,39	0,59	0,52
65 y más	0,34	0,52	0,38	0,31	0,26	0,30
NO UE	0,52	0,52	0,65	0,49	0,67	0,55
HOMBRES	0,47	0,46	0,58	0,41	0,59	0,47
Menor 16	0,46	0,69	0,61	0,59	0,68	0,70
16-24	0,35	0,46	0,41	0,41	0,48	0,45
25-44	0,51	0,44	0,61	0,4	0,59	0,45
45-64	0,52	0,39	0,68	0,38	0,69	0,41
65 y más	0,3	0,16	0,41	0,25	0,53	0,38
MUJERES	0,58	0,61	0,74	0,6	0,76	0,65
Menor 16	0,47	0,70	0,63	0,58	0,66	0,70
16-24	0,5	0,61	0,62	0,61	0,60	0,67
25-44	0,63	0,62	0,8	0,63	0,82	0,66
45-64	0,67	0,51	0,85	0,56	0,89	0,64
65 y más	0,41	0,27	0,55	0,29	0,52	0,37
Total general	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

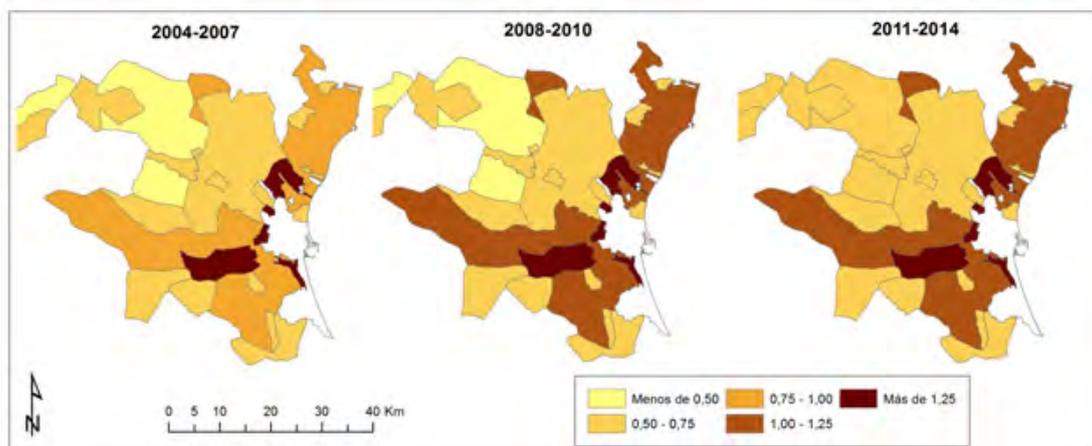
Así, el eje noroeste (zonas 4 y 5 y 6), es el área de localización preferente para la población de nacionalidad española, mientras que los nacionales de países externos a la Unión Europea se han concentrado en los municipios más próximos al área metropolitana (zona 2) y los situados a lo largo de los ejes radiales que constituyeron los primeros destinos de la inmigración laboral de los años 1960. Por su parte, los nacionales de países de la Unión Europea muestran un cambio de orientación que podemos achacar a la conformación mixta de este grupo, que incluye colectivos con distintas motivaciones y niveles de renta. Así, el cambio de patrón territorial que se produce entre 2004-2007 y 2011-2014 lo podemos achacar al retroceso de la población procedente de países del este de Europa, que confiere un mayor peso relativo a los comportamientos residenciales del resto de extranjeros comunitarios.

Figura 11. Cocientes de localización de las bajas desde Valencia de españoles.



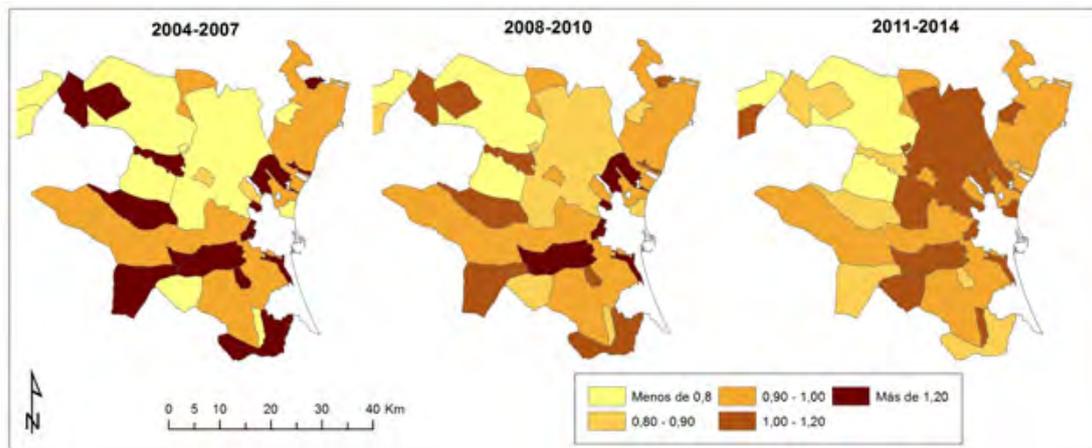
Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Figura 12. Cocientes de localización de las bajas desde Valencia de nacionales de países externos a la Unión Europea.



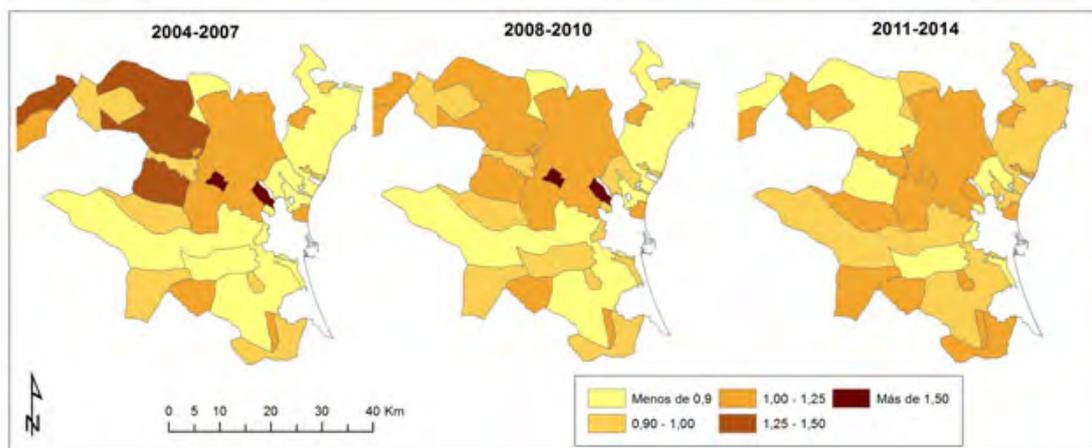
Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Figura 13. Cocientes de localización de las bajas de nacionales de países de la UE.



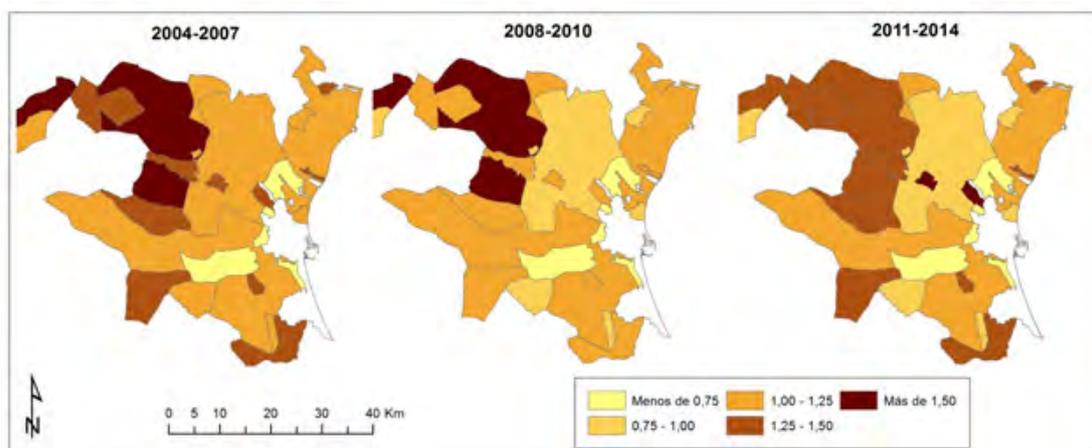
Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Figura 14. Cocientes de localización de las bajas de españoles menores de 16 años.



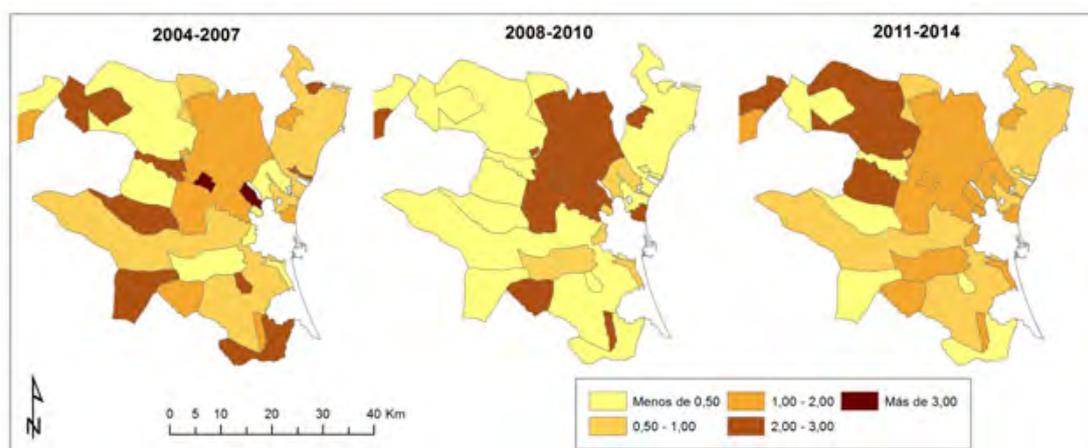
Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Figura 15. Cocientes de localización de las bajas de españoles de 65 y más años.



Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Figura 16. Cocientes de localización de las bajas de hombres de 65 y más años procedentes de la UE.



Fuente: Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. Elaboración propia.

Por su parte, la suburbanización residencial relativa a los españoles menores de 16 años y a las personas de 65 y más (fig. 14 y 15), muestra comportamientos específicos dentro de la pauta general de la preferencia por el eje noroeste. En el primer caso aparece una preferencia por el tramo más próximo del eje noroeste (zona 4 y, en el último periodo, zona 5), mientras que en el segundo caso es de destacar el peso de algunos de los espacios más alejados y periféricos (zonas 6 y 7).

En conclusión, el análisis realizado nos permite constatar la persistencia a lo largo de todo el periodo estudiado de diferentes pautas territoriales para los movimientos residenciales en función de variables tales como la condición socioeconómica, la nacionalidad y el ciclo de vida. En este contexto, la dinámica de descentralización residencial desde el municipio central ha agudizado las tendencias de segregación metropolitana.

4. Conclusiones

Desde comienzos de siglo, el área metropolitana de Valencia se ha visto afectada, como otras urbes españolas, por importantes cambios en relación con su dinámica demográfica que han afectado los comportamientos en relación con la movilidad metropolitana y, en último término, han repercutido en su estructura territorial. A lo largo del periodo estudiado (2004-2014) asistimos a una transformación radical en las tendencias de movilidad residencial entre el centro y la periferia metropolitana. Se ha pasado de un claro predominio de los procesos de suburbanización en el momento previo a la crisis, a una casi estabilidad en los años más recientes que ha llevado incluso a la inversión de los saldos migratorios en algunas zonas. A lo largo del periodo estudiado, el número de altas en la ciudad de Valencia procedentes de su entorno metropolitano no ha dejado de aumentar, habiéndose estabilizado solo a partir de 2012, mientras que el número de movimientos en el sentido contrario viene reduciéndose desde el año 2006. Las tendencias son pues de recentralización, si bien los saldos globales entre Valencia y su AM siguen indicando el predominio global de las fuerzas descentralizadoras.

Esta dinámica ha tenido importantes consecuencias en la estructura sociodemográfica del área metropolitana, dado el carácter sesgado que han caracterizado los movimientos residenciales a lo largo de este periodo. La zona preferente para los procesos de suburbanización de la población española, y en particular de los movimientos relacionados con el ciclo de vida, ha sido en todo momento el arco noroeste. Por su parte, los nacionales de países externos a la UE, así como los de otros países sujetos a migraciones económicas, ha mostrado una marcada preferencia en sus procesos de descentralización por los municipios más próximos a la ciudad central, así como por los municipios del SO metropolitano y ejes radiales que fueron receptores mayoritarios de la inmigración económica de los años 1960. La crisis económica ha reducido sustancialmente la movilidad residencial pero no parece haber modificado estas pautas territoriales. Sin embargo, la paralización de las entradas y el aumento drástico de las salidas de población extranjera ha afectado especialmente las áreas receptoras de su movilidad residencial. Junto con la reducción de las distancias que ha afectado la movilidad de la población española (especialmente la relacionada con el ciclo de vida), esto ha producido la concentración geográfica del proceso de suburbanización en los municipios más próximos al centro metropolitano, mientras que las tendencias recentralizadoras han cobrado fuerza especialmente en las zonas más alejadas del centro metropolitano.

Sin embargo, podemos concluir que la dinámica de descentralización residencial desde el municipio central seguida a lo largo de estos años ha contribuido a aumentar la segregación metropolitana. Parece dudoso que el nuevo escenario demográfico vaya a revertir esta tendencia que ha dado lugar en el transcurso de un decenio a la formación de una estructura metropolitana más compleja y diferenciada.

Bibliografía

- BAYONA, J.; GIL-ALONSO, F. (2008): «El papel de la inmigración extranjera en la expansión de las áreas urbanas. El caso de Barcelona (1998-2007)», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, n. 270.
- BAYONA, J.; LÓPEZ, A. (2011): «Concentración, segregación y movilidad residencial de los extranjeros en Barcelona», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol 57, n. 3, p. 381-412.
- FERIA, J.M. (2008a): «Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas en España a partir de la variable residencia-trabajo», *Investigaciones Geográficas*, n. 46, p. 49-68.
- FERIA, J.M. (coord.) (2008b): *Migraciones y movilidad residencial en Andalucía. 1991-2001*, Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía, Consejería de Economía y Hacienda, 182 p.
- GIL-ALONSO, F.; BAYONA, J.; PUJADAS, I. (2016): «From boom to crash: Spanish urban areas in a decade of change (2001-2011)», *European Urban and Regional Studies*, vol. 23, n. 2, p. 198-216.
- LÓPEZ-VILLANUEVA, C.; PUJADAS, I. (2011): «Transformaciones sociodemográficas y territoriales de los hogares unipersonales en España», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 55, p. 153-182.
- MÓDENES, J. A. (2006): «Una visión demográfica de la movilidad residencial reciente en España», *Papers de demografia*, n. 292.

- OCAÑA OCAÑA, C. (2005): «Microanálisis sociodemográfico de espacios urbanos», Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, n. 40, p. 5-34.
- PACIONE, M. (2009): Urban Geography. A global perspective (3ª ed.), Routledge, Abingdon, 703 p.
- PUJADAS, I.; BAYONA, J.; GIL-ALONSO, F. (2014): «Pautas territoriales recientes de la movilidad residencial en las mayores regiones metropolitanas españolas: ¿Cambios coyunturales o estructurales?», XIV CONGRESO NACIONAL DE POBLACIÓN, AGE, Sevilla, p. 557-570.
- PUJADAS, I.; GARCÍA, A.; PUGA, M.D. (1994): «Los índices de efectividad migratoria y la evolución de las migraciones interiores en España (1971-1990)», VI COLOQUIO DE GEOGRAFÍA CUANTITATIVA, Perfiles actuales de la Geografía Cuantitativa en España, AGE, Málaga, p. 265-284.
- Salom, J. (2011): «Procesos territoriales y transformaciones recientes del sistema urbano valenciano», Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, vol. XV, n. 356, 10 de marzo de 2011
- SALOM, J.; FAJARDO, F. (en prensa): «La estructura interna del área metropolitana de Valencia. Situación actual y evolución reciente (2001-2011)», Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles.

Lorca ciudad: nuevos escenarios urbanos y nuevas actitudes tras un desastre de origen natural

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ-SÁNCHEZ

Departamento de Geografía. Universidad de Murcia.
massgeociencias@gmail.com

RAMÓN GARCÍA-MARÍN

Departamento de Geografía. Universidad de Murcia.
ramongm@um.es

FRANCISCO BELMONTE-SERRATO

Departamento de Geografía. Universidad de Murcia.
franbel@um.es

Resumen:

La ciudad de Lorca en 2011 sufrió un terremoto de magnitud 5,1 provocando cuantiosos daños humanos y materiales. Dibujando un escenario desastroso, afectando negativamente a la vida y actividad económica de la ciudad. Se pondrán en marcha diversas acciones, siendo la primera la aprobación de un Decreto-Ley que fija las condiciones de ayuda y procedimientos; le siguen otras. Tratarán de crear un nuevo escenario y nuevas actitudes, que van consolidándose —aunque a un ritmo lento—, aún hoy se siguen demoliendo edificios. El rico patrimonio cultural y el turismo pueden contribuir a mejorar la situación de Lorca.

Palabras clave: Lorca, sismo, terremoto, desastre natural

Abstract: Lorca city: new urban scenes and new attitudes after a disaster of natural origin

Lorca's city in 2011 suffered an earthquake of magnitude 5.1 provoking large human and material hurts. Drawing a disastrous scene, concerning negatively the life and economic activity of the city. Diverse actions will be started, being the first one the approval of a Decree - law that fixes the conditions of help and procedures; they him follow others. They will try to create a new scene and new attitudes, which go being consolidated - though to a slow pace-, still today buildings continue being demolished. The rich cultural heritage and the tourism can help to improve Lorca's situation.

Keywords: Lorca, tremor, earthquake, natural disaster

1. Introducción

El emplazamiento de la ciudad de Lorca se sustenta sobre cuatro elementos: un cerro, un río, tierra fértil y un cruce de caminos estratégico. Además, la ciudad presenta un aspecto, apreciable por la presencia de torres y cúpulas de sus grandes edificios religiosos y civiles. El paisaje urbano alargado, confuso y donde los edificios modernos se entremezclan con los pretéritos. Se deduce que el asentamiento es muy antiguo, al menos desde el medievo (ROMERA, 2015:82).

La ciudad se sitúa en la Región de Murcia (figura 1), inmersa en el área de la cordillera Bética, tratándose de un área donde la sismicidad es una de sus características. La sismicidad de la Región de Murcia es moderada dentro del contexto de la península ibérica (MARTÍNEZ *et al.*, 2012:30). No obstante, en los últimos 12 años se ha producido un incremento en la actividad sísmica de la región (MARTÍNEZ *et al.*, 2012:18). El terremoto de Lorca acaecido el 11 de mayo de 2011 contribuye a ese incremento. Este «ocurrió a las 18:47, hora local, alcanzando una magnitud de 5.2. Fue precedido por un evento de 4.5 de magnitud» (MARTÍNEZ, 2011:362).

Las consecuencias del terremoto dejaron un paisaje desolador, social y territorialmente, esto último en especial en el barrio de La Viña. Des del punto de vista social y psicológico un desastre natural, como un terremoto, «es considerado como un estresor mayor, que genera desorganización en la vida del individuo. Despierta una crisis, porque las bases que sustentan la necesidad de seguridad se quiebran, se ven interrumpidas y enfrentan a la persona a la pérdida, por una parte, y al desafío de la reconstrucción, por otra» (ORTIZ, 2010:209). A partir del día del terremoto en Lorca, se dibuja un nuevo escenario social y territorial —en la ciudad—, que conlleva la aparición de nuevas actitudes frente a esta nueva situación de desastre de origen natural.

Figura 1. Municipio de Lorca en la Región de Murcia.



Fuente: www.regmurcia.com

Frente a esta situación de desastre la sociedad representada a través de las instituciones conforma una nueva actitud hacia y desde la ciudad de Lorca, para afrontar y superar esta situación de crisis socio-territorial. Para ello se realizan diversas acciones institucionales (ayudas, normativas, etc.) y sociales (acciones de ayuda por parte de colectivos sociales, asociaciones deportivas, etc.). Todo ello se materializa en acciones de intervención directa sobre el territorio, tales como reconstrucción de edificaciones privadas y/o recuperación de espacios públicos afectados.

Ante estos nuevos escenarios y actitudes, es conveniente mirar hacia el pasado histórico de Lorca de considerable valor patrimonial. Este queda representado en sus edificaciones monumentales (castillo, iglesias, semana santa, bordados, etc.). El patrimonio de Lorca perfectamente puede constituir un atrayente turístico, contribuyendo a superar la situación de crisis social, económica, etc., mejorando la valorización de la ciudad y por tanto pudiendo contribuir a una nueva actitud más positiva tras el desastre.

2. El desastre

El 11 de mayo de 2011 se produjo un terremoto de magnitud 5,2 en la Región de Murcia, afectando principalmente a la ciudad de Lorca, provocando considerables daños personales y materiales. Este fue precedido por otro de 4,6 (INSTITUTO GEOLÓGICO Y MINERO DE ESPAÑA, 2016). Entre las situaciones más trágicas se encuentra el fallecimiento de 10 personas y 260 heridos. A todo ello hay que sumar 3000 personas sin hogar, por los destrozos sufridos en las edificaciones. El 80% de las viviendas han sido dañadas y los daños producidos en el patrimonio son graves (LAOPINIÓN, 2011). Seis meses después el balance ofrecido por el consistorio lorquino es de 1164 viviendas (en las que vivían unas 3.000 personas) han sido demolidas. El coste total de la recuperación del patrimonio histórico se estima en casi 50.000.000 de euros (AYUNTAMIENTO DE LORCA, 2011) (figura 2).

Figura 2. Vista parcial ciudad de Lorca tras el terremoto de 2011.



Fuente: taller de prensa del colegio Tío Jorge.

3. Cinco años desde el desastre

Una de las primeras acciones más significativas llevadas a cabo tras el terremoto, fue la aprobación del Real Decreto-Ley 6/2011, de 13 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en Lorca, Murcia (JEFATURA DEL ESTADO ESPAÑOL, 2011). Mediante este Real-Decreto los poderes públicos, bajo el principio constitucional de solidaridad, ponen en marcha una iniciativa inmediata tratando de atajar las consecuencias desastrosas del terremoto. Al mismo tiempo puede ser considerado como un marco desde el que actuar, siendo referente para todas las acciones, venidas desde las distintas administraciones como de colectivos sociales. Para luchar contra las consecuencias sobre las personas y los bienes, se establecen una serie de ayudas económicas, etc.

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia aprueba un conjunto de Decretos (68/2011, de 16 de mayo; y 92/2011, de 20 de mayo) dirigidos prioritariamente a las viviendas afectadas y los afectados, donde se establecen ayudas económicas y procedimientos para acceder a las mismas, cuyo fin sea la reparación de inmuebles y/o alquiler de viviendas (CONSEJERÍA DE FOMENTO E INFRESTRUCTURAS DE LA REGIÓN DE MURCIA, 2011).

El Ayuntamiento de Lorca también se suma a las actuaciones dirigidas al restablecimiento de la normalidad de la vida cotidiana en la ciudad y municipio. Una de las iniciativas es la creación, en su web oficial, de un apartado dedicado a la información concerniente al terremoto y las distintas acciones que se llevan adelante por las administraciones y colectivos sociales (AYUNTAMIENTO DE LORCA, 2016).

Ante la situación desastrosa, se crearon dos planes de intervención: plan Lorca de 2011 y plan Lorca+ de 2013. El primero tuvo una dotación de 667,2 millones de euros y el segundo 533 millones de euros. Además de la reactivación económica a corto plazo, entre sus objetivos está el implantar un modelo económico más sostenible (LAVERDAD, 2014). El Plan Lorca+ tiene como líneas de acción: la captación de fondos de ayuda, fomento de actuaciones y dinamismo empresarial. Todas estas líneas se concretizan: en actuaciones sectoriales, definición de modelos de ayuda, etc. (tabla 1).

Entre los horizontes que contempla el plan, a corto plazo se centra en la recuperación de la actividad económica, mientras que a largo plazo (2016-2020) se plantea un modelo económico más sostenible.

Tabla 1. Líneas de acción Plan Lorca+.

Líneas de acción		
Captación de fondos de ayuda	Fomento de actuaciones	Dinamismo empresarial
Atracción de nuevos fondos	Actuaciones sectoriales	Accesos a instrumentos de apoyo
Definición de modelos de ayuda	Actuaciones transversales	Facilidades regulatorias
Difusión y apoyo a los beneficiarios	Proyectos innovadores	Apoyo a la actividad emprendedora

Fuente: elaboración propia a partir del Plan Lorca+.

Turismo y cultura se dan la mano como una de los ejes sobre los que pretende actuar el plan Lorca+, al considerar este uno de los sectores más afectados por el terremoto. Este turismo se debe basar en la atracción que puede generar su pasado judío, su actividad sísmica y su riqueza natural (PLANLORCA+, 2013:35). El plan director para la recuperación del patrimonio cultural de Lorca promovido por el Ministerio de Cultura, «tiene la pretensión de ser un documento eminentemente práctico y establecer los mecanismos de gestión que faciliten la restauración y la rehabilitación de sus edificios más relevantes que han sufrido daños por el terremoto, en un período de tiempo corto, así como de su patrimonio mueble, patrimonio arqueológico o patrimonio inmaterial dañados» (MINISTERIO DE CULTURA DE ESPAÑA, 2011:9)

Resulta curioso que el Plan contemple en su apartado de transparencia y participación, como objetivo conocer y abrir espacios de diálogo y participación con los ciudadanos de Lorca y por otra parte resulte dificultoso el acceso a este plan.

Se ha avanzado hacia nuevos escenarios con la rehabilitación de numerosos inmuebles de importante valor patrimonial (figura 3). Estos pueden formar parte de ese recurso cultural con el que construir los recursos turísticos. Aún hoy día se sigue con las demoliciones de edificios afectados (LA VERDAD, 2016) mostrando el largo proceso que siguen los correspondientes expedientes de demolición. Esto lleva a pensar la complejidad asociada a un evento desastroso de origen natural como es un terremoto.

Los pequeños avances y sobre todo las perspectivas futuras asociadas a los importantes e interesantes valores patrimoniales con los que cuenta la ciudad hacen prever el establecimiento de nuevas actitudes basadas en los documentos tratados. A todo esto, hay que añadir la respuesta de solidaridad dada por la ciudadanía de Lorca y de fuera. No obstante, la lentitud y la situación económica global de crisis hacen pensar en actitudes más bien pésimas.

Figura 3. Castillo de Lorca.



Fuente: lahistoriadeloscastillos.blogspot.com

4. Conclusiones

El terremoto deja en Lorca una situación de nuevos escenarios y nuevas actitudes desastrosas, propios de un desastre de estas magnitudes. Acto seguido bajo el principio de solidaridad institucional y social, surgen nuevos comportamientos desde dentro y fuera de la sociedad lorquina. Estas permiten volver a crear y por tanto pensar en nuevos escenarios, de futuro, para la normalización de la vida de la ciudad y de su economía. Se proyectan nuevos escenarios basados en un modelo de sostenibilidad. Estas tratan, además de conllevar, nuevas actitudes. Es como si se tratara de un binomio indisoluble entre nuevos escenarios y nuevas actitudes. Parte de estos nuevos escenarios se apoyan en sectores que se vieron afectados por el seísmo, como son el turismo y el patrimonio cultural.

Uno de los nuevos escenarios debe basarse en el rico patrimonio cultural que posee la ciudad de Lorca a través de sus edificaciones monumentales, en la revalorización de los mismos. En la potenciación de un uso turístico de los mismos que permita atraer turismo a la ciudad.

Bibliografía

- AYUNTAMIENTO DE LORCA (2011): Lorca informa. <http://www.lorca.es/lorcainforma/noticiasDetalle.asp?id=5357>. Consultado el 25 de abril de 2016.
- AYUNTAMIENTO DE LORCA (2016): Tu ayuntamiento informa. Información sobre el terremoto. <http://www.lorca.es/terremolorca.asp>. Consultado el 27 de abril de 2016.
- CONSEJERÍA DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS DE LA REGIÓN DE MURCIA (2011): Ayudas extraordinarias por el terremoto de Lorca. www.carm.es. Consultado el 25 de abril de 2016.
- INSTITUTO GEOLÓGICO Y MINERO DE ESPAÑA (2016): Terremoto en Lorca (Murcia) de magnitud 5,1. <http://info.igme.es/eventos/Terremoto%20de%20Lorca>. Consultado el 29 de abril de 2016.
- JEFATURA DEL ESTADO ESPAÑOL (2011): «Real Decreto-ley 6/2011. De 13 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en Lorca, Murcia», Boletín Oficial del Estado, de 14 de mayo de 2011, n. 115.
- LAOPINIÓN (2011): Terremoto en Lorca. <http://www.laopiniondemurcia.es/comunidad/2011/05/12/terremoto>. Consultado el 29 de abril de 2016.
- LAVERDAD (2014): El «Plan Lorca +» propone 26 actuaciones para reactivar la economía este año. <http://www.laverdad.es/murcia/v/20140107/lorca/plan-lorca-propone-actuaciones-20140107.html>. Consultado el 24 de abril de 2016.
- LAVERDAD (2016): Siguen las demoliciones cinco años después de las demoliciones. <http://www.laverdad.es/murcia/lorca/201603/08/siguen-demoliciones-cinco-anos-20160308015226-v.html>. Consultado el 27 de abril de 2016.
- MARTÍNEZ, J.J. (2011): «Características geológicas de un terremoto pequeño pero catastrófico. Lorca: el terremoto del 11 de mayo de 2011», Enseñanza de las Ciencias de la Tierra, vol. 19, n. 3, p. 362-364.

- MARTÍNEZ, J. S.; CANTAVELLA, J. V.; CABAÑAS, L. y VALERO, J. F. (2012): «El terremoto de Lorca de 11 de mayo de 2011 y la sismicidad de la región», Física de la Tierra, vol. 24, p. 17-40.
- MINISTERIO DE CULTURA DE ESPAÑA (2011): «Plan director para la recuperación del patrimonio cultural de Lorca (Murcia)».
- ROMERA, J. D. (2015): Configuración urbana de Lorca (1940-1979): Ciudad, espacio geográfico y dinámica socioeconómica. Tesis Doctoral. Universidad de Murcia.
- ORTÍZ, J. y MANZO, C. (2010): «Abordajes Frente al Terremoto y Tsunami del 27 de febrero del 2010: Experiencia de la Sociedad Chilena de Psicología Clínica (SCPC)», Terapia psicológica, v. 28, n. 2, p. 209-212.

La actual fisonomía de las ciudades españolas tras los grandes eventos: de la necesidad al abandono

JOSÉ JAVIER SERRANO LARA

Contratado Predoctoral - Grupo de Investigación de Desarrollo Rural (UDERVAL)
Instituto de Desarrollo Local, Universitat de València
j.javier.serrano@uv.es

NÉSTOR VERCHER SAVALL

Grupo de Investigación de Desarrollo Rural (UDERVAL)
Instituto de Desarrollo Local, Universitat de València
neversa@gmail.com

Resumen:

Antes de la llegada de la crisis económica y sus posteriores consecuencias, las ciudades españolas gozaban de un contexto económico boyante, lo que se plasmó en el gran número de inversiones que se realizaron en la década pasada. Entre dichas inversiones destaca la celebración de grandes eventos, con el objetivo de posicionarse en el «mapa internacional» del turismo y, precisamente, atraer turistas a las ciudades. Como consecuencia de la celebración de los eventos de una amplia tipología (culturales, deportivos, religiosos, etc.) se produjeron grandes reformas urbanas en las ciudades debido a la necesidad de un espacio donde celebrar dichos eventos. Por esta razón, el presente trabajo tiene como finalidad estudiar el impacto urbano de la celebración de los grandes eventos, y de forma más general, los principales efectos en el ámbito económico, medioambiental y social.

Para ello, se analizarán cuáles han sido los cambios de usos del suelo, antes y después, en tres ciudades que han celebrado eventos Valencia (America's Cup y Fórmula 1), Barcelona (Fòrum de les Cultures) y Zaragoza (Exposición Internacional). También se estudiará el estado actual de los equipamientos con los que se dotaron estas áreas a propósito de los hitos turísticos y, por último, se analizarán los costes económicos, sociales y medioambientales derivados de los eventos. La metodología empleada se basa en el análisis de los cambios de usos del suelo urbanos derivados de la celebración de los eventos, a partir de imágenes aéreas de las zonas durante dos periodos (antes y después de los eventos), digitalizando los usos del suelo, extrayendo el área (m²) con el fin de estudiar cuantitativamente los cambios producidos a través del software ARCGIS 10.1. Asimismo, para conocer el estado actual de los equipamientos, así como los distintos costes asociados a los eventos, se emplearán diferentes informes económicos que las administraciones públicas sacaron a la luz tras la clausura de los eventos, la información de los medios de comunicación sobre el estado actual de las infraestructuras y otras fuentes oficiales de datos secundarios.

A partir de ello, se puede considerar que la celebración de grandes eventos en las ciudades españolas ha sido utilizada como evasiva por parte de las administraciones locales con el fin de urbanizar determinadas zonas de dichas ciudades o reurbanizar zonas degradadas de las mismas. Como consecuencia, encontramos en la actualidad nuevas áreas urbanas que, tras la finalización de los eventos, no han sido aprovechadas. Por esta razón, han quedado abandonadas en el olvido, sin un uso claro, con signos de degradación y ocasionado

grandes costes a las administraciones, es decir, ¿era necesario urbanizar nuevas zonas para la realización de los eventos? ¿Se urbanizaban las nuevas áreas urbanas de los eventos pensando en el medio y largo plazo? O, por el contrario, ¿es precisamente esa visión cortoplacista (duración del evento) la que explica el actual desuso y abandono de las infraestructuras?

Palabras clave: grandes eventos, reformas urbanas, usos del suelo, edificios espectáculo, España

Abstract: The current physiognomy of the Spanish cities after international events: from the need to the abandon

Before the advent of the economic crisis and its aftermath, the Spanish cities had a buoyant economic context, which is reflected in the large number of investments made in the past decade. Such investments include the celebration of international events, with the aim of entering the «international map» of tourism and, precisely, attract tourists to the cities. As a consequence of the celebration in a wide typology of events (cultural, sports, religious, etc.) large urban reforms occurred in the cities due to the need for a space to celebrate such events. For this reason, the present paper has the purpose to study the urban impact of celebration of the international events, and more generally, the main effects on economic, environmental and social fields.

To this end, we will analyze what have been the changes in land uses, before and after, in three cities that have been celebrated events, Valencia (America's Cup and Formula 1), Barcelona (Fòrum de les Cultures) and Zaragoza (International exhibition). We will also study the current state of the facilities with which these areas about the tourist landmarks and, finally, we will also analyze economic, social and environmental costs of the events. The methodology is based on analysis of changes of uses of urban land derived from celebration events, from aerial photos of areas during two periods (before and after events) digitizing land use, extracting area (m²) in order to quantitatively study changes, through software ARCGIS 10.1. Likewise, to know the current state of the facilities and the different costs associated with events, we will use diverse types of economic reports that the government published after the closing of the events, the information from the mass media about current state of the infrastructures and other official sources of secondary data.

From this, it can be considered that the international events in the Spanish cities has been used as evasive by local authorities in order to develop certain areas of these cities or redevelop degraded areas thereof. As a consequence, we find today new urban areas that, following the completion of the events, have not been exploited. For this reason, they have been abandoned in oblivion, with no clear use, with signs of degradation and caused significant costs administrations, that is to say, was it necessary to develop new areas for the celebration of events? Will new urban areas of events planning in the medium and long term urbanized? Or, on the conversely, it is precisely this shortsightedness (duration of the event) which explains the current disuse and abandon of infrastructure?

Keywords: international events, urban remodel, land use, white elephants, Spain

1. Introducción: el turismo y los grandes eventos en España

Desde hace no más de una década el turismo urbano y la celebración de los grandes eventos son además de por sí mismos temas importantes, cada vez más, se han ido vinculando el uno con el otro, es decir, las ciudades han intentado conseguir cualquier tipo de evento, ya que estos han actuado como motores dinamizadores del turismo en las ciudades. Un claro ejemplo de esta relación se puede observar en los cambios en la tipología urbana (DEL ROMERO, 2010; GASTALDI Y CAMERIN, 2015; DEL ROMERO, 2015), a través de la construcción de edificios-espectáculo (RIUS-ULLDEMOLINS *et. al.*, 2015) para la promoción de la ciudad y como símbolo del gran evento; pero también en la generación de empleo, creación de nuevas infraestructuras, llegada de turistas, etc.

La primera cuestión fundamental de la investigación es dar respuesta a un conjunto de conceptos básicos en nuestro campo de estudio: turismo urbano, turista, visitante de día o excursionista, residente, eventos y edificios-espectáculo.

La Organización Mundial del Turismo (OMT) define el turismo urbano como «aquella actividad o acción de viajar que es realizada por un conjunto de personas cuyo destino es la ciudad, y que comprende todas aquellas actividades que llevan a cabo los turistas o visitantes durante su estancia» (OMT, 2008: 2). Una segunda cuestión es diferenciar el concepto de visitante. La OMT (2008: 13) lo define como «persona que viaja a un destino distinto al de su entorno habitual, por una duración inferior a un año, con cualquier finalidad principal (ocio, negocios u otro motivo) que no sea la de ser empleado por una entidad residente del lugar visitado». A su vez, el visitante puede ser clasificado como turista (si la persona que viaja pernocta fuera de su lugar de residencia) (OMT, 2008: 12), excursionista o visitante de día (es la persona que viaja, pero no pernocta) (LEASK, 2010: 156; OMT, 2008: 9) o residente (aquella persona que visita el propio lugar donde reside) (OMT, 2008: 8). Para la definición de evento tenemos por un lado la realizada por GOLDBLATT (1997: 2), «special event is a unique moment in time celebrated with ceremony and ritual to satisfy specific needs»; por otro lado, la Real Academia Española (RAE) lo define como «suceso importante y programado, de índole social, académica, artística o deportiva, susceptible de atraer turistas». Por último, el concepto de edificio-espectáculo o también conocido por su nombre en inglés *white elephants*, son definidos por RIUS-ULLDEMOLINS *et. al.* (2015: 11): «are buildings and places that quickly see the utility for which they were built (either because the major event for which they were designed ends or because the actual uses are different than the intended uses, creating what Augé (2003) terms as modern, underused ruins in the process of degradation».

El punto de partida de esta unión entre turismo urbano y eventos en España, se puede encontrar en tres grandes hechos en la década de los 90, que son: la designación de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos (JJ. OO.) de 1992, la elección de Sevilla como emplazamiento para la Exposición Universal en 1992, y, por último, la inauguración en 1997 del museo Guggenheim de Bilbao. Estos tres hechos se pueden considerar el origen de la dinámica de eventos como captadores de turistas que se ha extendido a todo el territorio español en esta década. En cambio, MOIX (2010: 9) añade la celebración de Madrid como Ciudad Europea de la Cultura en 1992 como otro de los eventos que supusieron el inicio de esta dinámica.

Desde ese momento, la cantidad de grandes eventos celebrados en la última década en España ha sido un mercado en alza, y la competencia nacional e internacional entre ciudades y territorios por atraer eventos culturales y deportivos ha sido muy alta (GASTALDI

Y CAMERIN, 2015: 73-74). Prueba de ello es que, en la última década, en España se han celebrado más de una veintena de eventos repartido por toda la geografía y de una amplia tipología. Dentro de los eventos podemos encontrar una amplia clasificación como las celebraciones culturales, arte y entretenimiento, eventos religiosos, eventos público-políticos, eventos comerciales, eventos científicos-educativos y competiciones deportivas, siendo esta última junto con las culturales las tipologías de eventos que más han proliferado en las ciudades españolas (GONZÁLEZ Y MORALES, 2009: 100-101; AÑÓ, 2011: 50).

La designación de las ciudades españolas como sede de los eventos ha llevado de forma paralela grandes reformas urbanas, construcciones de grandes infraestructuras y de símbolos de los eventos, también conocidos como edificios-espectáculo o *white elephants*. Estas reformas eran un elemento necesario, imprescindible y casi obligatorio en cualquier ciudad para la celebración del evento. Esta idea es recogida por RIUS-ULLDEMOLINS *et. al.* (2015: 11-12): «strategy that aims to attract the public generating a euphoria that distracts from the process of urban transformation that accompanies it and sometimes it could be used to justify its negative effects on the most excluded sectors». Tras la celebración de los eventos en las ciudades estos equipamientos e infraestructuras se han visto infrutilizadas, sin un uso claro, en desuso y ocasionando un gran coste para las administraciones públicas tal y como recoge RIUS-ULLDEMOLINS (2015: 12): «however, it soon becomes clear that these infrastructures usually are over planned budget as other megaprojects, are expensive to manage, difficult to make profitable, and difficult to maintain».

2. Hipótesis y metodología

Ante esta realidad nos planteamos una serie de interrogantes que marcaran el inicio de nuestra investigación: ¿cuáles son los cambios que se han producido en las zonas seleccionadas para acoger los eventos? ¿Cómo se encuentran actualmente dichas áreas y los equipamientos con que se dotaron a propósito de los hitos turísticos? ¿Qué efectos en términos económicos, ambientales y sociales han generado estos procesos de remodelación territorial dirigidos a acoger grandes eventos? ¿Se urbanizaban las nuevas áreas urbanas de los eventos pensando en el medio y largo plazo? ¿Es precisamente esa visión cortoplacista (duración del evento) la que explica el actual desuso y abandono de las infraestructuras?

La hipótesis en la que se basa este trabajo es que los nuevos espacios urbanos construidos y utilizados para la celebración de los grandes eventos en las ciudades españolas no han alcanzado todas las metas planteadas en materia de atracción turística. Han dejado a su paso en las ciudades, principalmente, un vuelco urbanístico de tremendo calado, así como costes de oportunidad y económicos en forma de deudas que, hoy aún más, lastran las finanzas públicas regionales y municipales. Su (des)uso actual significa un obstáculo a nuevas iniciativas públicas más eficientes y, en algunas ocasiones, los efectos han alcanzado la dimensión social engendrando auténticos fenómenos de gentrificación.

El objetivo principal de la investigación es estudiar y cuantificar el cambio urbano que se deriva de la celebración de los grandes eventos en las ciudades españolas. Al mismo tiempo, hay una serie de objetivos más específicos como analizar el coste económico del evento, incluidos los grandes edificios-espectáculo; estudiar el impacto medioambiental que se deriva de la construcción de las infraestructuras; y, por último, identificar algunos de los cambios sociales más destacados a raíz de la celebración de los eventos.

Para ello se han seleccionado tres ciudades españolas Valencia, Barcelona y Zaragoza, donde se han celebrado eventos que han tenido gran repercusión. Se analizará cuáles han sido los cambios de usos del suelo, antes y después, en los eventos del Fòrum de les Cultures (Barcelona), America's Cup y Fórmula 1 (F1) (Valencia), y Exposición Internacional (Zaragoza) a partir de imágenes aéreas de las zonas durante dos periodos (antes y después de los eventos) digitalizando los usos del suelo y extrayendo el área (m²) con el fin de estudiar cuantitativamente los cambios producidos a través del software ArcGis 10.1. Para conocer el estado actual de los equipamientos, así como los distintos costes asociados a los eventos, se emplearán diferentes informes económicos que las administraciones públicas sacaron a la luz tras la clausura de los eventos, la información de los medios de comunicación sobre el estado actual de las infraestructuras y otras fuentes oficiales de datos secundarios.

3. Los grandes eventos como motor de cambio de usos del suelo

3.1. Valencia mirando al mar: el puerto de Valencia

Valencia, durante muchas décadas ha vivido de espaldas al mar, a pesar de contar con un puerto desde época romana. La capital del Turia no había celebrado ningún evento en la década de los 90, tan solo en 1909 una exposición regional destinada al comercio y la industria y, en 1929, una exposición internacional. Pero en otoño de 2003 la ciudad de Valencia fue elegida sede del evento deportivo más prestigioso y elitista del mundo de la vela, la 32^a America's Cup y, más tarde, la 33^a edición. Simultáneamente, entre 2005 y 2007 comenzaron las negociaciones para que Valencia acogiera el Gran Premio de Europa de Fórmula 1, y fue así desde 2008 hasta 2014. El escenario elegido para ambos eventos fue el puerto de Valencia. Con este fin, fueron necesarias dos reformas casi consecutivas de la primitiva y degradada dársena interior del puerto.

Por un lado, para la 32^a America's Cup se reformó la dársena interior del puerto, ya que esta estaba unida al puerto comercial, por lo que las embarcaciones de vela debían pasar por todo el puerto para salir a navegar, así que se decidió reformar la marina. En su reforma se pasó de una única dársena a dos puertos independientes, uno deportivo y otro comercial. Para ello se abrió un canal de 800 metros de largo por 70 metros de ancho y 7 metros de calado que daba acceso independiente y directo al mar (MIRANDA, 2007: 723). Además, se aprovecharon los antiguos y degradados tinglados del puerto, espacios públicos y de gran riqueza artística, para instalar las bases de los doce equipos con hangares desmontables que aún hoy continúan montadas. Por otro lado, para la celebración de la F1 en Valencia, el puerto volvía a ser el escenario seleccionado para localizar un circuito urbano. Para la creación de la pista, se realizaron grandes reformas en el puerto deportivo con la intención de adaptarse a la normativa de seguridad y construir el circuito. Además, se tuvieron que adecuar y reformar de nuevo los tinglados del puerto para los boxes, zona VIP, *paddock*, etc.

Si analizamos los cambios de usos del suelo, se han seleccionado el año 2000 antes de la designación de Valencia como sede de eventos, y 2011 cuando Valencia ya había sido sede de la copa de vela y la Fórmula 1. De esta forma, observamos cómo con esta reforma urbana (tabla 1 y figura 1) se ha ganado espacio al mar, y se ha reducido espacio a las playas y espigones originales con el consiguiente perjuicio medioambiental. Al mismo tiempo podemos ver que se ha aumentado el espacio que ocupa el puerto, pasando de una única dársena a dos puertos independientes, siendo el comercial casi cuatro veces mayor que el deportivo. Además, se puede observar de forma clara la creación del canal independiente de acceso al nuevo puerto deportivo. La zona urbana ha ascendido un 11%, los viales han aumentado un 38%, la zona sin urbanizar desciende un 30%, mientras que el río Turia desciende su superficie al aire libre un 35%.

El cambio de usos del suelo llevó asociado un conjunto de impactos ambientales tal y como se ha podido observar en la Tabla 1. En la línea de lo que señalan SERRA y ESTEBAN (2012), por un lado, las ampliaciones tanto del puerto deportivo como comercial han sido ganando metros al mar, con la siguiente reducción de este y el conjunto de consecuencias que eso tiene como la destrucción del fondo marino para la construcción de los cimientos. Por otro lado, al aumentar el tamaño hacía el este del puerto se ha producido la interrupción de la deriva litoral de norte a sur y, por tanto, de los sedimentos que esta transporta. En consecuencia, se ha ocasionado una acumulación de material sedimentario en la playa norte del puerto (figura 1) mientras que en la playa sur del puerto estos materiales no llegan lo que provoca grandes procesos erosivos tanto de la «barrera de estabilidad», que se localiza en las profundidades de la playa, como la propia playa que ha reducido 12 metros su tamaño entre 2008 y 2012. Esto pone en peligro el mantenimiento y supervivencia de la playa sur, a no ser que se realicen transportes artificiales de sedimentos desde el norte al sur.

Para la celebración de ambos eventos se construyeron dos edificios-espectáculo. Para la America's Cup se edificó el Veles e Vents, dentro de la dársena interior del puerto, diseñado por el británico David Chipperfield y el madrileño Fermín Vázquez. Un diseño de cuatro plantas con grandes plataformas que forman terrazas con el objetivo de ver el mar, las regatas y el canal de acceso al puerto con una superficie de 10.000 m² (PROMATERIALES, 2007: 3). Para la celebración de la Fórmula 1 también se construyó un símbolo, en este caso fue un puente giratorio por el que los coches de F1 pasaban a toda velocidad cruzando el mar Mediterráneo. Como el tiempo para hacer la reforma era muy reducido, se decidió aprovechar un antiguo puente que estaba en la dársena interior y que con la primera reforma para la America's Cup quedó en un lateral. Este puente originalmente era un puente levadizo que unía los muelles de poniente y levante, más tarde se transformó en una estructura fija por la que circulaba una vía del tren y, por último, se trasladó a la parte final del nuevo canal para conectar las dos partes de la dársena y se hizo giratorio hacer compatible la F1 y la 33ª America's Cup (MUELAS, 2007).

Tabla 1: cambios de usos del suelo en el puerto de Valencia 2000-2010.

Zonas	Área 2000 (M ²)	Área 2000 (%)	Área 2010 (M ²)	Área 2010 (%)	Diferencia (%)
Mar Mediterráneo	2.840.387	40%	2.251.713	32%	-21%
Dársena puerto	1.297.790	18%	0	0%	-100%
Puerto deportivo	0	0%	440.927,72	6%	34%
Puerto comercial	0	0%	1.504.075	21%	116%
Playa/espigones	140.611,7	2%	86.018,25	1%	-39%
Zona urbana	1.527.915	22%	1.698.528	24%	11%
Zona sin urbanizar	898.795	13%	632.062,3	9%	-30%
Viales	307.563	4%	423.137,3	6%	38%
Río Turia	67.514	1%	44.114,1	1%	-35%
Total	7.080.575	100%	7.080.575	100%	-

Fuente: elaboración propia a partir de ArcGis.

Figura 1: usos del suelo en el puerto de Valencia antes (2000) y después (2010) de la celebración de los eventos de la America's Cup y Fórmula 1.



Fuente: elaboración propia a partir del ICV y ArcGis.

3.2. Barcelona y la búsqueda de la consolidación: la desembocadura del río Besós

Al contrario que Valencia, Barcelona ha sabido aprovechar y organizar grandes acontecimientos que le han servido de estímulo para su propio crecimiento. Pero la cita que cambió la forma urbanística, turística, etc. de la ciudad condal fueron los Juegos Olímpicos de 1992. La cita olímpica posicionó la ciudad en el mapa internacional. Además, sirvió para realizar un gran número de reformas y construir infraestructuras. Tras el éxito de este evento, doce años después la ciudad quería otro evento que consolidase aún más si cabe en el panorama internacional.

Entre 1996 y 1997, el que fue alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, quería organizar un evento en la ciudad que «la despertara del letargo posolímpico» (CIA Y FANCELLI, 2004). El posterior alcalde Joan Clos recogió la idea y le dio forma, es decir, sería un evento nuevo, innovador, que nunca antes se había celebrado y con el que se conseguiría una gran proyección internacional. El evento seleccionado fue El Fòrum, que nació ligado a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación y la Cultura (UNESCO) (FUNDACIÓ FÒRUM, 2004). El Fòrum se definía como un festival de encuentro de las culturas de todo el mundo organizado en torno a talleres, seminarios, espectáculo... (DEL ROMERO, 2010).

Para la celebración de este acontecimiento, se podrían haber elegido muchas zonas de Barcelona sin necesidad de crear nuevos equipamientos (DEL ROMERO, 2010: 316). Este evento sirvió como pretexto para regenerar el frente marítimo de Barcelona. El lugar donde se celebró el evento fueron los terrenos situados al final de la avenida diagonal, la desembocadura del río Besós, y muy próximo al tradicional y degradado barrio de la Mina. Para ello, se realizó una gran transformación de un área de unas 40 ha. Tradicionalmente, había sido una zona poco atractiva, ya que había una depuradora y una central térmica. Así que se trataba de convertir una zona sin valor aparente en una nueva zona elitista de la ciudad. Joan Clos, dijo «si coger una depuradora y convertirla en un espacio cívico no es una muestra de los paradigmas culturales del siglo XXI, que venga alguien y me explique en qué consiste la cultura en el siglo XXI» (CIA Y FANCELLI, 2004).

La reforma urbanística se centro de forma exclusiva en al fachada litoral del Besòs, donde se cambió la apariencia degradada (Figura 2). En el espacio reservado al Fòrum se construyeron un conjunto de edificios destinados al conjunto de reuniones, exposiciones, debates, etc. donde se prestó especial atención al medio ambiente y a la sostenibilidad de los edificios (FUNDACIÓ FÒRUM, 2004). Además, esta obra llevó asociada la construcción del puerto deportivo San Adrián del Besòs. Para ello, la depuradora pasó a ser subterránea y la central térmica redujo su tamaño para ganar espacio para el área del Fòrum (Figura 2).

Si analizamos los cambios en el usos del suelo antes y después del Fòrum de les Cultures (Tabla 2 y Figura 2). Para la construcción del Fòrum se ganó espacio al mar Mediterráneo, ya que si analizamos la misma área el mar reduce su presencia un 15%. Lo mismo pasó con las playas y los espigones que se reducen un 40%(antes había una continuidad en la playa y ahora no), es decir, hay cambios en la fisonomía marítima, con la construcción de nuevos espigones como en la desembocadura del río Besós lo que hace que aumente su área un 53% por la acumulación de material (se prolonga la desembocadura). La zona urbanizada aumentó un 73%, ya que además del área Fòrum (4 ha., es decir, un 12% del área total analizada) se urbanizó las proximidades como se puede observar en la Figura 2, y, por tanto, el área sin urbanizar descendió un 83%. Esto también provoca el aumento de viales un 7%. También se puede comprobar cómo se reduce el tamaño de la central térmica

un 14%, dejando más espacio para el área Fòrum y jardines que ocupan un 3% del área analizada. La depuradora pasa de ocupar un 3% a un 0%, ya que está situada justo debajo del área Fòrum y así liberar espacio para el recinto.

Tabla 2: Cambios de usos del suelo en la desembocadura del río Besòs 2001-2008.

Zonas	Área 2001 (M ²)	Área 2001 (%)	Área 2008 (M ²)	Área 2008 (%)	Diferencia (%)
Mar Mediterráneo	1.486.890	43%	1.267.020	37%	-15%
Río Besòs	19.301,20	1%	29.453,5	1%	53%
Playa y Espigones	91.650,17	3%	54.623,80	2%	-40%
Zona Urbanizada	600.831	17%	1.040.720	30%	73%
Viales	289.128	8%	309.989	9%	7%
Zona Sin Urbanizar	730.550	21%	123.924	4%	-83%
Área Fòrum Cultures	0	0%	417.685	12%	100%
Central Térmica	149.123	4%	128.974	4%	-14%
Jardines	0	0%	98.654	3%	100%
Depuradora	103.570	3%	0	0%	-100%
Total	3.471.043	100%	3.471.043	100%	-

Fuente: Elaboración propia a partir de ArcGis

Desde el punto de vista medioambiental esta reforma tuvo graves consecuencias, puesto que supuso la construcción de grandes espigones en el mar que, junto al puerto deportivo próximo a la zona del Fórum, ocasionaron la destrucción del fondo marino (ORDÓÑEZ, 2004). También hubo problemas de acumulación de arena en la playa próxima a la desembocadura del río Besòs, lo que provocó erosión en las playas de Barcelona, que necesitaron un aporte extra de sedimentos. Al alterar la fachada litoral de una forma tan drástica se produjeron grandes alteraciones medioambientales negativas, poniendo en duda la sostenibilidad que el Fòrum decía defender como concepto teórico.

Al igual que en el caso de Valencia, este evento también necesitaba un símbolo, un emblema, una imagen con la que identificar el evento y al mismo tiempo la ciudad de Barcelona. Para ello se diseñó *el edificio Fòrum* por parte de los arquitectos suizos Jacques Herzog y Pierre de Meuron, un edificio triangular donde cada lado del triángulo tiene 180 metros y 25 metros de altura (aunque no es un edificio plano, sino que se adapta a la orografía, su parte más baja son 10 metros y la más alta 25 metros). El diseño de la fachada está llena de espejos (teñidos de azul) para que reflejara el cielo y con un techo cubierto de agua azulada como alegoría del Mediterráneo en el paisaje (ANGULO, 2015; FUNDACIÓ FÒRUM, 2004; VIÑAS, 2004). Este edificio tenía una doble la función, por un lado cubrir la plaza pública del Fòrum y, por otro lado, albergar en su interior un auditorio.

Figura 2: Usos del suelo en la desembocadura del río Besós antes (2001) y después (2008) de la celebración del evento del Fòrum de les Cultures.



Fuente: Elaboración propia a partir del ICC y ArcGis

3.3. Zaragoza y su expansión: El meandro de Ranillas

Al contrario que Barcelona y Valencia, Zaragoza nunca antes había celebrado ningún evento. Dentro del boom de grandes eventos, turistas, promoción de ciudades, etc. Zaragoza siguió la estela de otras muchas ciudades españolas que habían apostado por la celebración de eventos para la internacionalización de la ciudad, para ello confió en una Exposición Internacional.

Tradicionalmente, en territorio español, se habían celebrado multitud de exposiciones universales, internacionales y regionales. El precedente más reciente era Sevilla en 1992 donde se organizó una exposición universal con éxito de países participantes, Comunidades Autónomas y visitantes. Sin embargo, el coste del evento rondó el billón de pesetas y el endeudamiento de las administraciones públicas continua existiendo (DEL ROMERO, 2010).

En 2003 Zaragoza presentó su candidatura a la Exposición Internacional bajo el título *“Agua y desarrollo sostenible”* y un año más tarde fue elegida sede de la Exposición para el año 2008 por la Oficina Internacional de Exposiciones (BIE). Para la celebración de este acontecimiento en vez de utilizar los equipamientos que disponía la ciudad, se decidió construir todos los equipamientos necesarios en el meandro de Ranillas. El meandro de Ranillas se sitúa en el río Ebro antes de entrar en el caso urbano de Zaragoza con una superficie aproximada de unas 20-25 hectáreas. Este espacio se había utilizado de manera tradicional para la explotación agrícola debido a la fertilidad de sus tierras. Esta se produce como consecuencia de las sucesivas inundaciones/desbordamientos del río Ebro en el meandro (nutrientes).

El lugar para la celebración de este evento fue el Meandro de Ranillas, a pesar de que los expertos desaconsejaban (entre los que se encontraba el profesor de geografía física de la Universidad de Zaragoza Alfredo Ollero) esta ubicación por varios motivos desde el punto de vista ecológico, medioambiental y sostenible, ya que *“el riesgo de inundación y los niveles de crecida se ha incrementado en Zaragoza no por la gravas sino por la urbanización, por la impermeabilización de las orillas de río... Las propias construcciones de la EXPO en Ranillas van a provocar incrementos del nivel del agua”* (OLLERO, 2008; 2). Aunque el mayor inconveniente era que el meandro era una llanura de inundación del río Ebro (Figura 3). A pesar del rechazo de colectivos sociales y expertos, las administraciones públicas locales y regionales decidieron que el meandro era el mejor lugar donde ubicar la Exposición Internacional.

El meandro de Ranillas ha sido y es una zona de inundación tal y como recoge el MAGRAMA en su cartografía de zonas inundables (Figura 3). El meandro de ranillas siempre aparece afectado en la cartografía como zona con riesgo de inundación en los distintos periodos temporales de retorno (10, 50, 100 y 500 años) (MAGRAMA). Entre todas ellas la más peligrosa es la de 10 años, porque es la de mayor probabilidad, y afecta a las orillas del meandro más próximas al río Ebro. En cambio, si analizamos la zona de inundación con una periodicidad de 50 años (frecuente), esta afecta casi a la totalidad del meandro, excepto a la zona construida ya que se construyeron defensas contra las inundaciones (PÉREZ, 2012). Este es el motivo, por un lado, por el que los expertos, geólogos y geógrafos entre otros, desaconsejaban la construcción del evento en este espacio y, por otro lado, que explica por qué desde que se construyó la exposición (OLLERO, 2008), el recinto cada pocos años se inunda y provoca desperfectos como por ejemplo, en el embarcadero, en los parques próximos, etc.

Figura 3: Riesgo de inundación en el meandro de Ranillas (Zaragoza).



Fuente: Elaboración propia a partir del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA)

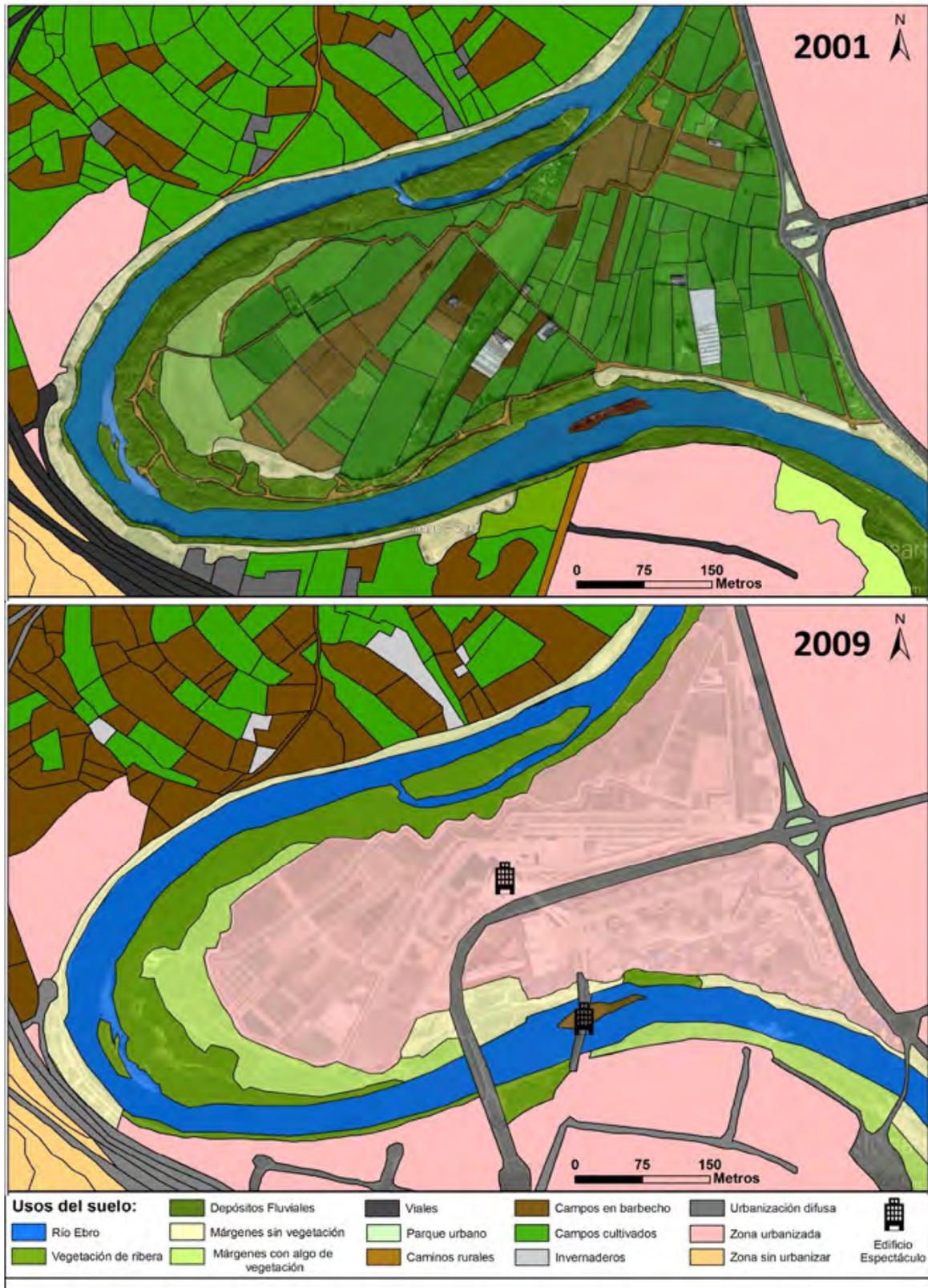
Esta elección ocasionó grandes cambios e impactos en el meandro de Ranillas tal y como se puede observar en la Tabla 3 y en Figura 4. Antes de la celebración de la Exposición en el meandro de Ranillas predominaban los campos de cultivo y de barbecho (44,5%), dentro del meandro también se podían localizar caminos rurales que conectaban las parcelas (3,5%), así como invernaderos y algunas zonas urbanizadas (difusas) 0,9% y 0,3% respectivamente. La vegetación de ribera y el propio río ocupaban un alto porcentaje de superficie (36%). Es decir, antes de la llegada del evento el meandro era una zona “poco artificializada” donde predominaban los campos de cultivo y la vegetación.

Tabla 3: Cambios de usos del suelo en el meandro de Ranillas 2001-2009

Zonas	Área 2001 (M ²)	Área 2001 (%)	Área 2009 (M ²)	Área 2009 (%)	Diferencia (%)
Río Ebro	73.239	19,0%	73.239	19,0%	0%
Vegetación de ribera	66.336,60	17,2%	49.858,70	12,9%	-25%
Márgenes sin vegetación	30.881,80	8,0%	26.782,90	6,9%	-13%
Márgenes con algo de vegetación	11.718,10	3,0%	29.645	7,7%	153%
Depósitos fluviales	1.105,26	0,3%	1.078,70	0,3%	-2%
Viales	11.348,30	2,9%	31.337,90	8,1%	176%
Parque rotondas	1.412,05	0,4%	1.412,05	0,4%	0%
Caminos rurales	13.465,90	3,5%	0	0%	-100%
Campos cultivados	136.046	35,2%	0	0%	-100%
Campos en barbecho	35.802,30	9,3%	0	0%	-100%
Invernaderos	3.557,64	0,9%	0	0%	-100%
Urbanización difusa	1.089,61	0,3%	0	0%	-100%
Zona urbanizada	0	0%	172.648,9	44,7%	100%
Zona sin urbanizar	0	0%	0	0%	0%
Total	386.003	100%	386.003	100%	-

Fuente: Elaboración propia a partir de ArcGis

Figura 4: Usos del suelo en el meandro de Ranillas antes (2001) y después (2009) de la celebración del evento de la Exposición Internacional.



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth y ArcGis

Por el contrario, si analizamos esta misma zona tras la celebración de la exposición Internacional de 2008, se observa como las zonas que anteriormente eran ocupadas por los cultivos, caminos rurales, invernaderos o urbanización difusa se han perdido a favor de las zonas urbanizadas, las cuales ocupan casi la mitad del espacio del meandro (45%). Otro de los grandes cambios es el aumento (176%) de la presencia de viales como consecuencia de la articulación urbana entre las zonas urbanas limítrofes y el propio meandro. La vegetación también se vio alterada, por un lado la vegetación de ribera dentro del meandro se ha visto reducida en favor de, por un lado, la urbanización y, por otro lado, la construcción de márgenes “urbanizados” con algo de vegetación (Parques urbanos en las orillas del río). En conclusión, tras la celebración del evento esta misma zona presenta una imagen totalmente transformada y artificializada; las zonas agrícolas han desaparecido mientras que las zonas urbanizadas (edificaciones y viales) han aumentado su presencia más de un 200%.

Al igual que ocurrió en los otros casos de estudio, Zaragoza decidió construir un conjunto de edificios-espectáculos que reforzaran la imagen del evento y, en consecuencia, de la ciudad. Del conjunto de edificaciones y pabellones que se construyeron para la Exposición Internacional, destacaron dos edificaciones, la torre del agua y el pabellón puente.

Con respecto al primer edificio (La torre del agua) es una torre de 80 metros de altura que fue el edificio central de la Exposición y su peculiaridad viene en su forma de gota de agua en su planta (GÓMEZ Y MARTÍNEZ, 2008). Respecto al Pabellón Puente, la peculiaridad de este proyecto empieza en el diseño realizado por la prestigiosa arquitecta iraquí Zaha Hadid y termina con la doble concepción de este: por un lado, conectar las dos orillas del río y, por otro lado, servir como parte de la Exposición (siendo un pabellón más). Con respecto a la estructura, esta tenía un diseño innovador en forma de gladiolo, trenzada y organizada en cuatro secciones simulando las cuatro vainas de la flor y se distribuía en dos plantas con una superficie total de 250 metros (CORRES, *et. al.*, 2008).

4. El impacto y coste socioeconómico de los grandes eventos

Los grandes eventos suponen una enorme fuente de ingresos para los territorios anfitriones. Como es bien sabido, precisamente, los beneficios potenciales que estos eventos pueden generar representan uno de los argumentos a favor que más eco adquiere desde las posiciones políticas que los defienden y promocionan. Estos beneficios se concretan en diferentes términos (ingresos directos, desarrollo del tejido productivo, mejora de la imagen de la ciudad/región, etc.) y, como muestra la experiencia, con frecuencia se exageran para conseguir el beneplácito de la opinión pública. En este punto, es de primera necesidad llevar a cabo meticulosos estudios *ex ante* (y *ex post*) sobre la viabilidad económica del proyecto, esto es, por ejemplo, análisis coste-beneficio. Este tipo de trabajos aconsejan el estudio exhaustivo de todo lo que implica el evento en términos económicos. Por el lado de los costes, conviene diferenciar las inversiones en infraestructuras deportivas/culturales, los costes de organización, los gastos de mantenimiento de las infraestructuras ad hoc, las inversiones en otras infraestructuras (transporte, hoteles...) y los costes externos (aglomeraciones, atascos...). Por el lado de los beneficios, se puede hablar de beneficios privados directos (inmediatos o previstos), beneficios privados indirectos o inducidos (turismo, dinamismo productivo asociado...) y los beneficios externos (efectos económicos externos, ventajas sociales y otros efectos externos varios) (Ramírez, Ordaz y Rueda, 2007).

Nuestro estudio, de ninguna manera, pretender llevar a cabo un análisis de tal envergadura, pero sí nos interesa realizar una aproximación en estos términos para conocer las rentabilidades de los eventos, en especial para las arcas públicas, así como el impacto económico global que se deriva.

4.1. Valencia: America's Cup y Fórmula 1

La America's Cup y la Fórmula 1 supusieron dos eventos de gran calado en la economía valenciana, tanto en su vertiente pública como en la privada. La información económica al respecto es relativamente asimétrica, pues el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE), de participación pública y privada, sacó a la luz en 2007 un estudio sobre el impacto económico de la XXXII edición de la Copa América en Valencia. Sin embargo, pese a existir, no se hicieron públicos los informes relativos a la XXXIII edición de la Copa América y a las distintas ediciones de la Fórmula 1.

De este modo, las principales cifras presentadas en el citado informe del IVIE (2007), centradas más en el gasto como un todo (impacto económico global) que en la rentabilidad del proyecto, señalan que la celebración de la America's Cup en el periodo 2004-2007 supuso una inyección económica de 2.768 millones de euros en la economía regional. Desde las administraciones públicas, el volumen más importante lo asumió el Consell (45,05%), seguido del Consorcio de Valencia 2007 (16%), el Gobierno Central (10%), el Ayuntamiento de Valencia (3%) y el Ayuntamiento de Gandía (1%). En total, el gasto público alcanzó la cifra de 2.063.320.231 €.

Estos costes asumidos por el sector público se destinaron principalmente a las infraestructuras construidas específicamente para los eventos, así como a la remodelación de las existentes. Por ejemplo, el Veles e Vents, edificio insignia de la America's Cup, supuso un coste de algo más de 3 millones de euros. Por su parte, el puente que en su origen era levadizo, entre las reformas para la America's Cup y las llevadas a cabo para su uso en la Fórmula 1, movilizó alrededor de 31 millones de euros. Su construcción, iniciada en 2002, supuso 14 millones de euros. Su traslado con la America's Cup implicó un gasto de 6 millones más. Con la Fórmula 1, la aplicación de movimiento giratorio y su ampliación obligó a desembolsar más de 11 millones de euros. En total, el 74% del gasto inyectado para la celebración del evento de la America's Cup fue inversión en infraestructuras y, por tanto, mayormente de la Administración Pública.

En cuanto a los costes de organización, el canon organizativo del evento fue de 36 millones. Además, el Consorcio de Valencia 2007 generó un gasto corriente de 17,5 millones de euros. A estos gastos, hay que considerar los gastos privados de los organizadores del evento, que fueron de 95 millones de euros. Respecto a las inversiones en otras infraestructuras no relacionadas directamente con la America's Cup (aeropuertos de Manises, carreteras, ferrocarriles...), asumidas por el Gobierno Central, alcanzaron los 288,4 millones de euros.

Frente a los costes de la America's Cup, los beneficios más contundentes proceden de las siguientes fuentes privadas ejercientes de gasto: equipos participantes (355 millones), visitantes (124 millones), megayates (25,1 millones), medios de comunicación (17,5 millones), organizadores AC Management (95 millones), otros gastos (Club Náutico de Gandía y hosteleros) (9,3 millones de euros).

En global, en la primera edición de la America's Cup, mientras la inversión pública realizada fue de más de 2 mil millones de euros, los beneficios procedentes de los gastos

descritos en los puntos anteriores apenas superaron los 700 millones de euros. Así, se evidencia el negativo resultado contable de la America's Cup en Valencia y, en especial, para las arcas públicas. Sin embargo, cabe recalcar algunos beneficios externos de la America's Cup procedentes de los 8000 artículos de prensa internacional sobre el evento los cuales ayudaron a la generación de marca e imagen de la ciudad, así como las 39 televisiones que adquirieron derechos de imagen para que 2.000 millones de espectadores potenciales pudiesen disfrutar de las regatas. De este modo, según el IVIE (2007), el impacto total de la *America's Cup* sobre la renta valenciana fue de 2.724 millones de euros, mientras que en términos de producción (output), fue de 5.748 millones. Los empleos generados fueron 73.859 durante 2004-2007 y los impactos económicos acumulados para ese periodo representaron un impluso al PIB regional del 2,67%.

En la nueva edición de la America's Cup (XXXIII), sin embargo, el número de equipos participantes en la competición se redujo a dos. Además, el canon por los derechos de la competición de vela aumentaron hasta los 105 millones de euros, los cuales tuvo que sufragar de nuevo el sector público. Todos estos factores tuvieron repercusión en los datos finales: el número de visitantes se redujo hasta los 200.000 y el grado de ocupación hotelera no llegó a igualar los registros anteriores. De este modo, con la segunda edición tampoco se consiguió rentabilizar todo el monto de inversión pública movilizado hasta la fecha.

La Fórmula 1 tampoco se alejó en exceso de los resultados generados por la America's Cup. Las administraciones insistían en que el coste del circuito urbano de Valencia no iba a suponer ningún gasto en las arcas públicas y, por tanto, en los ciudadanos. Pero evidentemente esto no fue así. Se mantuvo inversión en infraestructuras específicas para remodelar y adaptar la dársena interior del puerto, obra que tuvo un coste de entre 63,5 y 100 millones de euros. Además, se debían adaptar los tinglados del puerto, que pertenecen al siglo XIX, para que fueran una parte fundamental del circuito: los boxes de los equipos participantes, la zona vip y en la parte trasera, el paddock. Para ello, se tuvieron que reformar los tinglado cuatro y cinco con un coste de 222.837 euros (El País, 2010). Asimismo, se decidió ampliar y hacer giratorio el puente del puerto. Esta última adaptación, como hemos indicado anteriormente, supuso un gasto público de 11.362.973€. En este punto, cabe destacar los elevados gastos de mantenimiento del puente giratorio: 720.000 euros de cuatro años de mantenimiento.

Más allá de la remodelación y mantenimiento de infraestructuras, la Fórmula 1 destacó por sus elevados costes de organización en términos de instalación y desinstalación anual del circuito (coste anual de entre cinco y siete millones de euros) o de pago del canon anual de celebración del evento (entre 1 y 26 millones). Además, al fracaso económico contribuyeron la adquisición de los derechos de retransmisión de RTVV (22 millones) y el proceso de absorción de la empresa *Valmor Sport*. Esta empresa privada fue creada para la gestión del circuito y estaba integrada por Bancaja, Jorge Martínez Aspar y Fernando Roig. A partir de ella se firmaron los contratos con Ecclestone. Valmor se hacía cargo del canon del primer año del evento pero, a partir del segundo año la Generalitat Valenciana se tuvo que hacer copatrocinadora del evento y costear ella mismo el canon a través de una empresa pública (Sociedad Proyectos Temáticos de la Comunidad Valenciana). Ante la manifiesta incapacidad de *Valmor*, años más tarde la Generalitat Valenciana se vio obligada a su adquisición por el precio simbólico de un euro, asumiendo una deuda de 41 millones de euros, cuestión investigada actualmente por el poder judicial. Con todo, y pese a la opacidad de las cuentas, se estiman que los costes de organización podrían alcanzar la cifra de 33,8 millones anuales y los costes totales asumidos por la Administración regional y local, 300 millones.

Por el lado de los beneficios, la Fórmula 1 tuvo una naturaleza descendiente, es decir, entre el 2008-2012 las entradas vendidas descendieron un 62%. Por tanto, es obvio que no se supo custodiar el interés por el evento. De casi 80.000 entradas vendidas el primer año, se cayó hasta menos de 30.000 en 2012. Con ello, la recaudación también se vio reducida estrepitosamente de los 27 millones a los 4,9 millones de euros. Por otra parte, algunos de los beneficios externos más destacados son los 527 millones de espectadores televisivos en alrededor de 187 países, además de unos 112.000 millones en directo. Sin lugar a duda, el impacto mediático de la Fórmula 1 fue sobresaliente y, con ello, la difusión internacional de la ciudad de Valencia. Sin embargo, no fue así en el caso de los resultados económicos, pues tal como se deriva de las cifras que hemos presentado, los beneficios generados por el presente evento no fueron suficientes para afrontar las inversiones y costes de su ejecución. En efecto, el sector público sí tuvo que desembolsar dinero y, ahora, cargar con deudas y pleitos.

El principal de los impactos sociales de los eventos alojados en la zona del puerto de Valencia se halla en el carente interés a mejorar a uno de los barrios más degradados y, a su vez, con historia y patrimonio cultural de Valencia: el barrio del *Cabanyal*. Situado en las proximidades del área donde se ubicaban los edificios espectáculo de la América's Cup y el circuito de la Fórmula 1, se marginó por completo de las inversiones que hubieran permitido su rehabilitación con el fin de aprovechar su potencial atractivo para los visitantes. Este barrio contiene elementos patrimoniales muy característicos de los poblados valencianos, así como un sentir vecinal muy propio, cercano, resiliente y activo. Lejos de esto, el consistorio de Rita Barberá apostó por la destrucción planificada, esto es, el derrumbamiento de casas y la apuesta firme por implantar en su lugar una gran avenida hasta el mar (la prolongación de la Av. Blasco Ibañez), hecho que contó con el rechazo rotundo del vecindario a partir del surgimiento de movimientos como *Salvem el Cabanyal*. En la actualidad, el nuevo gobierno constituido ha decidido paralizar el plan del anterior consistorio.

4.2. Barcelona: Fòrum de les Cultures

El Fòrum de les Cultures fue un evento de gran repercusión económica para la ciudad de Barcelona, aunque no precisamente por el éxito en los beneficios generados. Para empezar, entre las infraestructuras ad hoc más destacadas, el edificio triangular, edificio-espectáculo más importante del evento, se estimó con un coste de 48 millones de euros. Al final, generó un desembolso de 134 millones. Sin duda, este fue uno de los mayores sobrecostes del evento.

Asimismo, el mantenimiento de este edificio fue (y continúa siendo) exacerbado debido a diversos problemas con la cubierta de agua, la macroestructura, los remates metálicos, el canal perimetral y los revestimientos de madera. De este modo, fueron necesarios unos 1,4 millones de euros para emprender estas reformas de mejora (Angulo, 2015).

En suma, el Ayuntamiento de Barcelona reconoció que la inversión final alcanzó la cifra de 3.270 millones, más de 1.000 millones más de lo presupuestado (Pelayo, 2013).

En cuanto a los beneficios directos, un total de 3.323.120 personas visitaron el Fòrum, frente a los 5-7 millones que esperaban los poderes públicos. Sin embargo, la ocupación hotelera registró un descenso del 10-20%, incapaz de explicarse por el pequeño aumento de plazas hoteleras. El origen de los visitantes se reparte de la siguiente manera: propios de la ciudad de Barcelona (40,3%), Cataluña (30,7%), el resto de España (21,6%) y de otros

países (7,4%) (Fundació Fòrum, 2004). Con esto, la proyección del evento exterior no puede definirse como muy trascendente. Al respecto, la falta de participación podría venir explicada por diferentes razones: a) aumento de precios hoteleros dadas las altas expectativas de visitantes; b) débil atractivo del evento por su escasa coherencia entre lo promocionado (reflexión, participación, espacio abierto, culturas, etc.) y el contenido real basado en un espacio cerrado, vigilado y previo pago de entrada (Del Romero, 2010); c) oposición vecinal y del mundo intelectual al evento explicitada, por ejemplo, en la publicación del libro *La otra cara del Fòrum de les Cultures S. A.* por parte de la *Assemblea de Resistència al Fòrum 2004*, *Espai en Blanc* y *Col·lectiu Ariadna Pi de l'Institut Català d'Antropologia* (2004).

A pesar de esto, los beneficios externos de la proyección internacional vendrían de las 2.000 páginas en la prensa escrita internacional, los 7.000 periodistas acreditados de 55 nacionalidades distintas, las 5.000 horas de televisión nacional y de una audiencia potencial en cadenas de televisión internacionales de 1.500 millones de telespectadores.

Con esta información, se hace patente el fracaso del presente evento, especialmente en términos económicos y de atractivo internacional. Aún más, las deudas y los problemas judiciales que ha dejado a su paso son múltiples, pues existen excargos imputados por denuncias falsas y plagios (García, 2015), así como diversas irregularidades detectas en la cuentas del *Fòrum* (Mumbrú, 2014).

Desde el punto de vista social, la crítica al Fòrum se produjo, en la misma línea que hemos comentado para el caso valenciano, por la no actuación en el barrio colindante y degradado de la Mina, el cual tenía puesta todas las esperanzas en superar el origen como gueto en la época del desarrollismo español y rehabilitarse junto a las nuevas obras del Fòrum. Sin embargo, no se rehabilitó ni se hizo nada por superar los conflictos sociales, la exclusión o la delincuencia de este barrio. En su lugar, la actuación urbanística se centró exclusivamente en la fachada litoral del Besós, con las consecuencias medioambientales que ello significó y que se han presentado en los apartados anteriores.

4.3. Zaragoza: Exposición Internacional

La Exposición Internacional representa otro de los eventos de enorme impacto económico para el territorio de acogida. Una vez más, los sobrecostes fueron un factor común en la construcción de las infraestructuras creadas específicamente para el evento. Por un lado, la torre del agua, edificio enseña del evento, fue presupuestada en 40,1 millones de euros, pero terminó suponiendo un desembolso de 55 millones. Por otro lado, el pabellón puente, otra figura peculiar y característica de la Expo, costó 88,3 millones, más del doble de lo presupuestado, casi lo mismo que la adquisición de los terrenos del meandro (87,2 millones). En la misma línea, el pabellón de Aragón tuvo un sobrecoste de 15 millones, y el palacio de Congresos de 36 millones (costó 180 millones). Otro de los costes que sobresale es el precio del acuario fluvial, 24,7 millones, el cual engendró una serie de problemas en el edificio para los años posteriores.

Es poco cuestionable que la construcción de las infraestructuras de la Exposición Internacional fue un tanto caótica por la dinámica regular de sobrecoste. Esto se justifica, tal como hemos apuntado en puntos anteriores, por la errónea decisión de situar el evento en el Meandro de Ranillas, un área nada adecuada para la construcción de edificios de tal índole en tanto que (ABC, 13/03/2012): a) se trataba de terrenos fangosos y arenosos que encarecieron la construcción de los edificios, ya que obligaba a construir cimientos

profundos; b) era necesario construir defensas contra las inundaciones; c) hubo urgencia y obstinación por urbanizar el recinto, y por construir el conjunto de edificios-emblema.

Adicionalmente, se construyeron y mejoraron una serie de infraestructuras complementarias de apoyo al evento, 700 millones en forma de inversión directa destinados entre otros, a líneas de ferrocarril de cercanías (91 millones), mejoras en el aeropuerto (42,90 millones) o de mejora de abastecimiento de aguas (32 millones). También hay que destacar las 30.000 personas movilizadas en la disposición del evento.

Por el lado de los beneficios directos del evento, un total de 5.650.941 personas visitaron las instalaciones, de las cuales el 56,7% procedía de Zaragoza, el 38,8% de otras comunidades autónomas y tan solo el 4,5% fueron de visitantes extranjeros, siendo más de la mitad de procedencia portuguesa o francesa. Este primer dato supo un tanto a fracaso, ya que la organización del evento estimaba entre 6 y 7 millones los asistentes al evento (El País, 15/9/2008). Una posible causa de la menor afluencia de visitantes se puede encontrar en el elevado precio de las entradas del evento. Asimismo, entre los beneficios indirectos destaca el 79,60% de ocupación hotelera alcanzado en el mes de agosto de celebración del evento, cifra récord de ocupación hotelera en toda la década. Aún más, el resto de meses registraron valores por encima de la media.

A pesar de las últimas cifras de ocupación hotelera, muy prometedoras, el resultado global de la Exposición Internacional no fue nada satisfactorio. En conjunto, la inversión realizada para este evento supuso movilizar 2.250 millones de euros, 700 de los cuales eran para inversión directa y 1.550 millones para infraestructura. Los resultados fueron pérdidas de 502 millones de euros, según el informe de fiscalización del Tribunal de Cuentas. Estas inversiones públicas se repartieron entre administraciones públicas de la siguiente manera: 70% el Gobierno central, 15% Gobierno de Aragón y 15% Ayuntamiento de Zaragoza.

Finalmente, en lo que refiere a las consecuencias sociales de la Exposición Internacional, como parece obvio, las inversiones realizadas por el Ayuntamiento de Zaragoza (un 15% del total) se produjeron a costa de la reducción de otras partidas. Una vez más, esta reducción de gasto público afectó a los servicios públicos y a las inversiones necesarias de los barrios más degradados de la ciudad, pues la inversión en estos barrios llegó a caer un 63,8% (Del Romero, 2010).

5. Conclusión

El presente trabajo ha realizado una aproximación a cuatro de los grandes eventos celebrados en la España del siglo XXI: La America's Cup y la Fórmula 1 en Valencia, el Fòrum de les Cultures en Barcelona y la Exposición Internacional en Zaragoza. Este acercamiento se ha ejecutado en base al análisis de los impactos urbanos en términos de usos del suelo, impacto medioambiental y principales impactos socioeconómicos, con el fin de conocer cuáles han sido los principales cambios en estos campos.

En primer lugar, las transformaciones urbanas más relevantes indican que, asociado a los grandes eventos, en las tres ciudades españolas se produjo un gran cambio en los usos del suelo de las zonas seleccionadas. La elección de las áreas donde se iban a celebrar los eventos —eran, por norma general, zonas sin uso terciario y degradadas— se hizo para poder justificar su proceso de reforma, como por ejemplo la desembocadura del río Besós y el barrio de la Mina, la dársena del puerto de Valencia o el meandro de Ranillas. Estas

transformaciones tenían una visión cortoplacista y solo se enfocaban a la celebración del evento, de ahí que la construcción de grandes infraestructuras, viales y edificios como los edificios espectáculo (Veles e Vents, edificio Fòrum o el pabellón-puente) tras la finalización de los eventos se hayan visto infrutilizados y sin un uso concreto para los ciudadanos. Paralelamente a estas reformas de las áreas donde se iban a celebrar los eventos, se produjeron grandes remodelaciones en las proximidades. Esto queda demostrado en la reducción del porcentaje de suelo sin urbanizar y el aumento que se produjo en el suelo urbanizado, es decir, se originó un proceso de construcción fuera del ámbito del propio evento aprovechando el proceso de revalorización de la zona, con el consiguiente aumento del precio del suelo y la especulación urbanística.

En segundo lugar, el estudio del impacto medioambiental ha puesto de relieve que las grandes reformas urbanas que se llevaron a cabo produjeron graves consecuencias medioambientales. En el caso de las dos ciudades costeras se redujo el espacio ocupado por el mar Mediterráneo, es decir, la ciudad creció ganando espacio al mar con el impacto que eso conllevó al fondo marino e incluso al proceso de transporte de sedimentos, lo que ha ocasionado zonas de acumulación y otras de erosión. También se redujo el espacio ocupado por espigones y playas. En el caso de la capital aragonesa, el impacto medioambiental fue mucho mayor, ya que la elección del área no fue la adecuada. Era una zona inundable, con suelos arenosos, fértiles, ocupados tradicionalmente por huertas periurbanas, etc. Todo esto se perdió con la reforma, al igual que la vegetación de ribera. Además, se produjo la alteración del régimen del río Ebro a su paso por la ciudad para uso lúdico/recreativo, se dragó el río Ebro para hacerlo navegable, etc. Todo ello desaconsejado por los expertos, es decir, el lema promovido por el evento de la sostenibilidad quedó totalmente desdibujado tras los graves perjuicios medioambientales que se derivaron de las construcciones.

En tercer lugar, los efectos económicos de los eventos estudiados demuestran la existencia de ciertos patrones constantes, tales como sobrecostes pronunciados en la construcción de los principales edificios espectáculo y, fundamentalmente, el negativo resultado financiero para el sector público, principal agente inversor de los citados eventos. En este punto, cabe dirigir especial atención al coste-oportunidad de estos proyectos, esto es, el valor de los planes alternativos que se hubiesen podido llevar a cabo con tal magnitud de recursos que, en estos casos, se decidieron dirigir a grandes eventos deportivos y culturales poco rentables. Esta consideración es muy importante, especialmente en situaciones como, por ejemplo, la de la Generalitat Valenciana, donde los ingresos públicos eran estructuralmente insuficientes, y el gasto en servicios públicos y otras políticas de desarrollo socioeconómico relativamente inferiores al del resto de regiones (Vercher, 2015; Vercher y Serrano, 2015).

Indudablemente, el empuje económico de los grandes eventos sobre los indicadores macroeconómicos de las ciudades y las regiones anfitrionas existió, y fue importante, pero se produjo bajo el protagonismo del gasto público. Es decir, el sector público asumió el papel de inversor principal de la economía, de motor de desarrollo económico local/regional. Sin embargo, las administraciones pecaron de poco fuelle para atraer la inversión directa extranjera en pro de un modelo productivo sostenible, al menos en el tiempo, pues tenían puesto el horizonte en el corto plazo y no estuvieron nada pendientes de los recursos endógenos. Prueba de la visión cortoplacista es el actual (des)uso de las principales infraestructuras de los eventos (Veles e Vents, pabellón-puente, torre del Agua, edificio triangular), áreas que adoptaron un aspecto de decadencia y declive tras la celebración del evento. Aún más, en nuestro estudio se constata que la reurbanización severa de las zonas que acogían los proyectos estuvo entre los objetivos principales de la celebración de

los eventos, sin especial consideración a las necesidades sociales de los barrios degradados y cercanos de la ciudad, a partir de los cuales se hubieran podido generar mejoras en la cohesión social y en los atractivos patrimoniales locales.

En suma, Barcelona, Valencia y Zaragoza apostaron, en sintonía con otras ciudades españolas y europeas, por las políticas culturales y turísticas basadas en los megaeventos deportivos y culturales como vía de desarrollo económico. No obstante, las consecuencias que con posterioridad se pueden extraer de estas acciones confirman, en diferentes grados, un vuelco urbanístico de tremendo calado, y costes de oportunidad y económicos elevados que no han conseguido consolidar un modelo productivo y territorial eficaz para asegurar el bienestar de la comunidad. Proyectos poco conectados con el potencial propio y endógeno de las ciudades, además de incapaces de recibir apoyos exógenos sólidos. Tras este panorama queda la ciudad construida y la necesidad de un cambio de paradigma de doble configuración: por una lado, una nueva gestión de los espacios en desuso que implique mayor participación ciudadana, incremento de la cohesión social y la generación de enclaves de innovación (social); por otro lado, la reorientación del modelo de desarrollo productivo de las ciudades, con mayor sesgo local, sostenible, inclusivo, innovador y que apueste por actividades diversificadas y de elevada productividad.

Bibliografía

- ANGULO, S. (2013): «L'edifici Fòrum, a reparació 12 anys després d'inaugurar-se». *La Vanguardia*. 2 de diciembre de 2015. Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20151202/30530225649/edificio-forum-reparacio.html> [fecha de consulta: 15 de abril de 2016].
- ANGULO, S. (2015): El edificio Fòrum deberá repararse 12 años después de su inauguración. *La Vanguardia*. 2 de diciembre de 2015. Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20151202/30530220438/edificio-forum-repararse.html> [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].
- AÑÓ SANZ, V. (2011): Organización de eventos y competiciones deportivas, Valencia, editorial Publicaciones de la Universidad de Valencia, p. 237.
- ASSEMBLEA DE RESISTÈNCIA AL FÒRUM 2004 *et al.* (2004): La otra cara del Fòrum de les Cultures S. A. Barcelona, Edicions Bellaterra, p. 194. Disponible en: http://www.sindominio.net/mapas/textos/la_otra_cara.pdf [fecha de consulta: 12 de abril de 2016].
- CIA, B. Y FANCELLI, A. (2004): Convertir una depuradora en una plaza es cultura. *El País*. 4 de enero de 2004. Disponible en: www.elpais.com/diario/2004/01/04/cultura/1073170802_850215.html [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].
- CORRES, H. *et al.* (2008): «Pabellón-puente expo 2008. Concepción estructural y proyecto». IV Congreso Internacional de Estructuras de Ache. Asociación científico-Técnica de hormigón estructural, ACHE. p. 487-488.
- DEL ROMERO, L. (2010): «Dos décadas de urbanismo-espectáculo en España: los grandes eventos como motor de cambio urbano». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 53, p. 309-327.

- DEL ROMERO, L. (2015) «Geografía dels conflictes territorials a València i la seua área metropolitana». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, n. 61/2, p. 369-391.
- EL PAÍS (2010): «Otros 222.000 euros de gasto en el premio de F-1 de Valencia». 2 de abril de 2010. Disponible en: http://elpais.com/diario/2010/04/02/cvalenciana/1270235883_850215.html [fecha de consulta: 5 de marzo 2016].
- FUNDACIÓ FÒRUM UNIVERSAL DE LES CULTURES (2004): El Fòrum de las Culturas Barcelona 2004. Disponible online en: http://www.fundacioforum.org/dossier_det.asp?id=2. [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].
- GARCÍA, J. (2015): «Un excargo del Fòrum afronta tres años de cárcel por una denuncia falsa». *El País*. 18 de abril de 15. Disponible en: http://ccaa.elpais.com/ccaa/2015/04/17/catalunya/1429287956_214065.html [fecha de consulta: 14 de abril de 2016].
- GASTALDI, F. Y CAMERIN, F. (2015) «La regeneración urbana y los grandes eventos en Génova en el período 1992-2004». *URBS: Revista de estudios urbanos y ciencias sociales*. n. 1, p. 71-88.
- GÓMEZ, M. Y MARTÍNEZ, J. (2008) «La estructura de la Torre del Agua en la Exposición Internacional Zaragoza 2008». *Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, n. 3490, p. 23-40.
- GONZÁLEZ F. Y MORALES, S. (2009): *Ciudades efímeras. Transformando el turismo urbano a través de la producción de eventos*, Barcelona, ed. UOC, p. 188.
- INSTITUTO VALENCIANO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS. (2008): «Impacto económico de la 32ª America's Cup Valencia 2007». Disponible online en: http://www.ivie.es/downloads/2008/01/informe_ac2007.pdf [fecha de consulta: 20 de marzo 2016].
- LEASK, A. (2010): «Progress in visitor attraction research: Towards more effective management». *Tourism Management Journal*, n. 31, p. 155-166
- MIRANDA, M.J. (2007): «Transformaciones urbana en Valencia. La Copa del América». *Consejo Superior de Investigaciones Científicas*, n. 263, p. 720-724.
- MOIX, LL. (2010): *Arquitectura milagrosa: hazañas de los arquitectos estrella en la España de Guggenheim*, Barcelona, editorial Anagrama, p. 266.
- MUELAS, P. (2007): «¿El puente móvil más caro del mundo?». *Levante-emv*. 29 de agosto de 2007. Disponible en: www.levante-emv.com/opinion/3640/puente-movil-caromundo/337209.html [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].
- MUMBRÚ, J. (2014): «Detectadas irregularidades en casi todas las cuentas del Fòrum 2004». *El País*. 17 de julio de 2014. Disponible en: http://ccaa.elpais.com/ccaa/2014/07/16/catalunya/1405538251_493877.html?rel=mas [fecha de consulta: 20 de marzo 2016].
- OLLERO, A. (2008): «Respuesta de Alfredo Olleto al artículo del ingeniero Zorraquino publicado en *Heraldo de Aragón*», Universidad de Zaragoza. Disponible en: <http://www.unizar.es/fnca/dragado/070928respuesta.pdf> [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].
- ORDÓÑEZ, L. (2004): «Forum Barcelona 2004: Un queso con demasiados agujeros». *Forum Libertas Diario Digital*. 17 de septiembre de 2004. Disponible en: <http://www>.

- forumlibertas.com/frontend/forumlibertas/noticia.php?id_noticia=730 [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT) (2008): «Glossary of tourism terms». In *The conceptual framework for tourism statistics – International Recommendations for Tourism Statistics 2008 (IRTS 2008)*. Disponible en: <http://statistics.unwto.org/content/conceptual-framework-tourism-statistics-international-recommendations-tourism-statistics-200> [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].
- PÉREZ, R. (2012): «La Expo de Zaragoza sigue costando dinero cuatro años después». *ABC*. 13 de marzo de 2012. Disponible en: <http://www.abc.es/20120313/local-aragon/abci-expo-zaragoza-sigue-costando-201203131138.html> [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].
- PLEAYO, F. (2013): «El despilfarro español: diez proyectos con dinero público repletos de sobrecostes». *El País*. 15 de abril de 2013. Disponible en: <http://www.20minutos.es/noticia/1755390/0/despilfarro-espanol/proyectos-publicos/sobrecostes/#xtor=AD-15&xts=467263> [Fecha de Consulta: 1 de abril de 2016].
- PROMATERIALES (2007): «Edificio Veles e Vents. Complejidad Minimalista». Disponible on-line en: <http://www.promateriales.com/pdf/pm0302.pdf> [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].
- RAMÍREZ, J.M., ORDAZ, J.A. Y RUEDA, J.M. (2007): «Evaluación del impacto económico y social de la celebración de grandes eventos deportivos a nivel local: el caso del Campeonato de Tenis femenino de la ITF en Sevilla en 2006». *Revista de métodos cuantitativos para la economía y la empresa*, n. 3, p. 20-39
- RIUS-ULLDEMOLINS, J., GIL-HERNÁNDEZ, M. Y TORRES, F. (2015) «Urban Development and Cultural Policy “White Elephants”: Barcelona and Valencia», *European Planning Studies*, p. 16.
- SERRA, J.C. Y ESTEBAN, C. (2012) «Nuevos proyectos de ingeniería para una gestión sostenible de la costa», *Retos de la ingeniería civil: sociedad, economía y medio ambiente*, Congreso nacional de la ingeniería civil (Valencia), p. 18-27.
- VERCHER, N. (2015): *Finançament territorial i infraestructures de transport. Lògiques i resistències en el procés valencià de desenvolupament territorial*. Valencia, Servicio de Publicaciones de la Universitat de València (PUV), p. 180.
- VERCHER, N. y SERRANO, J. J. (2015): «Financiación autonómica e infraestructuras de transporte como fuentes de desequilibrios territoriales en las regiones españolas: una visión comparada a través del SIG (2002-2011)». DE LA RIVA, J., IBARRA, P., MONTORIO, R. y RODRIGUES, M. (eds.): *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación*. XXIV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles. Zaragoza, p. 2161-2170.
- VIÑAS, M. (2004): *Edificio Fórum Barcelona*. Visitar, tu guía de arquitectura online. Disponible en: http://www.visitarq.com/proyectos/forum_barcelona/ [fecha de consulta: 1 de abril de 2016].

EJE TEMÁTICO 3:
EL EFECTO FRONTERA Y LOS ESPACIOS URBANOS
TRANSFRONTERIZOS

¿Condiciones geopolíticas compartidas, problemas y soluciones similares?

La cooperación territorial y desarrollo local: el caso de la Cerdanya

MATTEO BERZI

Departament de Geografia
Universitat Autònoma de Barcelona
Matteo.berzi@uab.cat

MARGARIDA CASTAÑER I VIVAS

Departamento de Geografía
Universitat de Giorna
mita.castaner@udg.edu

Resumen:

El artículo tiene como objetivo demostrar, a través del caso de la comarca de la Cerdanya, cómo los espacios transfronterizos puedan generar, bajo ciertas condiciones previas y con el apoyo de la Unión Europea (UE), una cooperación territorial basada en el desarrollo local endógeno que reduzca el efecto de las fronteras mentales y físicas que aun los separan, imaginando nuevas potenciales centralidades.

El artículo se estructura en tres partes. En la primera se repasa la evolución de la cooperación transfronteriza en Europa. En la segunda, se analiza el caso de la Cerdanya, subrayando la homogeneidad del territorio y la cooperación histórica y presente. Finalmente se avanzan unas propuestas de tipo estratégico dirigidas a potenciar un desarrollo local transfronterizo.

Palabras clave: cooperación transfronteriza, Cerdanya, frontera Francia-España, INTERREG, desarrollo local

Abstract: title of contribution

The article aims to demonstrate, through the empirical analysis of Cerdanya's cross-border micro-region, that border areas can generate, under certain preconditions and with the support of the European Union, a territorial cooperation based on endogenous local development which reduces the effect of mental and physical boundaries that separate them even imagining potential new centralities.

The article is divided into three parts. The first one, briefly acknowledge the evolution of cross-border cooperation in Europe. Then, the case of Cerdanya is presented, stressing on the homogeneity of the territory and the historical and current cross-border cooperation. Finally, some proposals to enhancing an endogenous cross-border local development are advanced.

Keywords: cross-border cooperation; Cerdanya; Franco-Spanish border; INTERREG, local development

1. Introducción

Este artículo tiene como objetivo demostrar, a través del caso de la comarca de la Cerdanya, como los espacios transfronterizos puedan generar, bajo ciertas condiciones previas y con el apoyo de la Unión Europea (UE), una cooperación territorial basada en el desarrollo local endógeno que reduzca el efecto de las fronteras mentales y físicas que aun los separan, imaginando nuevas potenciales centralidades. Esta zona, una comarca «natural» dividida por la frontera, situada en los Pirineos mediterráneos, constituye un caso emblemático de como la activación de los recursos de los actores locales confluyen con los medios y las estrategias de desarrollo regional perseguidas por el legislador comunitario.

El artículo se estructura en tres partes. La primera repasa la evolución de la cooperación transfronteriza en Europa, haciendo hincapié en algunos elementos clave de dicha práctica. En la segunda, se analiza el caso de la Cerdanya, subrayando la homogeneidad del territorio y la cooperación histórica y presente encajada en tres categorías (aumento de la cohesión institucional, promoción de infraestructuras y servicios de proximidad y la valorización del patrimonio territorial común). Finalmente, se avanzan unas propuestas de tipo estratégico dirigidas a potenciar un desarrollo local transfronterizo.

La cooperación transfronteriza en el marco comunitario no es un fenómeno reciente en la historia de la Unión Europea. Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, que afectó a casi todo el continente y modificó por enésima vez muchas fronteras nacionales, ha habido varios intentos de acercamiento y colaboración entre los principales países europeos. Se puede definir la cooperación territorial como la «asociación más o menos institucionalizada que se desarrolla entre las autoridades o entidades subestatales de uno o varios Estados, cuya máxima expresión es la creación de organismos de cooperación, orientados a la coordinación horizontal y vertical de las políticas y acciones» (DURÀ, OLIVERAS, PERKMANN, 2009). Si bien Markus Perkmann, de manera muy innovadora, analiza la historia de la cooperación transfronteriza estructurándola en diferentes etapas (2003), en este artículo nos acercamos al tema a partir del análisis de dos categorías de intervenciones: la primera implementada de arriba hacia abajo (enfoque *top-down*) fomentada por la Unión Europea y los estados miembros y la segunda implementada de abajo hacia arriba (enfoque *bottom-up*) desde los actores locales y regionales.

Los resultados de este artículo, así como otras publicaciones científicas, son resultado de la investigación que lleva a cabo el grupo de investigación Análisis y Planificación Territorial y Ambiental del Departamento de Geografía de la Universitat de Girona, con dos proyectos reconocidos por el Ministerio de Educación y Ciencia. En concreto, un primer proyecto liderado por el doctor Joan Vicente bajo el título «25 años de proyectos transfronterizos entre España y Francia en el marco de la UE. Un análisis desde la geopolítica de planes, proyectos, agentes y resultados territoriales», realizado entre los años 2012 y 2014. Se centra en el análisis de los proyectos INTERREG en la frontera hispano-francesa, las dinámicas que se han derivado y su gestión. A día de hoy, y con la voluntad de exportar la misma metodología a otras fronteras comunitarias, ha sido aprobado el segundo proyecto «Cooperación transfronteriza en Europa, una geopolítica de escala local. Análisis en cinco países europeos de buenas prácticas para la integración y el desarrollo local». Este se encuentra en una fase inicial, y espera poder realizar una comparativa entre diferentes fronteras europeas, como la hispanolusa o germanopolaca.

2. La cooperación transfronteriza en europa. El apoyo de Unión Europea (enfoque *TOP-DOWN*)

En 1980 el Tratado de Madrid, impulsado por el Consejo de Europa, inauguró la primera fase «clásica» de la cooperación transfronteriza. La finalidad era incentivar a los países firmantes a facilitar y promover la práctica de la cooperación transfronteriza entre las entidades territoriales a lo largo de sus fronteras (regiones y las entidades locales) a través del establecimiento de acuerdos internacionales bilaterales estatales (MHAP, 2014). Se firmaron también la Carta Europea de las Regiones de Frontera y Transfronterizas (1981), en la Resolución A3-0188/92 sobre cooperación transfronteriza interregional del Parlamento Europeo, y la Carta Europea de las Autonomías Locales (1985).

Sin embargo, el primer acto de la UE para impulsar la cooperación transfronteriza fue la Reforma de los Fondos Estructurales de 1989, con el objetivo de preparar las regiones transfronterizas del futuro Mercado Único Europeo (JOAN y PATASSINI, 2006). Un aspecto importante de dicha reforma que constituye hoy uno de los factores clave para la aplicación efectiva de la cooperación transfronteriza es la iniciativa INTERREG. Dicha iniciativa se introduce con la finalidad de reducir el aislamiento socioeconómico de las regiones fronterizas que sufren graves problemas de desarrollo industrial y rural. En el arco temporal de 25 años, se han implementado cuatro programas INTERREG para impulsar proyectos de cooperación sobre diferentes temáticas según del periodo de programación. Los proyectos estaban principalmente financiados por los fondos FEDER. Desde la segunda programación se especializaron las tipologías de cooperación: INTERREG IIA para la cooperación puramente transfronteriza, INTERREG IIB para la futura cooperación interregional entre las regiones de la misma área geográfica (ej. Mediterráneo occidental, espacio alpino, países bálticos) y el INTERREG IIC, dirigido a la cooperación transnacional y a la creación de redes de entidades territoriales lejanas que comparten los mismos retos y las mismas problemáticas (sobretudo medioambientales). La tercera programación (2000-2006) continuó con la reforma de los fondos estructurales que, gracias a los resultados de las evaluaciones, se adaptaron a las necesidades de los agentes locales y, al mismo tiempo, a los retos globales (cambio climático, la globalización económica, conexión de las redes, etc.). Es también un periodo en el cual la UE se está expandiendo y muchos países piden unirse. Consecuentemente en el período 2000-2006 entraron diez nuevos países, casi todos procedentes del este.

Para mejorar la gestión de los proyectos derivados del INTERREG en el 2006, el legislador comunitario introdujo un instrumento jurídico inédito a través del Reglamento CE N.1082/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo del 05 de julio de 2006: la Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT). La ineficacia de los instrumentos existentes hasta el momento (como la Agrupación Europea de Interés Económico, los consorcios transfronterizos, etc.), la burocracia y las divergencias entre los agentes nacionales, por un lado, y regionales y locales, por otro, fueron las principales causas que impulsaron al legislador (BELTRAN, 2010). Por eso la AECT proporciona una personalidad jurídica, enmarcando los límites y su capacidad de acción.

A final del 2013 se habían constituido 43 AECT, incluyendo 750 entidades locales, regionales y nacionales de 20 diferentes países miembros y otras 16 están en curso de constituirse (COR, 2014). En la frontera francoespañola, actualmente existen 6 AECT, dos en la zona atlántica, una en los Pirineos centrales (de reciente creación) y tres en la zona mediterránea, donde se localiza la Cerdanya (el área objeto de estudio).

3. Las iniciativas de los actores locales y regionales (enfoque *BOTTOM-UP*)

El primer acto de cooperación *bottom-up* se llevó a cabo a escala local a partir de la práctica de «hermanamientos», un movimiento que se inició en la posguerra: en 1950 Bapaume (francesa) y Moers (alemana) fueron las dos primeras ciudades que avanzaron en esta dirección. Son enlaces simbólicos promovidos por las autoridades locales, que tienen como objetivo desarrollar las relaciones sociales, políticas y económicas a parte de las voluntades nacionales. En 1963, estaban activos 120 hermanamientos y hoy en día se cuentan más de 40.000 acuerdos locales.

A finales de los cincuenta, también las regiones comienzan a forjar acuerdos con sus vecinos. En 1958 se estableció la primera eurrregión, llamada Euroregio o Euregion Gronau a lo largo de la frontera entre Alemania (Baja Sajonia y Renania del Norte-Westfalia Renania) y Holanda (las provincias de Gelderland, Overijssel y Drenthe) que cuenta actualmente con casi dos millones de habitantes, representando un modelo para la futura cooperación regional. Se trata de un precedente que conducirá a la cooperación en muchas regiones transfronterizas, reconociendo el hecho de que a veces la línea de frontera es un elemento de discontinuidad en un contexto geográfico, histórico, socioeconómico y cultural común.

Hasta los años 90 eran especialmente activas las regiones de Europa central-occidental y septentrional, pero con la entrada en vigor del Tratado de Schengen y la eliminación progresiva de barreras para la libre circulación de mercancías, personas y capital, también la zona mediterránea empezó a moverse (PERKMANN, 2003; HUSÁK, 2010). La ampliación de la Unión Europea hacia el este ha conducido, a lo largo de los años 2000, a un crecimiento exponencial de las regiones transfronterizas, estableciéndose como un fenómeno presente en casi todas las fronteras externas y ex-internas. A través de los documentos impulsados por el Consejo de Europa, también las regiones meridionales empezaron a cooperar, especialmente las del arco Mediterráneo (OLIVERAS, 2009), y se instituyen también los primeros organismos internacionales como la Comunidad de Trabajo de los Pirineos (CTP) en el 1983, que incluyen las regiones pirenaicas y el microestado de Andorra. Además, a través de la AECT, las autoridades locales disponen de una nueva herramienta no solamente limitada a los programas INTERREG y los fondos estructurales, sino que es un impulso hacia una nueva gobernanza del territorio (MOT, 2006).

4. La Cerdanya: una microrregión transfronteriza

La Cerdanya es un valle de un 200 km² situado en los Pirineos orientales (fig. 1). Desde el Tratado de los Pirineos (1659), que delimita la frontera entre España y Francia, el valle queda dividido en dos partes: la Haute Cerdagne, en Francia (actual región de Languedoc-Rosellón) y la Baixa Cerdanya, en España (la comarca de la Cerdanya en la Comunidad Autónoma de Catalunya). En el conjunto del área no existen elementos de discontinuidades físicas y culturales, por lo que la Cerdanya puede considerarse un territorio eminentemente transfronterizo (Vila, 1984, Blanchon, 1992; Sahlins, 1993; Mancebo, 1999; Moncusí, 2003). A pesar de los límites impuestos por la frontera estatal, han persistido algunas leyes consuetudinarias tales como facilitar y respetar, por las comunidades locales, el acceso de los rebaños de ganado en los prados situados a ambos lados de la frontera. Además, en un pasado no muy lejano, al igual que en otros tantos contextos fronterizos, se han permitido

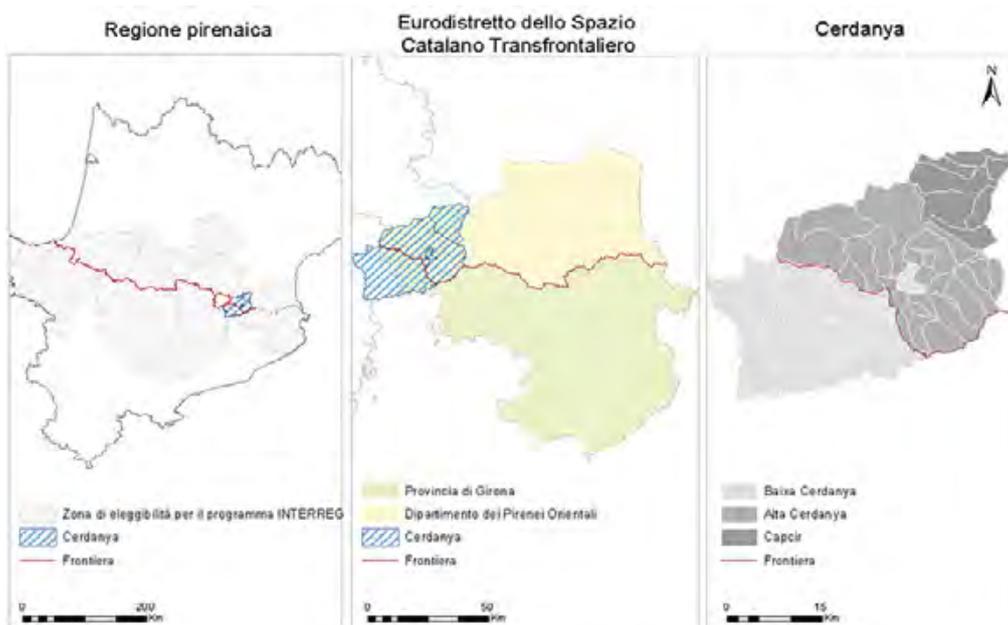
actividades ilegales, (contrabando de productos diarios, guías para los clandestinos, etc.) que han soportado parte de la economía de la región.

Por lo tanto, puede afirmarse que la uniformidad del territorio, las similitudes del sistema socioeconómico y la homogeneidad cultural de la Cerdanya, antes y después de la aparición de la frontera, son las razones que están en la base de la cooperación transfronteriza, estable en el tiempo, y que han permitido hacer frente a los conflictos y las necesidades locales. A pesar de ello, las políticas de los estados-nación han supuesto la instauración de realidades político-administrativas distintas en las dos cerdanyas. Esto ha acabado creando una frontera mental entre los habitantes de las dos vertientes que antes no existía, y que conlleva el riesgo de romper la sociedad y la cultura local.

En la zona de la Cerdanya, son muchos los proyectos y los acuerdos transfronterizos. Estos abarcan muchos sectores (socioeconómicos, ambientales, culturales, políticos...) y se han promovido y ejecutado tanto a partir de los actores locales, como a partir de la intervención de los organismos y las autoridades supralocales (regionales y estatales).

Seguidamente, se analizarán algunos de estos proyectos a partir de las premisas que se consideran fundamentales para generar desarrollo local endógeno y transfronterizo (Berzi, 2013a, 2013b). La primera se refiere al aumento de la cohesión institucional y del capital social, ya que es la condición *sine qua non* para crear una red de actores públicos proactivos y conscientes del capital territorial común a valorizar, que será capaz de involucrar a los stakeholders económicos, sociales y culturales del territorio. La segunda se refiere a la introducción de los servicios y de las infraestructuras de proximidad (promovido a través de la gobernanza multinivel), es decir, los *local collective competitive goods* (Le Gales, Voelzkow, 2001) necesarios para estructurar un espacio competitivo en el contexto global. Por último, la mejora del capital patrimonial común, definido por Magnaghi (2000) como los recursos esenciales del territorio, cuya activación/puesta en valor constituye la base para una visión del territorio transfronterizo estratégicamente sostenible.

Figura 1: ubicación de la Cerdanya en el marco pirenaico (Berzi, 2013).



4.1. Aumento de la cohesión institucional local

Desde la mitad de los años 80, con la entrada de España en la Comunidad Económica Europea (y consecuentemente en la UE), y tal como se ha comentado en el apartado anterior, se ha dotado al territorio de un marco legal, institucional, político y financiero que posibilita fomentar la participación de los actores locales en la cooperación transfronteriza hacia un «empoderamiento» local. En la Cerdanya desde los años 90, se ha creado un conjunto de instituciones con esta finalidad.

En 1991 se formó la Associació de Municipis de la Cerdanya (AMC), compuesta por 43 de los 50 municipios del área. El objetivo de la asociación era promover el desarrollo en sectores como el turismo, el medio ambiente, las infraestructuras, los transportes, la salud y la cultura. Hacia finales de los años noventa, durante una Diada de la Cerdanya, fue aprobado el Manifest de Font-Romeu en el cual, a partir de la experiencia de la AMC, se creó el Gran Consell de la Cerdanya para reunir las instituciones supralocales (Oliveras, 2010). Desde el año 2009, se cuenta con una nueva bandera que simboliza la unión de las dos partes. Finalmente, en 2010 y 2011 se constituyeron, respectivamente, la AECT Hospital de la Cerdanya (analizada a continuación) y la AECT Pirineos-Cerdanya, compuesta por el Consejo Comarcal de la Cerdanya y la Communauté de Communes Pyrénées Cerdagne. Estas acciones contribuyen a disolver la frontera «mental» que, sin embargo, persiste en unos sectores por razones históricas, económicas y políticas. Se reconoce entonces la necesidad de encontrar soluciones comunes a problemas comunes. Las AECT y las distintas asociaciones que operan en el territorio transfronterizo tienen la tarea de estimular a la comunidad a ser proactiva, trabajando conjuntamente en la Administración, y en asociaciones y organismos para aumentar el capital social de este territorio.

4.2. Promoción de infraestructuras y servicios de proximidad compartidos

La cooperación ha promovido, también, la realización y la instalación de servicios e infraestructuras de proximidad para el beneficio del conjunto del territorio y de los actores locales. En materia de medio ambiente, por ejemplo, se realizó la estación depuradora de Puigcerdà —EDAR— en 1989 (Oliveras, 2012), impulsada por la AMC y financiada por Interreg I (1989 -1994). Este proyecto se amplió a partir de INTERREG II (1994-1999) y, en la actualidad, son once los municipios conectados al EDAR. Unos años después, se realizó también una planta potabilizadora cercana. Otra iniciativa de cooperación interesante es el Contrato del río Segre, firmado en 2004 entre los consejos comarcales del Alt Urgell y la Cerdanya, y la Communauté de Communes Pyrénéées-Cerdagne, que obtuvo además financiación de INTERREG IIIA. El objetivo del proyecto era mejorar la calidad del agua a partir de la gestión integrada y compartida de uno de los recursos más importantes de la Cerdanya (Oliveras, 2010).

Recientemente, se fomentaron también actividades económicas de proximidad. En la programación POCTEFA 2007-2013 (Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza España-Francia-Andorra. INTERREG IV) fue aprobado el proyecto MTC-Matadero Transfronterizo de la Cerdanya, con el objetivo de apoyar al sector cárnico local a través de la creación de un nuevo matadero para el ganado. La construcción del matadero transfronterizo prevé una nueva y única planta compartida para todo el valle, localizada en el pueblo de Ur, al norte de la frontera. Sin embargo, el proyecto ahora está parado a causa de la falta de financiación de la parte española, pero los actores involucrados han renovado la voluntad de finalizarlo.

La salud es, hoy en día, el tema más emblemático de la cooperación transfronteriza en la Cerdanya. En el pasado no se han registrado muchas cooperaciones en materia de salud (Oliveras 2012a, 2012c) debido a los diferentes sistemas de gestión e infraestructuras. Además, los ciudadanos franceses siempre han tenido una «barrera psicológica» hacia la sanidad española, considerada cualitativamente inferior (Oliveras y Trillo, 2014). Fueron las autoridades regionales y locales las primeras que empezaron a trabajar para posibilitar un nuevo hospital común. A partir de los buenos resultados previstos en un estudio de viabilidad financiado por el INTERREG IIIA, se propuso el proyecto ejecutivo en la programación POCTEFA 2007-2013, obteniendo más de 18M € del FEDER. En 2010 se adoptó el estatuto de AECT Hospital Transfronterizo de la Cerdanya, cuyo marco legal y político contribuyó a simplificar muchas cuestiones burocráticas y legales tanto de carácter sanitario (diferentes regímenes de gestión) como administrativo (registro de nacimientos y defunciones) Desde el mes de septiembre del 2014, el hospital está en funcionamiento.

4.3. La valorización del patrimonio territorial común

La Cerdanya ya tiene un rico patrimonio artístico, histórico-cultural y natural que podría ser —y en parte ya es— un motor social y económico, valorizado y reactivado a través de la cooperación transfronteriza. En el ámbito turístico, desde el año 2010 el Patronat Comarcal de la Cerdanya y la Comunidad de Municipios Pirinéas Cerdagne están trabajando para conseguir una promoción turística unificada promocionando algún producto turístico conjunto, traduciendo informaciones y creando una página web. En este marco se promovió, a través de INTERREG III-A, la valorización del trazado de la antigua Vía Románica. La AECT Pirineus-Cerdanya es actualmente la promotora de diversas iniciativas en el ámbito turístico y cultural, e intenta promover una oferta diferente y reducir el fenómeno de la

estacionalidad. Un proyecto de éxito es sin duda la iniciativa deportiva Gran Volta de la Cerdanya, un circuito de montaña de 215 km que cada año atrae a atletas de todo el mundo a participar en competiciones como la Ultrafondo. La ruta, que se desarrolla entre los mil y dos mil metros de altitud, sigue los antiguos circuitos fronterizos que conectan diferentes pueblos y permite disfrutar de la gran riqueza natural, histórica y cultural de la comarca, promoviendo a la vez la oferta de alojamiento a ambos lados de la frontera.

5. Conclusiones

La cooperación transfronteriza se está afirmando como una estrategia válida en el marco comunitario para resolver las problemáticas y hacer frente a los retos de los territorios situados a lo largo de sus fronteras internas.

La evolución de las políticas comunitarias (*top-down*), por un lado, y las iniciativas locales y regionales (*bottom-up*) por el otro están convergiendo hacia una gestión territorial a través de estrategias que valorizan las especificidades *in-loco* (Magnaghi, 2000). En este proceso, la gobernanza resulta ser un enfoque fundamental: las escalas territoriales interactúan tanto verticalmente (desde el nivel comunitario hasta el nivel regional y local) como horizontalmente: los actores regionales y locales (públicos y privados) participan de manera proactiva, proponiendo proyectos y acciones intersectoriales en red (enfoque *bottom-up*).

La zona transfronteriza de la Cerdanya es un caso ejemplar. Es un área que tiene elementos de homogeneidad geográficos, socioeconómicos, paisajísticos, culturales e identitarios y que actualmente cuenta con los medios, la voluntad y las potencialidades para ser un modelo de área funcional transfronteriza. Parece que los proyectos ejecutados y los planteados valorizan los recursos comunes y están resolviendo las problemáticas locales. De todas maneras, se registra falta de cooperación en algunos sectores importantes, como en el turismo de esquí, en el termal y en la educación compartida (en este último caso con proyectos muy discutidos, pero no implementados). En cambio, se prevén acuerdos importantes en la ordenación del territorio.

Se considera, y se está constatando en otros estudios en proceso de realización, que la metodología de análisis realizado para este caso de estudio puede resultar útil para el estudio de otras realidades transfronterizas análogas.

Bibliografía

- BELTRAN, S. (2010) «Els organismes de cooperació territorial a Europa: una mirada cap al futur, Documents d'Anàlisi Geogràfica». Vol. 56/1, 57-69.
- BERZI, M. (2013) «Cross-Border Cooperation and Local Development in the Pyrenees. The Case of Cerdanya». *European Journal of Geography*, 4(4), 47-60.
- BLANCHON, J. (1992) *La Cerdagne pays-frontière: 1936-1948*, dissertation thèse de doctorat, Toulouse, Université Toulouse 2, Toulouse.
- DURÀ, A., OLIVERAS, X. y PERKMANN, M. (2010) «Las regiones transfronterizas: balance de la regionalización de la cooperación trasfronteriza en Europa (1958-2007)». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 56, núm.1, p. 21-39.

- GOVERNA, F., RIVOLIN, U. y SANTANGELO, M. (2009) «La costruzione del territorio europeo. Sviluppo, coesione, governance (pp. 1-254)». Carocci.
- LE GALES, P. y VOELZKOW, H. (2001) «Introduction: the governance of local economies. In *Local Production Systems in Europe: Rise or Demise?* (pp. 1-24). Oxford University Press.
- MAGNAGHI, A. (2000) *Il Progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- MANCEBO, F. (1999) *La Cerdagne et ses frontières: conflits et identités transfrontalières*, Llibres del Trabucaire, Perpignan.
- METIS GmbH (2014) «Relazione di monitoraggio GECT 2013, Verso la nuova politica di coesione, Sintesi, Unione Europea, Bruxelles.
- MINISTERIO DE HACIENDA Y DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (2014) *La cooperación transfronteriza realizada por las entidades territoriales españolas*, Secretaría de Estado de Administraciones Públicas, Madrid.
- MONCUSÍ, F. (2003) *Meitat de França, meitat d'Espanya, o Cerdanya catalana? Fronteres, identitats nacionals i espais de sociabilitat en una comarca del Pirineu*, disertación tesis de doctorado, Tarragona, Universitat Rovira i Virgili.
- MOT, UdG (2008) *Llibre blanc de l'Eurodistricte, per a un futur transfronterer*.
- OLIVERAS, X. (2010) «La cooperació transfronterera en la gestió de conques fluvials a la frontera franco-andorrano-espanyola, V Congrés d'Història Agrària dels Països Catalans» (Barcelona; 15-17 de desembre de 2010).
- OLIVERAS, X. (2012a) «La cooperació transfronterera als Pirineus en matèria de turisme», IBIX. Publicació biennal de cultura, arts, lletres, música i ciència dels dos vessants del Pirineu, núm.7 (Annals 2010-11), p. 427-440.
- OLIVERAS, X. (2012c) «Les col·laboracions mèdiques a l'espai occitano-català i al mediterrani llatí (1920-1980)», Gimbernat: revista catalana d'història de la medicina i de la ciència, núm. 53.
- OLIVERAS, X. y TRILLO, J. M. (2014): «Fronteras en el contexto español: ¿barreras o puentes para la cooperación sanitaria?», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 60, nº 1, pp. 135-159.
- SAHLINS, P. (1993): *Fronteres i identitats: la formació d'Espanya i França a la Cerdanya, S. XVII-XIX*, Eumo, Vic.
- VILA P. (1984): *La Cerdanya*, Empuries, Barcelona.

Ciudades abaluartadas de la raya ibérica: declaraciones y candidaturas a patrimonio mundial

ANTONIO-JOSÉ CAMPESINO FERNÁNDEZ

Departamento de Arte y Ciencias del Territorio. Universidad de Extremadura
acampesi@unex.es

VÍCTOR JIMÉNEZ BARRADO

Departamento de Arte y Ciencias del Territorio. Universidad de Extremadura
victorjb@unex.es

Resumen:

Tras siglos como escenario de confrontación, la frontera entre España y Portugal alberga un ingente patrimonio de carácter bélico con importantes implicaciones en el desarrollo urbano. Este trabajo expone el camino que para la consecución del reconocimiento como Patrimonio Mundial han realizado, o deben realizar, las ciudades declaradas o insertas en candidaturas de la Raya Ibérica. Por lo tanto, el objetivo es demostrar que la cooperación transnacional (política, técnica, académica...) ha servido para cambiar la consideración de las fortificaciones abaluartadas y mantener estas piezas arquitectónicas que hasta entonces habían sido denostadas.

Palabras clave: frontera; ciudades abaluartadas; patrimonio mundial; cooperación

Abstract: Designations and candidatures as World Heritage: bulwarked cities on the Iberian border.

After centuries as a confrontational scenario, the border between Spain and Portugal has a huge heritage of warlike character with significant implications for urban development. This paper presents the way to achieve recognition as World Heritage that the declared cities or candidates cities in the Iberian border have been done or should perform. Therefore, the objective is to demonstrate that transnational (political, technical, academic...) cooperation has served to change the consideration of the bulwarked fortifications and to maintain these architectural pieces that until then had been reviled.

Keywords: border, bulwarked cities, world heritage, cooperation

1. Introducción

El proceso de humanización de la Raya/Raia ibérica es resultado de una organización secular de planificación estratégica militarista durante nueve siglos de historia compartida, para defensa y presunto control de los territorios fronterizos periféricos. Delimitar, acotar y fortificar fueron estrategias soberanistas de separación artificiosa de espacios geográficos comunes, de estrechas relaciones familiares y de modos homogéneos de vida: «rayar la frontera para mantener a raya a los habitantes fronterizos» (CAMPESINO, 2014).

Del Miño al Guadiana, la ordenación del territorio fronterizo hispanoluso diseñó un sistema urbano lineal con vanguardias pareadas «botón-ojal» (CAYETANO, 2012) de plazas fuertes y plazas de armas, genuino modelo ibérico dispuesto a lo largo de los 1.290 km de la frontera interior más antigua de Europa (Tratado de Badajoz, de 16 de febrero de 1267 y Tratado de Alcañices, de 12 de septiembre de 1297).

La función de trinchera militarizada condicionó la morfología urbana de los planos (viarios, manzaneros, parcelarios) y la tipología de las arquitecturas militares: amuralladas medievales, fortificadas renacentistas y abaluartadas barrocas, ilustradas y decimonónicas, desde mediados del XVII a mediados del XIX, por necesidad de adaptación de los nuevos sistemas defensivos horizontales a la evolución de la artillería y de la balística. Líneas de defensa que, en los pasos fronterizos más vulnerables —por estratégicos—, se ordenaron en varias líneas de vanguardia a retaguardia, generando un primer frente defensivo de ciudades vigías.

Condenadas ellas a la defensa de las soberanías estatales peninsulares, sufrieron durante siglos los conflictos bélicos, y los desencuentros ajenos y propios con cuantiosos costes territoriales, demográficos, económicos y patrimoniales que conformaron la imagen negativa de confines yermos, despoblados, marginales, marginados y subdesarrollados.

Tras siglos de desencuentros fronterizos, la obsolescencia de la función estratégica defensiva iba a generar un proceso paralelo de abandono y deterioro de las arquitecturas militares, y de los espacios polémicos intramuros y extramuros, sin conciencia alguna del valor patrimonial de estas máquinas de guerra, consideradas ciudades militares ideales, con un alto grado de virtuosismo por las escuelas de ingenieros militares que las construyeron, con todas las innovaciones técnicas precisas, para enfrentar el arte de la guerra.

En este trabajo examinaremos este elenco de arquitecturas pareadas, así como las principales diferencias en la gestión del patrimonio a un lado y otro de la frontera, lo que se ha traducido en candidaturas a patrimonio mundial conseguidas y fracasadas y, sobre todo, en proyectos de cooperación transfronteriza sobre el patrimonio urbano compartido.

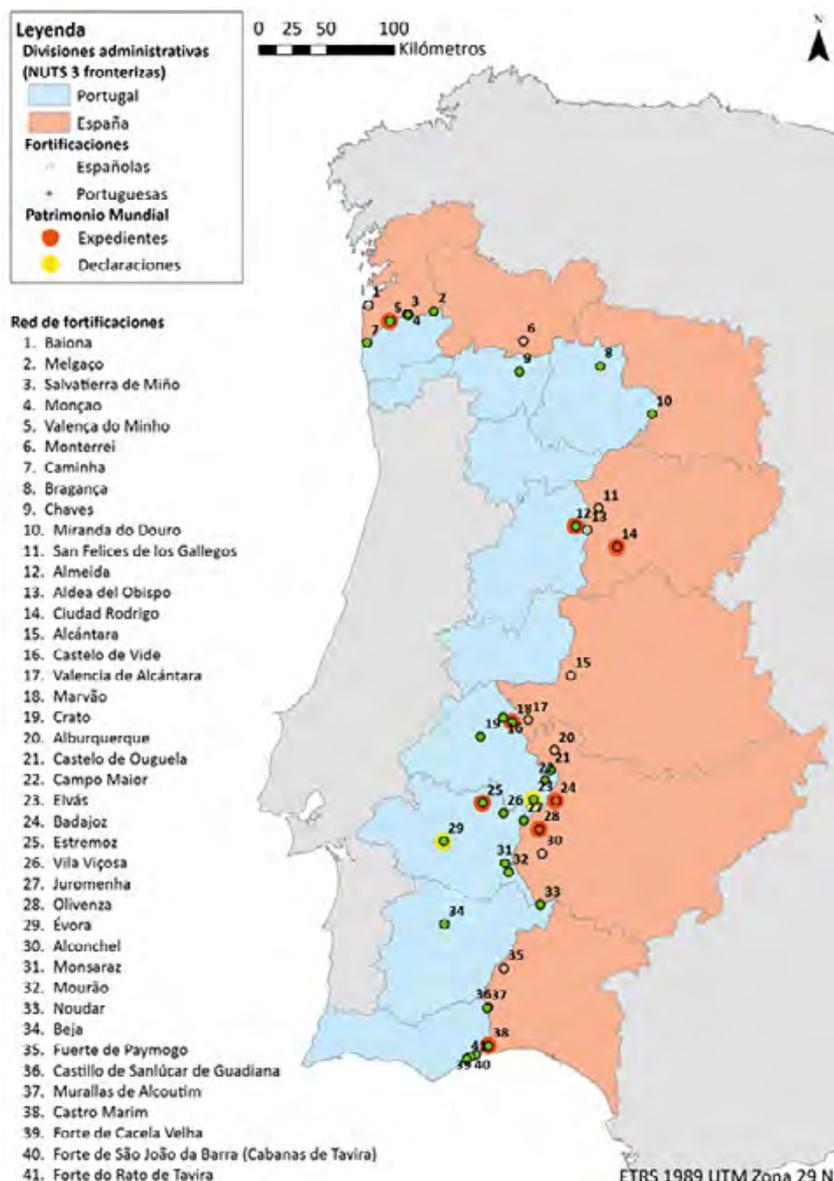
2. Ciudades abaluartadas de la raya ibérica

Las ciudades abaluartadas remontan su existencia a la tratadística tardorenacentista italiana de la segunda mitad del XVI, en la que el pragmatismo de los ingenieros militares desplaza a la utopía de los arquitectos humanistas (aunque ambos persigan la ciudad ideal): «la fortificación perfecta sustituye a la ciudad ideal» (SICA, 1977). La *fortezza* veneciana de Palma Nuova (1539) se convierte en el paradigma renacentista de la ciudad militar, ideal para la defensa de la frontera terrestre veneciana contra los turcos. Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, escuelas de ingeniería y sistemas de fortificación italoamericanos, españoles, portugueses, holandeses y franceses construirán auténticas máquinas de guerra, condicionadas por la poliorcética, y las nuevas técnicas y tácticas de guerra para defensa de las fronteras terrestres, fluviales y marítimas de los cinco continentes.

La *militarización* de las ciudades de la frontera ibérica fue la consecuencia lógica del cambio de funcionalidad de su estructura para adaptarla a las ordenanzas castrenses. Mientras que en las ciudades amuralladas medievales y las fortificaciones renacentistas, los recintos contenían el espacio urbano, los sistemas abaluartados expresan el divorcio directo entre la forma urbana y la tipología defensiva, entre lo civil y lo militar. La prepotencia ingenieril se plasmó en la representación planimétrica exclusiva de los perímetros de los proyectos abaluartados sobre el fondo en blanco de la ciudad «vacía», sin viales, ni trama urbana, ni edificios religiosos o civiles.

Los tejidos urbanos medievales y renacentistas fronterizos, protegidos por sus cinturones murados amurallados y fortificados, serán encorsetados por los sistemas de fortificación abaluartada desde mediados del XVII a mediados del XIX que se adosan, yuxtaponen y superponen a los moldes consolidados, modificando sustancialmente plantas y morfologías heredadas.

Figura 1. Fortificaciones en la Raya/Raia Ibérica.



La supeditación de lo civil a lo militar se produjo mediante: la progresiva ocupación de edificios particulares y de suelo público urbano para usos castrenses; la imposición de ordenanzas militares para la organización de la ciudad, y la enajenación del patrimonio religioso, desamortizado en el siglo XIX, para cuarteles y polvorines, mientras huertos y cementerios se destinaron a espacios libres de maniobras y desfiles.

Estas innovadoras máquinas de guerra (plazas fuertes y plazas de armas), que comienza a ser definidas y seleccionadas a comienzos del siglo XVI (ARMAS, 1990), serán perfeccionadas con posterioridad para hacer frente a tres coyunturas bélicas internacionales: Guerra de Restauração (1640-1668), Guerra de Sucesión (1701-1714) y Guerra de la Independencia (1808-1812), recibiendo sucesivos proyectos de refortificación abaluartada con las técnicas más vanguardistas de la ingeniería militar de las escuelas españolas, portuguesas, holandesas y francesas (COBOS, 2012).

De 1850 a 1975, la obsolescencia de la función militar y la imagen represiva de las ciudades abaluartadas precipitaron el abandono y el deterioro de estas «máquinas de guerra», sin conciencia patrimonial alguna del lado español, ni pública ni privada, sobre su conservación y protección, en contraste con la extrema sensibilidad patrimonial portuguesa sobre la materia. Sin duda, constituyen un conjunto heterogéneo y desmembrado (figura 1), geográficamente próximo, pero marcadamente separado por las deficientes infraestructuras de comunicación, situaciones que responden a la historia particular de esta frontera; pero también, y más recientemente, a decisiones basadas en criterios de sostenibilidad y racionalidad del gasto público, incompatibles con la baja densidad demográfica.

2.1. El macroproyecto de investigación

La eclosión de las democracias ibéricas (1974-1975), las nuevas sensibilidades europeas de regeneración urbana y rehabilitación integrada (1981), la desaparición administrativa de la frontera hispanolusa por ingreso en la Unión Europea (1986) y la inyección de fondos europeos a través los Programas Operativos INTERREG de Cooperación Transfronteriza (1992) propiciaron un cambio de mentalidad en ciertos sectores profesionales. Así, hace tres décadas nosotros entendimos que las arquitecturas militares abaluartadas debían «civilizarse» para protegerlas del deterioro y acoger nuevos usos comunitarios, culturales y turísticos, porque de lo contrario el riesgo de dilapidación patrimonial podía ser proporcionalmente directo a la fragilidad económica, técnica y administrativa de los municipios/concelhos rayanos, ayunos de planeamiento urbanístico, de instrumentos de protección, de cauces de financiación y nada conscientes del patrimonio que atesoraban. Razón por la cual, a comienzos de los años 80 del siglo XX, desde la cátedra de Geografía Urbana de la Universidad de Extremadura iniciamos el macroproyecto de investigación Territorio y Ciudades Abaluartadas de la Raya/Raia Ibérica, tendente a la consideración patrimonial del territorio soporte y de las arquitecturas militares de la Raya/Raia ibérica del Miño al Guadiana para su catalogación, protección, rehabilitación y refuncionalización, y para la civilización de los espacios urbanos y de los contenedores. Posicionamiento académico pionero, anterior a la consolidación de la España de las autonomías, y precursor en una década al inicio de la cooperación transfronteriza.

Fundamentamos nuestro proyecto en la concepción del territorio rayano como paisaje patrimonial integrado, cultural, histórico y construido por las sociedades fronterizas con los depósitos de identidad ibérica que permiten su lectura y comprensión diacrónica (JUNTA DE EXTREMADURA, 1994), de forma que la recuperación de los paisajes rayanos peninsulares había de ser el objetivo político de la cooperación transfronteriza desde la

superación de la frontera administrativa en 1986. En dicho proyecto investigador de larga duración se han implicado, de una u otra forma, los dos países ibéricos, nueve regiones, otras tantas universidades y numerosos municipios rayanos

Iniciamos el proceso investigador en la emblemática villa de Olivenza, con la celebración de las Primeras Jornadas Internacionales de Estudio de la Ciudad Histórica (PAGÉS, coord. 1982). Fruto de ellas fue el Proyecto de Cooperación Investigadora, firmado en Badajoz en 1995 entre las universidades de Sevilla, Moderna de Lisboa y Extremadura. En su desarrollo, creamos el Centro de Estudios de Arquitecturas Transfronterizas (CEAT), con sede en Olivenza, y pusimos en marcha los Talleres de Arquitecturas na Raia (1995-2001) para la formación de estudiantes de Arquitectura y Geografía de universidades españolas y extranjeras (Alemania e Italia) que, con sus respectivos tutores, participaron en las sedes estivales de Olivenza (1995), Castelo de Vide (1996), Alburquerque (1997), Borba (1998), Beja (1999) y Elvas (2001), prácticas urbanas que se plasmaron en varias publicaciones (PAGÉS y ESTEVEZ, 1997; PAGÉS, 1999).

Asimismo, desde la cátedra de Análisis Urbano y Regional de la Universidad de Extremadura en Cáceres dirigimos la primera tesis doctoral sobre el *Territorio fronterizo extremeño-alentejano: asentamientos, arquitecturas y urbanismo* (PAGÉS, 1995), e insertamos esta línea de investigación en el programa de doctorado del Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la UEX (1999-2006), al objeto de aplicar y transferir los resultados de la investigación a los documentos de planificación urbanística (planes generales y planes directores), patrimonial (planes especiales de protección y salvaguarda), cultural (planes de bienes culturales), turística (planes de dinamización y excelencia) y ambiental (agendas 21 locales) y asesorar a los municipios rayanos en la gestión urbanística-patrimonial (PAGÉS Y CAMPESINO, 1995).

Este posicionamiento académico pionero sobre las ciudades abaluartadas de la frontera de Extremadura-Alentejo fue contagiado a otras regiones transfronterizas: Galicia (GONZÁLEZ y LOIS, 1996), (FORMIGO y LOIS, 2001), (SORALUCE, 1985) y Castilla y León (RODRÍGUEZ, 1987). En paralelo y con posterioridad enriquecerían el proyecto interdisciplinar notables trabajos de historiadores del arte de la UEX: (NAVAREÑO, 1985 y 2000), (CRUZ, 1999 y 2007) y (PIZARRO, 2005); de historiadores (CORTÉS, 1986) y (TESTÓN, SÁNCHEZ y SÁNCHEZ, 2003 y 2006), (RODRÍGUEZ DE LA FLOR, 1987); y de reconocidos arquitectos españoles (COBOS, 2005) y extranjeros (GUTIÉRREZ y ESTERAS, 1991).

Tras treinta y cinco años de docencia e investigación, hemos conseguido «civilizar las arquitecturas militares» y generar una conciencia patrimonial conducente a la utopía de su inserción en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Se ha recuperado la memoria compartida a través de la identificación del paisaje cultural rayano (CAMPESINO, 2006), entendido como patrimonio colectivo y producto turístico de supervivencia económica. La cantidad y calidad del patrimonio rayano, único lujo de los peninsulares —pobres, pero con Historia— debe ser conocido, comprendido, protegido y apropiado por la sociedad rayana como recurso cultural para su transformación en producto cultural consumible.

2.2. La cooperación patrimonial transfronteriza

La asunción de competencias patrimoniales por las comunidades autónomas españolas desde 1983, la desaparición de la frontera administrativa en 1986 y la emergencia de los procesos de cooperación transfronteriza en 1992, en el marco de los Programas Operativos

INTERREG, iban a generar acciones de valoración y conservación de estas arquitecturas militares en aquellos asentamientos patrimonialmente más relevantes por su condición de conjuntos históricos declarados: Almeida (1928), Ciudad Rodrigo (1944), San Felices de los Gallegos (1966) y el Real Fuerte de la Concepción (1992).

Las políticas de intervención se centraron en la conservación, la restauración, la reutilización y la interpretación de las fortificaciones con fines turístico-culturales, a partir de la experiencia emprendida por la Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León con la Ruta de las Fortificaciones de Frontera. Punto de Encuentro, cofinanciada por el INTERREG II.

En la Beira interior, el Programa Comunitário de Recuperação das Aldeias Históricas de Portugal se inició en el bienio 1994-1996 con la acción piloto de selección de 15 núcleos, entre los que destaca la potente villa abaluartada de *Almeida*, enfrentada a Ciudad Rodrigo con el refuerzo del Real Fuerte de la Concepción del siglo XVIII.

Desde 1992, las comisiones de Patrimonio y Turismo del Gabinete de Iniciativas Transfronterizas de la Junta de Extremadura, y las homónimas alentejanas desarrollan iniciativas concernientes al inventario, estudio, protección y promoción de castillos y fortificaciones de las ciudades rayanas, y de sus entornos envolventes, que se han traducido en publicaciones bilingües como la *Guía turística de Extremadura-Alentejo* (1995).

En 2004, entre el Instituto Politécnico de Portalegre y la Universidad de Extremadura, como entidades científicas, y la Região de Turismo do Alentejo y la Dirección General de Turismo de la Junta de Extremadura, como entidades políticas, diseñamos y avalaron el Proyecto Rota dos Castelos da Raia / Ruta de los Castillos de la Raya (Alentejo-Extremadura), candidatura que fue presentada al Eixo 2, Medida 2.4 del Programa Operativo INTERREG IIIA. Tenía como objetivo principal la valoración científica y la promoción turístico-cultural internacional del patrimonio histórico-arquitectónico militar de la raya de Alentejo-Extremadura, un rico patrimonio arquitectónico militar (131 fortificaciones, medievales y modernas) que debería inducir a los responsables municipales y regionales a su preservación, civilización y refuncionalización con nuevos usos culturales (núcleos museológicos y centros de interpretación) para la promoción turística del territorio, bajo la imagen del producto: «Alentejo-Extremadura: Terras de Guerra e Paz». Por desgracia, el proyecto fue desestimado (BUCHO, 2006).

2.3. El reconocimiento patrimonial de ICOMOS

Nuestra conceptualización patrimonial de las fortificaciones abaluartadas, el desarrollo del pionero proyecto de investigación y la condición de miembros de la Junta Directiva del Comité Español de ICOMOS (Instituto para la Conservación de los Monumentos y Sitios, Consultor de la UNESCO para la declaración de Bienes del Patrimonio Mundial) coadyuvaron, 17 años después, a que el Comité Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) organizara la Conferencia Internacional sobre Fortificaciones Abaluartadas Hispano-Portuguesas, una Ruta Cultural entre Cinco Continentes (CAMPESINO y PAGÉS, 1999), celebrada en Ibiza del 18 al 20 de mayo, de la que emanó la recomendación de realizar el *Inventario y catalogación de las fortificaciones hispano-portuguesas en el mundo* (ICOMOS, 1999).

Auspiciado por ICOMOS, desarrollamos el Proyecto Elvas 2001: *La Raya/Raia: de frontera a Paisaje Cultural de la Humanidad* (CAMPESINO, 2001), con la pretensión de ensamblar los enormes potenciales rayanos (paisaje, urbanismo, patrimonio y medio

ambiente) y dar un giro de 180 grados modificando la percepción negativa de territorio, marginado (*frontierland*) y militarizado por la positiva y patrimonial de paisaje cultural, con pretensiones creíbles de su aspiración a patrimonio mundial, para el desarrollo turístico-cultural de las frágiles economías rurales de frontera.

Tal aspiración comenzó a tomar forma a partir del 17 de julio de 2005, cuando el Consejo del Patrimonio Histórico Español incluyó las fortificaciones abaluartadas fronterizas en la Lista Indicativa del Patrimonio Mundial de España, y su homónimo portugués (Instituto Português do Patrimônio Artístico —IPPAR—) hizo lo propio con As Fortificações de Elvas, en la Lista do Património Mundial de Portugal, antesalas obligadas —y requisitos previos— para la formulación y la presentación de las respectivas candidaturas ante la UNESCO de cara a su potencial inclusión en el patrimonio mundial.

2.4. La propuesta de candidatura transfronteriza en «serie y por ciclos»

La candidatura única de las ciudades abaluartadas de la Raya/Raia ibérica a patrimonio mundial ha tenido que sobreponerse a obstáculos competenciales administrativos (regiones autonómicas/regiões centralizadas), a veleidades políticas partidistas y a la propia idiosincrasia ibérica, dotada de una reconocida capacidad para la desorganización.

En vista de ello, y al objeto de coordinar esfuerzos científicos, técnicos y políticos transfronterizos de cara a la presentación de una candidatura única a la UNESCO, lideramos unas Jornadas Técnicas —La Raya Abaluartada Ibérica: Paisaje Cultural de la Humanidad— celebradas en 2007 en Badajoz (CAMPELINO, 2007). En ellas participaron responsables políticos de las ciudades de Évora, Elvas, Olivenza (con la ausencia increíble de Badajoz, pese a ser ciudad anfitriona) y contaron con la presencia de María Rosa Suárez-Inclán Ducassi, presidenta del Comité Nacional Español de ICOMOS y con Francisco Muñoz, consejero de Cultura de la Junta de Extremadura.

De estas jornadas técnicas surgió el acuerdo compartido de ensamblar todas las candidaturas —en proceso de redacción y por redactar— de las ciudades abaluartadas emblemáticas de la Raya/Raia ibérica en una firme candidatura transfronteriza en «serie» (la primera que recibiría la UNESCO), con selección de ejemplos urbanos excepcionales, conscientes de las dificultades que tienen los países con mucho patrimonio mundial clasificado, como España, para conseguir nuevas nominaciones (CAMPELINO, 2007a) y de la avanzada redacción del expediente que la ciudad de Elvas (representada por Elsa Grilo, vereadora de Cultura) estaba realizando para su potencial inclusión en solitario en el patrimonio mundial, hecho que podría bloquear las restantes candidaturas al considerar, la UNESCO, que ya estarían suficientemente representadas por ella. Las similares propuestas de candidaturas que estaban surgiendo en países europeos (Francia, Bélgica y Holanda) urgieron a la presentación de la propuesta de promoción a patrimonio mundial de ciudades fortificadas de la Raya/Raia ibérica el 7 de abril de 2007, tutelado por la presidenta de ICOMOS-España y enviado a la Subdirección General de Protección del Patrimonio del Ministerio de Cultura.

En el caso de la Raya/Raia ibérica, la novedosa propuesta de una candidatura conjunta transfronteriza en serie, con universalidad, excepcionalidad, autenticidad e integridad, avalada por dos países, varias regiones y numerosos municipios, además de obligada por la interrelación causal de los bienes (ciudades abaluartadas) que la integran y la explican, podía tener mayores posibilidades de éxito, por cuanto la filosofía del Comité del Patrimonio Mundial invitaba a la presentación de candidaturas transfronterizas y transnacionales.

2.5. Dificultades de formalización de la candidatura transfronteriza

Como cualquier proyecto transfronterizo, la formalización de una candidatura conjunta de fortificaciones abaluartadas en serie planteó problemas y desencuentros. Del lado español, porque la selección regional de las presuntas candidatas en las cuatro regiones fronterizas (Galicia, Castilla y León, Extremadura y Andalucía onubense) era competencia autonómica y, salvo en Extremadura, en las restantes comunidades autónomas la capital autonómica distaba demasiados kilómetros de la frontera para considerar el asunto un tema de interés, y ello pese a que desde la Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Cultura se había instado a las respectivas consejerías de Cultura a proceder en consecuencia.

Del lado portugués, la Câmara Municipal de Elvas lideró desde el inicio el proceso negociador entre las partes, así como la toma de decisiones que tuvieron lugar en tres reuniones sucesivas durante la primavera de 2009. La primera de ellas, celebrada el 4 de marzo en Elvas, sentó a la mesa a representantes de Valença do Minho, Almeida, Estremoz y la anfitriona, junto con el Instituto Português do Património Histórico (IPPAR), el Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR) y la Direção Regional de Cultura do Alentejo. En ella se formalizaron cuatro acuerdos principales sobre el formato de la candidatura (que sería en serie), la preponderancia de Elvas sobre el resto, la fijación de criterios, gracias a la ayuda de expertos, para discernir cuáles se incluirían en el listado definitivo, y la invitación como miembro observador español del profesor Campesino Fernández, vicepresidente de ICOMOS-España y catedrático de urbanismo de la Universidad rayana de Extremadura.

La segunda reunión, celebrada el 25 de marzo en Almeida con representación de idénticas administraciones —más la concertada presencia del miembro observador externo de ICOMOS-España— sirvió para ratificar el liderazgo de Elvas, inscrita en la Lista Indicativa de Patrimonio Mundial portuguesa desde 2004, no solo por la envergadura de los valores patrimoniales que aglutina, sino por el grado de consecución de su expediente (realizado por la Comisión Técnica dirigida por el profesor Domingos Buchó), muy avanzado respecto a los estudios incipientes del resto de las potenciales candidatas portuguesas y de las aún no seleccionadas candidatas españolas.

La tríada de reuniones finalizó el 12 de mayo en Elvas, con la repetida presencia de los participantes en la segunda reunión a la que se añadieron personalmente los presidentes de las Câmaras Municipales de Elvas, Valença do Minho, Almeida, Estremoz y Marvão. El programa de trabajo contempló dos reuniones: una *política*, a puerta cerrada, en la que los cinco presidentes de las cámaras municipales suscribieron un documento interno para presentar las cinco candidaturas portuguesas, comprometiéndose el presidente de la Câmara de Elvas a elevar la propuesta al Gobierno portugués para que la asumiera como proyecto nacional; y una mesa *técnica*, en la que el profesor Domingos Buchó, director de la Comissão Técnica-Científica da Candidatura manifestó que, conocida la propuesta francesa de *L'Ouvre de Vauban*, la oferta de candidatura de Elvas debía anteponer la calidad de los elementos candidatos a la cantidad de los mismos, teniendo además en consideración el consejo de Ray Bondin, vicepresidente del Comité Científico Internacional de Fortificaciones y Patrimonio Militar (ICOFORT), dependiente de ICOMOS: «Las candidaturas en serie deben evitar incluir demasiados sitios, únicamente los necesarios para reflejar la variedad tipológica de las fortificaciones... y no es conveniente ofertar candidaturas que tengan un gran desarrollo urbano fuera de las fortificaciones». Por último, se planteó la necesidad de que el Ministerio de Cultura español contactara con las ciudades abaluartadas más representativas de la Raya (Olivenza, Badajoz, Ciudad Rodrigo...) para

notificarles las decisiones tomadas con respecto a las nuevas circunstancias y que, en consecuencia, propusiera sus candidatas, un tema que ya había sido tratado por la Junta Directiva del CNE de ICOMOS en la asamblea ordinaria de ese mismo año, según ratificó el representante español.

3. Ciudades declaradas patrimonio mundial

A tenor de lo normado por la Convención del Patrimonio Mundial y de sus directrices de aplicación para la inscripción de las ciudades abaluartadas en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, las candidatas han de poseer valores *universales excepcionales*, debiendo reunir los requisitos de autenticidad en relación a su concepción, entorno, materiales, carácter y singularidad. Además de los criterios antedichos, el Comité del Patrimonio Mundial tendrá en consideración la existencia de su adecuada protección jurídica del patrimonio, vigencia de los instrumentos de planeamiento especial de protección, rehabilitación, y refuncionalización y operatividad de las herramientas de gestión municipal, regional y estatal, necesarias para garantizar dicha protección.

3.1. Évora (1986)

Évora, capital distrital del Alentejo central, posee un centro histórico con superficie de 105 ha y 4.000 inmuebles, de ellos 30 monumentos nacionales y 320 edificios históricos. Con la instauración de la democracia, a comienzos de los años 80 del siglo pasado, la situación de deterioro arquitectónico (80% de edificios degradados) fue abordada desde la cámara municipal mediante el Proyecto de Recuperación del Centro Histórico (1981-1982), mediante el Plano de Recuperação do Centro Histórico y la creación del Gabinete do Núcleo do Centro Histórico/Gabinete Técnico Local.

Durante los años 1983 y 1984 se desarrollaron acciones, como la creación del Archivo Fotográfico da Câmara Municipal de Évora, se incentivó la rehabilitación habitacional con el apoyo de la Caixa Geral de Depósitos, y se obtuvieron apoyos institucionales del Consejo de Europa, obteniendo reconocimiento internacional la Recuperação do Centro Histórico de Évora con el Premio Europeo de Conservación de Centros Históricos (1985).

En 1984, la Oficina do Centro Histórico de Évora, bajo la dirección de la geógrafa María Manuela Oliveira y su equipo técnico, redactaron el expediente de candidatura de Évora a patrimonio mundial, elevándolo al Instituto Português do Património Cultural (IPPAR), y a través del Ministério dos Negócios Estrangeiros la Câmara formalizo la candidatura ante la UNESCO en 1985.

Los argumentos del expediente enfatizaron que el centro histórico de Évora mantenía los trazos típicos de las ciudades medievales del sur de Europa, especialmente por las rúas estrechas y sinuosas y, además, por la gran riqueza de variantes arquitectónicas y una homogeneidad ejemplar de cada periodo constructivo. Asimismo, por la concentración inusual de monumentos correspondientes a varios periodos artísticos, de arquitectura militar y religiosa, popular y erudita. La candidatura presentada lo era de un continuo edificado, delimitado por las murallas históricas donde cohabitan la arquitectura erudita y popular de diversas épocas, cuyo valor radica en el conjunto (BERNARDO y CARDOSO, 2008).

Un año después, el 25 de noviembre de 1986, el Comité del Patrimonio Mundial de París incluyó toda la zona situada en el interior de la muralla, que circunda el centro histórico a lo largo de un perímetro de cuatro kilómetros en la *World Heritage List of UNESCO*.

Como certeramente apuntaba la directora de la modélica Oficina del Centro Histórico, alcanzar el patrimonio mundial no es lo más difícil, sino mantener un modelo de planeamiento urbanístico, gestión patrimonial, disciplina y rehabilitación integrada, perfectamente exportable a otras ciudades rayanas patrimoniales, como el desarrollado por la Câmara Municipal de Évora en los últimos treinta años que ahora se cumplen.

3.2. L'Ouvre de Bauvan (2008)

Con gran pragmatismo, el Estado francés convenció a la ciudad de Besançon, que aspiraba en solitario a formular una candidatura unitaria en 2003, para formular en 2005 una candidatura conjunta en red de L'Ouvre de Vauban, proponiendo una candidatura conjunta integrada por catorce fortificaciones francesas, diseñadas por Sébastián Le Preste de Vauban (1633-1707), mariscal de Francia e ingeniero militar de reconocido prestigio internacional. La UNESCO aceptó doce fortificaciones y las incluyó en la Lista del Patrimonio Mundial el 7 de julio de 2008. Como se aprecia en la figura 2, se encuentran repartidas por todas las fronteras francesas.

La Red de Sitios Vauban es una asociación que tiene como objetivos coordinar las acciones para la conservación, la gestión y la valorización del patrimonio urbano, y del paisaje arquitectónico excepcional como producto turístico cultural de gran atractivo. Una de las piezas más cotizadas en Francia es la localidad de Neuf Brisach, en la frontera con Alemania, un pueblo de 2.400 habitantes que recibía anualmente unos 20.000 visitantes y que, tras la declaración de patrimonio mundial, está cuadruplicando el número de viajeros (www.neuf-brisach.com).

Figura 2. L'Ouvre de Vauban: Patrimonio Mundial (2008).



Fuente: <http://www.sites-vauban.org> / Informations-touristiques, 71.

3.3. Elvas (2012)

Pocos meses después de la organización de las Jornadas Técnicas de Badajoz, durante los días 21 y 22 de julio de 2007 se celebró en Elvas la primera Cimeira Mundial de Especialistas em Arquitectura Militar Abaluartada (CÂMARA MUNICIPAL DE ELVAS, 2007), en la que el presidente de la Câmara Municipal consiguió una reunión inédita de especialistas internacionales, presidentes ibéricos de ICOMOS-Portugal e ICOMOS-España, y miembros del Instituto de Conservación de las Fortificaciones (ICOFORT) en apoyo técnico y político a la candidatura de Elvas.

Este hito, que se repetiría en la Cimeira de 2009 iba a ser, sin duda, el germen de la posterior declaración de Elvas como patrimonio mundial, ya que sirvió para reconocer internacionalmente el carácter excepcional y universal de sus fortificaciones, de su excelente estado de conservación y de las construcciones accesorias, así como de su densidad cultural, al estar documentadas materialmente desde el siglo X hasta el siglo XX.

De la cumbre internacional se extrajeron las siguientes apreciaciones relevantes:

- El carácter singular de las fortificaciones de Elvas, destacando su encuadre natural y la relación del medio físico con la ciudad.
- La existencia no solo de las fortificaciones con un estado de conservación y personalidad inigualables, sino también de todo un conjunto de estructuras a ellas asociadas: sistemas de abastecimiento de agua, polvorines, almacenes, cuarteles y otros edificios con función militar que completan y dan coherencia a las fortificaciones.
- Elvas ofrece una densidad cultural diversificada en lo relativo a las fortificaciones, documentadas materialmente desde el siglo X hasta el siglo XX, lo que es un caso raro. La ciudad fue, al menos desde el siglo XVII una realidad civil/militar, y esa naturaleza dual marcó y caracterizó su evolución hasta nuestros días.

Elvas, «a Invencível», la máquina de guerra más potente de la península ibérica y la más emblemática y espectacular de todas las ciudades abaluartadas de la Raia/Raya ibérica tuvo, desde 2004, sus fortificaciones introducidas en la lista indicativa portuguesa, gracias al buen expediente (CÂMARA MUNICIPAL DE ELVAS, 2015) y la mejor gestión del director de la candidatura, el profesor Domingos Bucho, y a los apoyos recibidos de los expertos internacionales de ICOFORT. Elvas tuvo necesidad de presentar dicha candidatura en solitario, porque las potenciales candidatas de la Raia portuguesa (Valença do Minho, Almeida, Marvão y Estremoz) y de la Raya española (Ciudad Rodrigo, Badajoz y Olivenza) no habían ultimado en esa fecha ni sus programas de rehabilitación, ni sus expedientes.

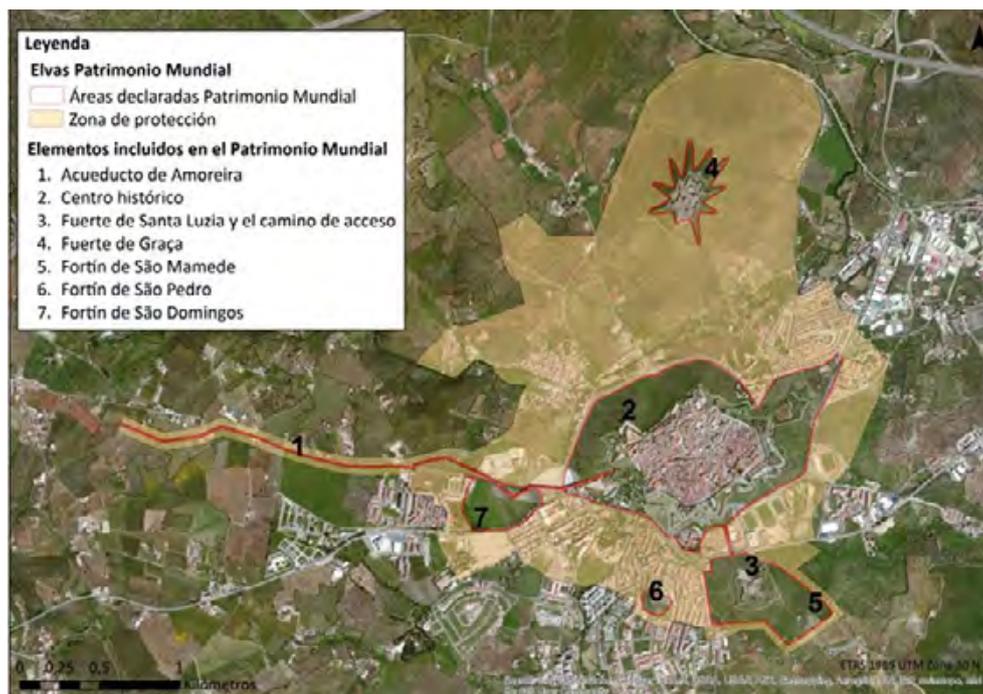
El proceso de formalización de la candidatura se inició en 1997 y culminó con éxito el 30 de junio de 2012, tras quince años de recorrido del proyecto de la candidatura. Su carácter excepcional de ciudad fortificada lo confieren sus cinco líneas defensivas diferentes aún visibles: la primera muralla árabe (siglo X); la segunda muralla árabe (XII); la muralla medieval fernandina (XIV); las fortificaciones abaluartadas (XVII) y los cuatro fortines (XIX), más el acueducto (XVI-XVII), el fuerte de Santa Luzía (XVII) y el Forte da Graça (XVIII) (BUCHO, 2010).

El Comité del Patrimonio Mundial de la UNESCO, en su 36ª sesión celebrada el 30 de junio de 2012 en San Petersburgo, acordó incluir el «recinto abaluartado de Elvas y sus fortificaciones» en la Lista del Patrimonio Mundial (figura 3) por su valor «universal excepcional, autenticidad, integridad y nivel de protección y gestión», lo que supuso el más alto reconocimiento para estas arquitecturas, al mismo tiempo y de la misma forma que abría

la puerta para que aquellos enclaves que compartieran los criterios que la hicieron merecedora de tal distinción (ejemplo sobresaliente de Praça-Forte y de su sistema de defensa basado en baluartes con zanjas secas) pudieran acompañarla a través de una candidatura en serie.

No obstante, la realidad es que este rosario de arquitecturas fortificadas, aun compartiendo un mismo nivel de autenticidad, todavía no alcanzan el grado de integridad que ostentan las áreas declaradas dentro de esta candidatura (acueducto de Amoreira, centro histórico, fuerte de Santa Luzia y el camino de acceso, fuerte de Graça, fortín de São Mamede, fortín de São Pedro y fortín de São Domingos). Solo así es entendible que la ciudad portuguesa haya tomado la delantera al resto, y en especial a Badajoz, ciudad con la que estableció estrechos lazos de colaboración bilateral en diversas materias, entre ellas, el turismo y el patrimonio (oficializados con la constitución de la eurociudad Elvas-Badajoz en septiembre de 2013). A esta le siguen pujantes candidaturas, como la compartida entre Almeida y Ciudad Rodrigo, u otras de menor escala como la de Marvão, todas apoyadas en el valor de sus fortificaciones.

Figura 3. Delimitación de Elvas, patrimonio mundial.



4. Ciudades candidatas a patrimonio mundial

Las ciudades abaluartadas de la Raya/Raia ibérica, ensambladas por el hilo conductor del territorio, contienen valores de universalidad y excepcionalidad que las hacen acreedoras a ingresar en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

4.1. El sitio de Marvão (2006), candidatura desestimada

El primer expediente de candidatura de ciudad abaluartada de la Raia ibérica a patrimonio mundial fue el de Marvão (figura 4). Este documento, redactado por la Comissão Técnica-Científica, presidida por el profesor Domingos Bucho (BUCHO, 2001) fue acompañado de un estudio comparado entre la fortaleza de Marvão y sus semejantes peninsulares, el Plan de Gestión Integrada, el Plan Especial de Salvaguarda y Valorización (BUCHO, 2002), contrastado además por la asesoría de diversos profesionales y visibilizado a través del I Forum Marvão (BUCHO, 2005). Sin embargo, estos esfuerzos científicos fueron invalidados por la decisión de la Comisión Nacional de la UNESCO, comunicada el 15 de mayo de 2006 al presidente de la Câmara Municipal de Marvão, de desestimar su candidatura.

Tal resolución se apoyó en las consideraciones que, sobre el estado de conservación del patrimonio (vulnerabilidad ante el deterioro del caserío desocupado), la protección y la gestión de los elementos (suficiente nivel de salvaguarda de los recursos patrimoniales, naturales y culturales), la autenticidad e integridad de los mismos (con carácter global bien conservadas, pero con elevada sustitución de piezas residenciales durante el siglo XX) y el estudio comparativo y la valoración de los criterios (déficit en la comparación con otros enclaves «similares», entorno natural carente de excepcionalidad, insuficiente documentación de los conflictos armados hasta el s. XX), hizo el Comité del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

Figura 4. Marvão: emplazamiento «alcandorado» en nido de águila.



Frente a tales argumentos, la Câmara Municipal de Marvão y los técnicos redactores de la candidatura alegaron punto por punto cada una de ellas. De este modo, vinieron a declarar que el estado de conservación no presentaba más debilidades que en otros centros históricos, por ser el abandono de este caserío una constante, «incluso en los ya declarados patrimonio mundial». Del mismo modo, rebatieron las críticas sobre la protección y gestión de los elementos, afirmando la completa salvaguarda del patrimonio «desde el punto de

vista legal», y confrontaron las observaciones realizadas sobre autenticidad e integridad del conjunto, manteniendo la postura de que «todo el patrimonio marvaense construido durante más de mil años se adaptó a los tiempos históricos con naturalidad, no introduciendo falsos históricos, ni pastiches». En cuanto a la limitación geográfica del estudio comparativo, ratificaron la misma (comparación de 30 poblaciones fortificadas portuguesas y 36 españolas) por adecuarse al informe solicitado expresamente por la UNESCO (referencia WHC/74/526/PST/FBR/MR, de 26 de marzo de 2004, firmada por Francesco Bandarin, director UNESCO World Heritage Centre) en el contexto de una reunión mantenida con ICOMOS y con IUCNI, y estar además completada por una muestra de fortificaciones italianas, «al objeto de demostrar la originalidad de las fortificaciones peninsulares de este periodo». Además, de este punto, resaltaron la improcedente apreciación de ICOMOS, «propia de un lego en la materia», al considerar que Marvão se incluye en la misma región y tipología arquitectónica que la Alhambra o la ciudad de Cuenca...

La importancia patrimonial solo puede ser aquilatada mediante un estudio comparativo entre bienes de idéntica tipología y del mismo contexto histórico-geográfico (Operational Guidelines WHC.05/2, 2 February 2005, ítem 132.3). Por otro lado, «si solo tuviesen derecho a incluirse en la Lista del Patrimonio Mundial los mejores ejemplos de cada tipología patrimonial, entonces, existiría una sola catedral gótica, un único centro histórico medieval... y la Lista de ochocientos bienes clasificados por la UNESCO se reduciría a muy pocas decenas».

Por último, en referencia al obligatorio carácter singular y excepcional de todos los elementos incluidos en el patrimonio mundial, razonan que solo las funciones defensiva y estratégica pudieron justificar la implantación de una comunidad humana en un emplazamiento en nido de águila tan inhóspito, con una realidad urbana inalterable hasta hoy, que mantuvo una función militar continua durante 1.000 años, pruebas que demuestran sobradamente la tenencia de ambos criterios, dando fe del peso de las razones políticas que no técnicas en la desestimación de la candidatura de Marvão.

En síntesis, la candidatura de Marvão a patrimonio mundial realizada por una comisión técnica-científica de reconocida solvencia profesional, liderada por el profesor doctor Domingos Bucho, del Instituto Politécnico de Portalegre, (BUCHO, 2002), fue desestimada no por la fragilidad científica del documento y del plan de gestión, sino por la insolvencia diplomática del embajador portugués ante la UNESCO, al declarar de forma pesimista y despreciativa a Radio Renascença (8 de mayo de 2006) «que havia muitas cidades tipo Marvão em candidatura», por la negativa del presidente portugués de la Comisión Nacional de la UNESCO a reunirse antes de producirse el fallo de ICOMOS y, sobre todo, por la inconfesable preferencia del Estado portugués por la candidatura de Guimarães frente a la de Marvão.

4.2. Almeida-Ciudad Rodrigo

En el eje transversal de la Raia/Raya del Duero se contrapusieron históricamente los sistemas abaluartados de Almeida frente a Ciudad Rodrigo (figura 5) y el Real Fuerte de la Concepción, de factura constructiva ilustrada (RODRÍGUEZ, 1987).

La Praça-Forte de *Almeida*, declarada Monumento Nacional (03-02-1928 y 22-03-1938), es uno de los conjuntos abaluartados más potentes y mejor conservados de la frontera ibérica, conocida como «A Estrela do Interior» con sus fortificaciones en forma de estrella (12

baluartes y revellines), excelente ejemplo de rehabilitación (Casamatas, Trem de Artilharia da Porta Nova y das Portas interiores y exteriores de Santo António) e instalación del Centro de Estudios de Arquitectura Militar —CEAMA— del Picadero, y del Museu Histórico-Militar, siendo la villa sede de congresos internacionales y de reuniones para la formalización de la candidatura conjunta en serie. Almeida procedió a redactar con urgencia el dossier de la candidatura (CAMPOS, 2009), que entregó en Lisboa al ministro de Negócios Extranjeros el día 13 de agosto de 2009 —la cual fue desestimada, razón por la que precisó reforzarse incluyendo, en la candidatura, a Ciudad Rodrigo.

Figura 5. Almeida (izquierda) y Ciudad Rodrigo (derecha).



Ciudad Rodrigo, declarada Monumento Nacional el 10 de agosto de 1889 y Conjunto Histórico-Artístico el 29 de marzo de 1944, fue la primera ciudad española en presentar un proyecto para que la red fronteriza de ciudades abaluartadas fuese incluida en la Lista del Patrimonio Mundial, con el apoyo de la Junta de Castilla y León e ICOMOS-España. El expediente de la candidatura conjunta, elaborado por un relevante equipo de arquitectos (João Marujo, arquitecto municipal; João Campos, arquitecto asesor de patrimonio, y Fernando Cobos, asesor externo) se encuentra en fase de redacción muy avanzada, como atestigua el solvente proceso investigador plasmado en la publicación bilingüe (COBOS y CAMPOS, 2013).

La Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León viene ofertando, desde hace años, la Ruta de las Fortificaciones, un producto turístico-cultural transfronterizo en la Raya/Raia salmantina-beirense, que permite un recorrido histórico desde la prehistoria hasta la Guerra de Independencia, a través de un itinerario que hilvana bienes patrimoniales rehabilitados con este fin con apoyo económico de la Unión Europea.

5. Badajoz. Reverso de elvas en la gestión patrimonial

La persistencia de la función defensiva en la ciudad de Badajoz justificó su ausencia en el listado que el gobierno de O'Donnell aprobó mediante Real Orden de 22 de enero de 1859 para

descatalogar las plazas fuertes de España, carentes de significado bélico en otros espacios. Por lo tanto, la presencia de la frontera determinó esta exclusión y permitió la conservación de sus murallas y baluartes, iniciados en 1641, hasta el siglo XX. No obstante, la escasa consideración de los pacenses y sus autoridades locales hacia el patrimonio heredado comenzó a mostrar sus primeros síntomas en 1881, año en el que reclamaron la demolición de las murallas por asimilarlas a un obsolecente obstáculo al desarrollo de la ciudad. Sin embargo, este abyecto hito no se consiguió hasta la autorización de derribo por parte del Gobierno en 1933 (CRUZ y LOZANO, 1995). Desde ese momento, las pérdidas patrimoniales del lienzo de murallas han sido constantes y siempre apoyadas sobre la premisa del crecimiento urbano, como así demuestran el Plan Cort (1943) y el Plan Riesco (1963), que permitieron la construcción interior y exterior a los mismos (CARPIO, 2012), confirmando el ninguneo de estos espacios.

Un ejemplo paradigmático de este proceso fue la desaparición del Baluarte de San Juan, «necesaria» para la conformación del eje norte-sur que seguiría la ciudad en los años posteriores (FRAILE, 1991). De esta forma, se pretendía acabar de manera «rotunda» y «definitiva» con un problema que agobiaba a la ciudad. A esta demolición, ejecutada en 1964, le habían precedido otros derribos como los del paño de muralla entre la plaza de Santo Domingo y la avenida de Colón en 1958 y ocupaciones como la del Revellín de San Roque (1943), pero le siguieron otras muchas intervenciones que terminaron por dilapidar buena parte de la fortificación pacense. Pese a ello, la desaparición del baluarte de San Juan inició el camino hacia la valorización de estos elementos, por cuanto contó con la primera oposición de algunos sectores de la sociedad, pero principalmente de la Dirección General de Bellas Artes.

No sería hasta décadas más tarde, al albor de los fondos europeos, cuando la ciudad volvió la mirada a su patrimonio fortificado, de odiosa comparación con el conservado en la vecina Elvas, para intentar restañar su continuo deterioro, intensificado entre 1930 y 1970. Las premisas esgrimidas para el estrago de sus fortificaciones se cumplieron, ya que la ciudad pasó de 43.726 a 101.710 habitantes (hoy principal ciudad extremeña y una de las más importantes de la frontera), mientras que Elvas, hoy inserta en la Lista del Patrimonio Mundial, retrocedió demográficamente durante el mismo periodo desde los 24.711 habitantes hasta los 22.230. Sin duda, estas dos ciudades constituyen un singular ejemplo pareado de trayectorias dispares, del cual podríamos sustraer la falsa conclusión de que la conservación patrimonial y el crecimiento urbano son incompatibles, deducción invalidada por la profusión de buenos y contrarios ejemplos dentro y fuera del espacio rayano.

Elvas, cuyo camino hacia el patrimonio mundial comenzó en 1997 y se dilató durante 15 años de trabajo para el reconocimiento de sus singulares fortificaciones, también experimentó amenazas a algunos de sus elementos más valiosos (PAAR, 2014), que fueron finalmente salvadas como demuestra su declaración. Badajoz, por el contrario, sufrió irreparables pérdidas patrimoniales y años de abandono a sus fortificaciones que repercutieron en un estado de conservación paupérrimo que hoy debe recuperar.

Con el nuevo milenio, y tras el trabajo transfronterizo de políticos, académicos y otros profesionales durante décadas (relatados en el capítulo segundo), llega la colaboración entre los «enemigos íntimos», entre cuyas poblaciones ya se habían despertado nuevas dinámicas que traspasaban la frontera (GUTIÉRREZ y PÉREZ, 2011). De este modo, ambas ciudades concurren juntas a la segunda convocatoria de ayudas del Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza España-Portugal (POCTEP) en mayo de 2010. El proyecto Baluartes —valorización de las fortificaciones fronterizas abaluartadas—, como así se denominó la candidatura aprobada en marzo de 2011, tiene entre sus objetivos principales la conservación del patrimonio fortificado, la consecución de su reconocimiento

internacional y la conversión del mismo en un elemento cultural y producto turístico que contribuya al desarrollo socioeconómico de las zonas donde se ubican, para lo que cuenta con un presupuesto total de 4.691.472,86 euros (cofinanciado por los fondos FEDER al 75%, aunque desigualmente repartido) a ejecutar autónomamente por cada administración local entre abril de 2011 y octubre de 2015.

Este proyecto se compone de cinco actividades principales (patrimonio, documentación, museografía, difusión y gestión) dividiéndose, a su vez, en acciones. Entre las dedicadas a la recuperación del patrimonio histórico, destaca la rehabilitación de los fortines de Santo Domingo y San Mamede, y del fuerte de San Cristóbal (tabla 1):

Tabla 1. Trabajos de rehabilitación del proyecto Baluartes.

Acción	Ciudad	Elementos	Trabajos
1	Elvas	Fortín de Santo Domingo y de San Mamede	Conservación y limpieza del paño de muralla y muros existentes, reconstrucción del coronamiento de la muralla donde haya necesidad, mejora de los accesos e instalación de áreas de visita con equipamiento informativo e interpretativo.
2	Elvas	Cinco capillas interiores de Pasos de la Vía Sacra	Conservación y limpieza de las capillas, restauración de óleos y tallas existentes, restauración de azulejos y pinturas murales, y recuperación de las puertas.
3	Elvas	Porta de São Vicente, da Esquina y de Olivença	Réplica de las puertas utilizando los mismos sistemas constructivos originales.
4	Badajoz	Fuerte de San Cristóbal	Desbroce y limpieza del monumento, eliminación de escombreras, tratamiento de recorridos exteriores y fosos, restauración y consolidación de las murallas, de la estructura y recalce de la cimentación y cerramientos, troneras y galerías, y otros elementos singulares como el pórtico de entrada, aljibes y elementos de comunicación. Además, se prevé la rehabilitación o ampliación de las edificaciones existentes para la creación de un espacio museográfico y un espacio de hostelería. La actuación se complementa con reformas de los accesos y creación de acometidas generales.

A partir del año 2010, se han producido en la ciudad de Badajoz las más importantes intervenciones arquitectónicas de conservación y rehabilitación, centradas principalmente sobre el hornabeque de la cabeza del puente de Palmas (ESPADA, 2012), que surge por la necesidad de proteger el único puente de acceso a la ciudad (CAYETANO, 2014) y el fuerte de San Cristóbal, la primera fortificación abaluartada de la ciudad (GARCÍA, 2012). Unas acciones que en ocasiones vienen acompañadas de procesos de refuncionalización del espacio y cambios de uso, algunos fallidos como la pretérita intención de convertir este último en parador tras la venta del mismo al Ayuntamiento por parte del Ministerio de Defensa en 1973, y otros en marcha como los contenidos en la actividad 3 del proyecto, dedicada al desarrollo museográfico, gracias al cual este mismo fuerte alberga ahora un centro de visitantes, y es

sede de eventos sociales y culturales. A estas iniciativas se le unen la conversión del baluarte de San Vicente en un auditorio al aire libre, y la utilización del revellín de San Roque como albergue juvenil y sede para asociaciones tras una intensa remodelación que afectó no solo al elemento en sí, sino también a su entorno, ahora parcialmente transformado en zona verde. No obstante, se han producido nuevos aprovechamientos no tan apropiados como la ocupación del baluarte de San Pedro como aparcamiento disuasorio de la Alcazaba, donde fue descubierta la Galería de Fusileros (actualmente con un limitado uso turístico) durante las catas para la construcción de esta infraestructura.

Figura 6. Sistema abaluartado de la ciudad de Badajoz.



La ocupación de los baluartes ha sido una constante desde la pérdida de función militar (figura 6). Así, el baluarte de Santa María y el baluarte de San Vicente albergan sendas instalaciones educativas, en el baluarte de San Roque se ha construido un nuevo palacio de congresos, el baluarte de Santiago contiene el Museo del Carnaval, instalado sobre

un antiguo edificio para almacén y alojamiento de tropas, y el baluarte de San José está ocupado por la Jefatura Superior de la Policía Nacional. Por otro lado, entre los trabajos de documentación (pensados en origen para promocionar las candidaturas a patrimonio mundial) es preciso señalar el Plan Director de las Fortificaciones de la ciudad de Badajoz, trabajo que manifiesta, ahora sí, la consideración global de este singular patrimonio urbano, y la necesaria recuperación integral del mismo y sus entornos. Unos estudios que, sin duda, han bebido de los aportes que los expertos de la Raya ibérica llevan décadas realizando —una muestra de los cuales pudo ser expuesta en las I Jornadas Internacionales sobre la Frontera Hispano-Portuguesa y sus Fortificaciones, celebrada en Badajoz el año 2012 como parte de las acciones de difusión de este proyecto.

6. Conclusiones

En el año 2012, la entrada de Elvas en la Lista de Patrimonio Mundial supuso el reconocimiento a un trabajo conjunto de académicos, investigadores, técnicos y políticos de un lado y otro de la Raya/Raia ibérica. Sin embargo, la consecución del verdadero objetivo (válido para todos los enclaves de este tipo) fue la previa y gradual civilización de las fortificaciones abaluartadas, que siglos antes habían sometido los trazados urbanos a las imperiosas necesidades de defensa en una frontera con profusos enfrentamientos. Aun habiendo resistido numerosos asedios, el abandono al que se vieron sometidas estas arquitecturas tras perder su función militar primigenia, unido al afán de algunos planificadores urbanos por hacerlas desaparecer en pos del crecimiento urbano a principios del s. XX (como si de un resarcimiento por su preponderancia anterior se tratara), hicieron peligrar lo que años más tarde consideramos el principal valor patrimonial compartido entre España y Portugal.

Esta nueva consideración de las más virtuosas máquinas de guerra de la época moderna necesitó salvar numerosos escollos, siendo fundamental el trabajo pionero de las universidades rayanas para revalorizar patrimonialmente elementos sobre los que pesaba una evidente carga negativa. A estas iniciativas le siguió la acción política, que tomó el camino marcado por los investigadores, es decir, el de la reconversión funcional de estos espacios sobre la base del aprovechamiento turístico-cultural. No obstante, este proceso (iniciado en Olivenza en 1982) tuvo que superar las lógicas dificultades de coordinación entre dos países vecinos que hasta la aparición del proyecto común europeo estaban de «costas tornadas», a lo que se sumaba la posición rezagada de estas regiones en sus respectivos contextos nacionales.

Desde el primer momento, dentro de la esfera académica se tomó conciencia de la urgente necesidad de inventariar el ingente patrimonio que salpica la frontera, como paso previo a su conservación y puesta en valor, aunque no fue hasta 1999, durante la Conferencia Internacional sobre Fortificaciones Abaluartadas Hispanoportuguesas, celebrada en Ibiza, cuando se decidió la creación de un inventario y un catálogo completos. Es entonces cuando surge la aspiración al más alto reconocimiento patrimonial, a través de una candidatura en serie que recogiera la hilera pareada de fortificaciones abaluartadas, aunque la idea tuvo que ser desestimada muy pronto por la desemejante actitud política de los responsables portugueses y españoles.

Elvas recogió el relevo de la desestimada candidatura de Marvão, que fue relegada por su gobierno central en favor de la candidatura de Guimarães (una prueba más de que el

reconocimiento institucional necesita de simpatías, dejando aparte los obligados valores patrimoniales), y se situó a la cabeza de los núcleos incluidos en la Lista Indicativa del Patrimonio Mundial en Portugal, siendo este listado en España de carácter generalista y falto de la proposición de las ciudades candidatas con mayores posibilidades, otra muestra más de la desidia con la que se trató el tema a este lado de los límites nacionales.

Los resultados de este dispar tratamiento son notorios: Elvas incluida dentro de la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO (tras 15 años de incesante trabajo a todos los niveles), mientras que la ciudad que le hacía frente comienza ahora a revitalizar y reconocer su patrimonio, durante tantos años dilapidado. La candidatura en serie parece, a día de hoy, una oportunidad perdida más, aunque sin duda el trabajo que durante décadas se viene realizando ha logrado resaltar y visibilizar este patrimonio, hasta tal punto que potentes candidaturas pareadas y transfronterizas como la de Almeida-Ciudad Rodrigo pueden ser las siguientes en alcanzar el reconocimiento que la UNESCO solo reserva para los elementos patrimoniales con mayor integridad y singularidad del mundo.

7. Agradecimientos

Esta investigación está financiada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, a través del Programa de Formación del Profesorado Universitario (FPU). Referencia FPU13/00990.

Bibliografía

- ARMAS, D. (1990): *Livro das Fortalezas*. Introdução de Manuel da Silva Castelo Branco. Lisboa, Arquivo Nacional da Torre de Tombo e Edições INAPA.
- BERNARDO, A. M^a. y CARDOSO, A. (2008): «A Candidatura de Évora a Património Mundial: Testemunhos na Imprensa», en MARTOS, E. y MARTOS, A. (coords.). *El Patrimonio Cultural: Tradiciones, Educación y Turismo*. Puertas a la Lectura 20/21. Universidad de Extremadura, pp. 75-84.
- BUCHO, D. (2001): *Fortificações de Marvão. História, Arquitectura e Restauro*. Região de Turismo de São Mamede. Projecto de Valorização Científica, Educativa e Turística-Cultural das Fortificações do Norte Alentejano. Setúbal, RTSM/IPPAR/ESEP, Municipios do Norte Alentejano. 125 p.
- BUCHO, D. (dir.) (2002): *Sítio de Marvão. Proposta para a Inscrição na Lista do Património Mundial*. Marvão (Portugal), Câmara Municipal de Marvão, Comissão Técnico-Científica da Candidatura de Marvão a Património Mundial. 113 p. + planos.
- BUCHO, D. (coord.). (2005): *I Forum Marvão. Actas. Encontros Internacionais do Património, do Turismo e da Animação. Património, turismo e despovoamento / descaracterização dos centros históricos*. Marvão, Municipio de Marvão. 167 p.
- BUCHO, D. (2010): *Métodos e Escolas de Fortificação Abaluartada em Elvas*. Lisboa, Edições Colibri. 174 p.
- CÂMARA MUNICIPAL DE ELVAS. (2007): *Cimeira Mundial de Especialistas em Arquitectura Militar Abaluartada. Candidatura das Fortificações de Elvas a Património Mundial*. Projecto de candidatura em série. Elvas (21 y 22 de julio).

- CÂMARA MUNICIPAL DE ELVAS. (2015): *Cidade Quartel Fronteiriça de Elvas e suas Fortificações*. Património Mundial UNESCO 2012.
- CAMPESINO, A.-J. (2006): «Ciudades abaluartadas de la raya ibérica: de frontera a paisaje cultural», *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, n. 60. Sevilla, pp. 74-83. (Coordinador Antonio J. Campesino).
- CAMPESINO, A.-J. (dir.) (2007): *La Raya abaluartada ibérica: Paisaje Cultural de la Humanidad. Jornadas Técnicas*. Badajoz, Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura y Gabinete de Iniciativas Transfronterizas. Palacio de Congresos de Badajoz, (23 y 24 de marzo). (Inéditas).
- CAMPESINO, A.-J. (dir.) (2007a): «Territorio y ciudades abaluartadas en la Raya/Raia ibérica: de frontera a Patrimonio Mundial en Serie», en CRUZ, M^a (dir.). *Ciudades y núcleos fortificados de la frontera hispano-lusa. El territorio de Extremadura y Alentejo. Historia y patrimonio*. Mérida. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas, Dirección General de Patrimonio Cultural, pp. 261-272.
- CAMPESINO, A.-J. (2014): «Territorio y paisajes patrimoniales de la raya ibérica. El espacio geográfico de la EUROACE», I Jornadas Internacionales sobre la Frontera Hispano-Portuguesa y sus Fortificaciones (Badajoz, noviembre, 2012). Badajoz, Ayuntamiento, pp. 51-74.
- CAMPESINO, A.-J. y PAGÉS, J. M. (1999): «Arquitectura abaluartada y Territorio en la frontera hispano-lusa». En *Conferencia Internacional sobre Fortificaciones Abaluartadas Hispano-Portuguesas en el contexto de los grandes itinerarios culturales universales*. Ibiza, Comité Internacional de Itinerarios Culturales de ICOMOS (18 a 20 de mayo). (Inédita).
- CAMPOS, J. S. de S. (coord.). (2009): *Almeida. Candidatura das Fortificações Abaluartadas da Raia Luso-Espanhola a Património Mundial-UNESCO*. Almeida, Câmara Municipal, Comissão Técnica da Candidatura. 364 p. (Julho).
- CARPIO, J. (2012): «Intervenciones en el revellín de San Roque. Badajoz», *O PELOURINHO. Boletín de Relaciones Transfronterizas*, n. 16, p. 79-96.
- CAYETANO, M. (2012): «La red abaluartada luso-española. Valoración conjunta y actuaciones de futuro», *O PELOURINHO. Boletín de Relaciones Transfronterizas*, n. 16, p. 11-50.
- CAYETANO, M. (2014): «Fortificaciones abaluartadas en la Raya. Conformación, evolución y valoración actual», *O PELOURINHO. Boletín de Relaciones Transfronterizas*, n. 18, p. 13-54.
- COBOS, F. (2012): *Las Escuelas de Fortificación Hispánicas en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Segovia, Patronato del Alcázar de Segovia. 69 p.
- COBOS, F. y CAMPOS, J. (2013). *Almeida / Ciudad Rodrigo. La Fortificación de la Raya Central. A Fortificação da Raia Central*. Salamanca, Consorcio Transfronterizo de Ciudades Amuralladas, Gráficas Lope. 483 p.
- CORTÉS, F. (1986): «1640-1668. Fortificaciones en Extremadura». *Revista de Estudios Extremeños*, XXXVIII. Badajoz, Diputación de Badajoz.

- CRUZ, M^a. (1999): *Badajoz, ciudad amurallada*. Mérida, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas y Universitas Editorial. 122 p.
- CRUZ, M^a. (dir.) (2007): *Ciudades y núcleos fortificados de la frontera hispano-lusa. El territorio de Extremadura y Alentejo. Historia y patrimonio*. Mérida. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas, Dirección General de Patrimonio Cultural.
- CRUZ, M^a y LOZANO, M^a del M. (1995): *La arquitectura en Badajoz y Cáceres. Del eclecticismo fin de siglo al racionalismo (1890-1940)*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 513 p.
- ESPADA, J. A. (2012): «Intervención en el hornabeque de la cabeza del Puente de Palmas de Badajoz», O PELOURINHO. *Boletín de Relaciones Transfronterizas*, n. 16, p. 97-124.
- FORMIGO, J. y LOIS, R. C. (2001): «Ciudades, Conjuntos Históricos y Patrimonio Monumental en los entornos de la Raia Galego-Portuguesa», en CAMPESINO, A.-J. (dir). *La Raya/Raia ibérica: de frontera a Paisaje Cultural de la Humanidad*. Elvas, Curso Internacional de Verano de la Universidad de Extremadura, Universidad de Extremadura, Câmara Municipal de Elvas. (Inédito).
- FRAILE, C. C. (1991): *Desarrollo intramuros de la ciudad de Badajoz 1939-1979*, Sevilla, Departamento de Urbanismo, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla (tesis inédita).
- GARCÍA, J. (2012): «El fuerte de San Cristóbal y sus instalaciones interiores. Actuaciones de rehabilitación», O PELOURINHO. *Boletín de Relaciones Transfronterizas*, n. 16, p. 125-160.
- GONZÁLEZ, J. M. y LOIS, R. C. (1996): «Los Centros Históricos en la frontera gallego-portuguesa: estudio de los ejemplos de Tui y Valença do Minho», en CAMPESINO, A.-J. y VELASCO, C. (coords.). *Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario*. Cáceres, Cáceres Salamanca y Soria, Universidad de Extremadura, pp. 379-386.
- GUTIÉRREZ, R. y ESTERAS, C. (1991): *Territorio y fortificación. Vauban, Fernández de Medrano, Ignacio Sala y Félix Prosperí. Influencia en España y América*. Madrid, Ediciones Tuero. 326 p.
- GUTIÉRREZ, J. A. y PÉREZ, J. M. (2011): «Nuevas dinámicas territoriales en los espacios fronterizos hispano-lusos: el caso de las ciudades de Elvas y Badajoz», 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, p. 127-142.
- ICOMOS. (1999): *Seminario Internacional sobre Fortificaciones Abaluartadas Hispano-Portuguesas, una Ruta Cultural entre Cinco Continentes*. Comité Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC), ICOMOS-España, Ibiza (17 a 22 de mayo). http://www.icomos-ciic.org/INDEX_esp.htm
- JUNTA DE EXTREMADURA. (1994): *Arquitectura y vida de frontera*. Mérida, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas. 75 p.
- MELÓN, M. Á.; SÁNCHEZ, R. y TESTÓN, I. (coords.) (2014): *I Jornadas Internacionales sobre la Frontera Hispano-Portuguesa y sus Fortificaciones*. Badajoz, Ayuntamiento de Badajoz (8 a 10 de noviembre de 2012). 318 p.

- NAVAREÑO, A. (1985): «Fortificaciones abaluartadas en Extremadura. Planos de Juan de Landaeta», en *Revista Norba-Arte*, VI. Cáceres, Revista del Departamento de Historia del Arte, Universidad de Extremadura, pp. 145-157.
- NAVAREÑO, A. (2000): «La frontera fortificada. La línea de Extremadura y Castilla La Vieja con Portugal en el siglo XVIII», en *Castillos de España*, 118. Madrid, Asociación Española de Amigos de los Castillos, pp. 3-12.
- PAAR, E. (2014): «Elvas Patrimonio Mundial, el verdadero trabajo comienza ahora», en MELÓN, MELÓN, M. Á.; SÁNCHEZ, R. y TESTÓN, I. (coords.) *I Jornadas Internacionales sobre la Frontera Hispano-Portuguesa y sus Fortificaciones*, Badajoz, Ayuntamiento de Badajoz (8 a 10 de noviembre de 2012), p. 209-216.
- PAGÉS, J. M. (coord.) (1982): *Ias. Jornadas Internacionales de Estudio de la Ciudad Histórica*. Olivenza, Junta de Extremadura, Ayuntamiento de Olivenza, Unión Internacional de Arquitectos (UIA). (Inéditas).
- PAGÉS, J. M. (1995): *El territorio fronterizo extremeño-alentejano: asentamientos, urbanismo y arquitecturas*. Sevilla, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanística. Tesis Doctoral inédita (dir. Dr. Antonio-José Campesino Fernández).
- PAGÉS, J. M. y CAMPESINO, A.-J. (dir.) (1995): *Plan Especial de Protección del Patrimonio Urbano de Badajoz (PEPPUBA): Casco Intramuros*. Badajoz. Ayuntamiento y Arco Agüero, S. L.
- PAGÉS, J. M. y ESTEVEZ, PH. (1997): *Arquitecturas na Raya' 96. Castelo de Vide*. Badajoz, Arco Agüero, S. L. Departamento de Arquitectura da Universidade Moderna de Lisboa y Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla. 71 pp.
- PAGÉS, J. M. (coord.). (1999): *Arquitecturas na raia-Arquitecturas en la raya*, 98. *Borba*. Programa de Iniciativa Comunitarias LEADER II. Badajoz, Arco Agüero, S. L. 87 pp.
- PIZARRO GÓMEZ, F. J. (2005): *Olivenza. Paisajes urbanos de Extremadura*. Badajoz, Agencia Extremeña de la Vivienda, Urbanismo y Territorio, Junta de Extremadura. 145 p.
- RODRÍGUEZ DE LA FLOR, F. (1987): *El Fuerte de la Concepción y la arquitectura militar de los siglos XVII y XVIII*. Ediciones de la Diputación Provincial de Salamanca, Salamanca.
- SALCEDO, J. C. (2014): «Ordenación urbana de los municipios con fortificaciones abaluartadas en Extremadura y criterios de intervención», en MELÓN, M. Á.; SÁNCHEZ, R.; TESTÓN, I. (coords.) (2014): *I Jornadas Internacionales sobre la Frontera Hispano-Portuguesa y sus Fortificaciones*. Badajoz, Ayuntamiento de Badajoz, pp. 271-281.
- SICA, P. (1977): *La imagen de la ciudad. De Esparta a Las Vegas. Urbanismo y arquitectura*. Barcelona, Gustavo Gili. 360 p.
- SORALUCE BLOND, J. R. (1985): *Castillos y fortificaciones en Galicia. La arquitectura militar de los siglos XVII y XVIII*. La Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza. 194 pp.
- TESTÓN, I.; SÁNCHEZ, C. y SÁNCHEZ, R. (2003): *Planos, Guerra y Frontera. La Raya Luso Extremeña en el Archivo Militar de Estocolmo*. Mérida, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas. 200 p.
- TESTÓN, I.; SÁNCHEZ, C. y SÁNCHEZ, R. (2006): *La Memoria Ausente. Cartografía de España y Portugal en el Archivo Militar de Estocolmo*. Mérida, GIT.

Dinámicas y estrategias en las ciudades fronterizas ibéricas

LORENZO LÓPEZ TRIGAL

Departamento de Geografía y Geología. Universidad de León
l.trigal@unileon.es

Resumen:

El estudio forma parte de un proyecto de investigación (Cooperación Transfronteriza y Desfronterización), y reformula anteriores investigaciones sobre las fronteras ibéricas que ha rematado el autor. Se trata de abordar la singularidad de la dinámica de las ciudades y los lugares centrales de estos espacios, situados en la proximidad (hasta 20 km de distancia de un paso fronterizo: *frontera -20*) de las fronteras terrestres del suroeste de Europa (península ibérica y norte de Marruecos), cuestionándose en la investigación tres objetivos: en primer término, la identificación de las ciudades y villas fronterizas, diferenciadas por segmentos y sistemas regionales; en segundo término, el análisis de aquellas dinámicas más destacadas desde los años 1980 en estas localidades y, en tercer término, la prospección del escenario y el papel estratégico de estas centralidades, en la articulación territorial y la organización del sistema urbano. A este fin, en la metodología se revisan bases de datos e indicadores, imágenes del territorio, documentos y monografías, urbanas y locales, y se han revisitado en los últimos años muchas de las localidades fronterizas. Los resultados conducen a un análisis comparado que permite la identificación y tipología de centralidades, la revisión de desiguales dinámicas urbanas, así como estrategias de la cooperación.

Palabras clave: centralidad, ciudad fronteriza, cooperación transfronteriza, dinámica urbana, estrategia urbana

Abstract: Dynamics and strategies in the Iberian border cities

This study is part of a research project (“Cross-border cooperation and de-bordering”) and restates previous research on Iberian borders completed by the author. Its aim is to approach the singular dynamics of cities and central places of these areas located in the vicinity (up to 20 km away from a border crossing: *border -20*) of Southwestern land borders (Iberian Peninsula and Northern Morocco), setting three objectives: first, the identification of border cities and small towns, split by segment and regional systems; second, the analysis of most remarkable dynamics since the 1980s in these localities, and, third, the projection of scenario and strategic role of these centralities in the territorial articulation and urban system organization. For that purpose, methodology has reviewed databases, indicators, imagery of territory, urban and local papers and monographs, and many of the border towns have been revisited in recent years. Results lead to a comparative analysis that allows identification and typology of centralities, revision of unequal urban dynamics, as well as strategies and cooperation.

Keywords: border city, centrality, cross-border cooperation, urban dynamics, urban strategy

1. Introducción

Es sabido que, por naturaleza, la frontera desarticula y separa, en mayor o menor medida, y que la ciudad articula, que relaciona espacios y lugares. Pero ambos fenómenos suponen de hecho, en las diferentes regiones del mundo, una realidad compleja y mutante, que se acomoda y ajusta en cualquier caso a las vicisitudes del perímetro físico y político del límite, y a los efectos diferenciales de legislación, economía, cultura y política de cada Estado, de modo que la localidad fronteriza de carácter articulador y central puede servir en varias funciones como plaza fuerte militar, enclave aislado o ciudad-puerta, centro comercial o nodo de transportes y puente internacional. Todas estas funciones se aprecian en las ciudades y villas fronterizas ibéricas, ejerciendo estrategias de control e instrumentalización —a la vez que de animación y circulación— en el espacio de proximidad a la frontera, donde las localidades centrales o centralidades juegan a menudo un papel de representación simbólica del poder político. Dependiendo de que el grado de apertura de la frontera conduzca a la frontera-obstáculo o la frontera-contacto, nos encontraremos con situaciones bien diferentes que van desde la frontera penalizadora a la frontera favorecedora de la dinámica de una ciudad. El primer supuesto es el de la franja fronteriza sur española, caracterizada también por perímetros vallados (Gibraltar, Ceuta, Melilla), debido a los ajustes habidos en las relaciones y fruto de acuerdos político-comerciales internacionales, que han favorecido excepcionalmente las dinámicas de estas mismas ciudades y de modo desigual en sus entornos. El segundo supuesto se debe a la situación de porosidad (fronteras internas de España con Portugal, Andorra y Francia) que promueve la circulación e intercambios donde se desarrollan centros comerciales y logísticos, y permite que se aprovechen de forma positiva los diferenciales de determinados productos o de forma conjunta los proyectos de cooperación transfronteriza, si bien es aquí muy marcada la diferenciación existente entre el espacio rural dominante y los reducidos espacios urbanos.

Sin embargo, la frontera no ha desaparecido en ninguno de los supuestos. Al contrario, el límite está siempre presente, y ejerce de factor y efecto multiplicador en la sociedad y las actividades, sobre todo en la memoria y hábitos de los habitantes fronterizos. En este contexto, el estudio tratará, en primer término, la caracterización en síntesis de los espacios fronterizos y la identificación de ciudades y villas fronterizas, teniendo en cuenta los matices diferenciales de cada sistema urbano nacional y regional; en segundo término, las dinámicas urbanas y estrategias de desarrollo habidas en las últimas décadas en estas centralidades, y en tercer término, las estrategias en la cooperación transfronteriza entre las ciudades y aglomeraciones más sobresalientes.

A este fin, la metodología seguida en el presente estudio revisa diferentes bases de datos e indicadores (de población, comerciales, industriales, turísticos, de tráfico), imágenes del territorio, así como monografías urbanas y locales, y se han revisitado también en los últimos años buena parte de las localidades centrales fronterizas que se tratan, efectuando entrevistas con responsables y técnicos de los gobiernos locales. El estudio forma además parte de un proyecto de investigación, a cargo de profesores de las universidades Nova de Lisboa, León, Vigo y Complutense de Madrid, liderado por el doctor Heriberto Cairo Carou y titulado *Cooperación Transfronteriza y Desfronterización: Actores y Discursos Geopolíticos Transnacionales en la Frontera Hispano-Portuguesa*, en ejecución durante 2013-2016 (Ministerio de Economía y Competitividad, referencia: CSO2012-34677).

2. Caracterización de espacios fronterizos e identificación de centralidades

Las fronteras terrestres internacionales ibéricas se caracterizan por una dilatada historia y por mantener un soporte legal distinto en cada una de las diadas peninsulares (ANDERSON, 2003): Andorra, sin tratado formal y límites inamovibles desde 1278; Francia, Tratado de los Pirineos, 1659, y Tratado de Delimitación de frontera, 1856; Gibraltar, Tratados de Utrecht, 1713 y sucesivos hasta el de Versalles, 1983; Portugal, Tratado de Alcañices, 1297 y sucesivos hasta el Acuerdo que fija la frontera en 1833 y la Convención de 1926. Asimismo, se verifica una desigual concordancia con la topografía de divisorias de aguas y de líneas de cumbres de montaña en los casos de Andorra, conformidad en un 44% de su perímetro de 64 kilómetros con España; Francia, en un 86% de los 623 kilómetros de vecindad; Portugal, en un 48% de los 1.214 kilómetros de frontera. Por último, si se suman también los perímetros limítrofes de Gibraltar, 1 kilómetro, Ceuta, 19 kilómetros y Melilla, 12 kilómetros, el perímetro terrestre total de *borderline* es de 1.933 kilómetros, atravesado por un centenar aproximado de pasos fronterizos abiertos al tráfico terrestre en la actualidad.

Los espacios fronterizos ibéricos se caracterizan también por un sistema de poblamiento dispar y densidad demográfica particularmente débil en los distintos ámbitos, exceptuando los corredores extremos de la Raya y los Pirineos, y los enclaves de las fronteras sur, donde se asienta un conurbado de poblaciones de una mayor dinámica y densidad de tráfico, que contrastan con las amplias extensiones de vacíos demográficos y rurales profundos de los espacios fronterizos intermedios de la Raya y los Pirineos (rasgos de interioridad), salvando alguna aglomeración o corredor central. Asimismo, en ambos espacios fronterizos se reconocen ejes articuladores que se apoyan en aquellos pasos fronterizos de mayor tránsito, donde se incrementan las interrelaciones y se fomentan las dinámicas de cooperación, y las derivadas de la potencialidad logística, y del sector comercial y turístico. Mientras, en los tres segmentos fronterizos del sur ibérico, las dinámicas urbanas están impulsadas por las decisiones políticas y la situación de las relaciones internacionales (España-Reino Unido, España-Marruecos) y en menor grado por los propios poderes e intereses locales.

A este propósito, se han adoptado para la identificación de las centralidades urbanas y semiurbanas criterios de distancia espacial respecto a la frontera. En este caso se ha hecho la identificación a partir de la aplicación de la regla de Google Earth en la distancia de cada lugar central de referencia hasta 20 kilómetros en línea recta respecto al puesto fronterizo más cercano por vía terrestre (*frontera -20*), partiendo previamente de considerar como lugar central urbano aquella localidad de más de diez mil habitantes que detenta una funcionalidad central, es decir, que aprovisiona de servicios públicos y privados a su área de influencia, agrupando en esta terminología ciudades de diferente talla demográfica y nivel funcional.

Según este criterio, se observan centralidades en el sector de *frontera -20* a lo largo de espacios fronterizos que podemos agrupar según los distintos segmentos fronterizos e indicadores seleccionados (tabla 1) con una disparidad manifiesta: 1º la presencia de conurbaciones fronterizas y aglomeraciones gemelas, compartiendo cuenca de empleo y a menudo una práctica de cooperación transfronteriza institucionalizada, en el Bajo Miño, Chaves-Verín, Badajoz-Elvas-Campomaior, Gadiana litoral, San Sebastián-Irún-Bayonne, Andorra-La Seu d'Urgell, Bahía de Algeciras, Ceuta-Fnideq y Melilla-Beni Ensar-Nador; 2º la ausencia de ciudades en segmentos fronterizos intermedios de la Raya y los Pirineos, en parte sustituidos en sus funciones por núcleos semiurbanos (2.000 a 10.000 habitantes) e incluso

menores que no están incluidas en la tabla 1 (entre otros, Montalegre, Lobios, Puebla de Sanabria, Alcañices, Fermoselle, Lumbrales, Alcántara, Barrancos o Encinasola en la Raya; Saint-Jean-Pied-de-Port, Saint-Étienne-de-Baïgorry o Biescas en los Pirineos).

De otro lado, se ha de tener en cuenta también una segunda franja de proximidad a la frontera en cuanto a las localidades centrales situadas entre veinte y cincuenta kilómetros de distancia de un paso fronterizo (*frontera -50*), encontrándonos aquí con diferentes niveles de centralidades a nivel de áreas metropolitanas (Vigo-Rías Baixas, Tánger), ciudades medias y áreas urbanas (Faro-Olhão, Viana do Castelo, Braga-Guimarães, Huelva, Zamora, Ourense, Pamplona, Perpignan, Figueres, Girona, Tetuán), ciudades pequeñas (entre otras, Castelo Branco, Guarda, Ciudad Rodrigo, Coria, Jaca, Oloron-Sainte-Marie), además de múltiples localidades semiurbanas.

Tabla 1. Segmentos fronterizos y centralidades.

Raya ibérica
<i>Galicia / Región norte</i>
A Guarda, Goián, Tui, O Porriño, Salceda, Salvaterra de Miño, Arbo, Lobios, Xinzo de Limia, Verín / Caminha, Cerveira, Valença, Monção, Melgaço, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Chaves, Vinhais
<i>Castilla y León / Región norte y región centro</i>
Bragança, Miranda do Douro, Mogadouro, Freixo de Espada a Cinta, Figueira de Castelo Rodrigo, Pinhel, Vilar Formoso
<i>Extremadura / Región centro y Alentejo</i>
Valverde del Fresno, Valencia de Alcántara, Alburquerque, Badajoz, Olivenza, Villanueva del Fresno / Castelo de Vide, Portalegre, Campo Maior, Elvas
<i>Andalucía / Alentejo y Algarve</i>
Ayamonte, Isla Cristina, Lepe / Vila Real de Santo António, Castro Marim, Tavira
Pirineos
<i>País Vasco / Aquitaine</i>
San Sebastián, Hernani-Rentería, Irún-Hondarribia / Hendaye, Saint Jean de Luz, Ciboure, Ghetary, Bidart, Anglet, Biarritz, Bayonne
<i>Navarra / Aquitaine</i>
Bera, Lesaka, Elizondo (Baztán) / Cambo-les-Bains, Hasparren
<i>Aragón / Midi-Pyrénées</i>
- / -
<i>Cataluña / Andorra / Midi-Pyrénées y Languedoc-Roussillon</i>
Vielha, La Seu d'Urgell / Andorra / Puigcerdá, Camprodon, La Jonquera, Llançà / Arles-sur-Tech, Céret-Le Boulou, Argelès-sur-Mer, Banyuls-sur-Mer, Port-Vendres-Collioure
Campo de Gibraltar
Tarifa, Algeciras, Los Barrios, San Roque, La Línea / Gibraltar
Norte de Marruecos
Ceuta / Fnideq
Melilla / Beni Ensar, Nador

Fuente: elaboración propia.

A la hora de analizar el sistema de lugares centrales fronterizos, no ha sido posible obtener indicadores con suficiente fiabilidad en las localidades fronterizas de los países vecinos para clasificar de modo comparativo la centralidad, por lo que esta es solamente estimada a partir de la talla poblacional de los municipios, mientras que se dispone de indicadores estadísticos de los municipios fronterizos españoles (tabla 2): 1º) la «población municipal» según referencia del último padrón de habitantes de 1 enero 2015; 2º) el índice «cuota de mercado», que expresa la capacidad de compra o de consumo comparativa referida a 2012 y por lo general se ajusta bastante al número de habitantes-consumidores a partir de un umbral mínimo de unidades de cuota; 3º) el «índice industrial», comparativo de la importancia de la industria, incluida la construcción, referido a 2011, y elaborado a partir del impuesto de actividades económicas, donde destaca con más de 100 unidades las conurbaciones fronterizas de San Sebastián y Bahía de Algeciras, además de Badajoz, Ceuta, Melilla, las ciudades más destacadas en cada sector fronterizo, además de O Porriño, centro industrial vinculado al área metropolitana de Vigo; 4º) el «índice turístico» se obtiene en función del impuesto correspondiente a actividades turísticas, referido a 2011, donde sobresalen con más de 100 unidades los municipios de San Sebastián, Badajoz, Roses, Isla Cristina, Ayamonte y Lepe.

Tabla 2. Indicadores de municipios centrales fronterizos españoles.

Municipios	Población	Cuota mercado	Índice industrial	Índice turístico
La Raya				
Ayamonte	20.968	42	12	164
Badajoz	152.270	322	155	133
Tomiño (Goián)	13.738	26	14	6
Guarda, A	10.453	22	7	21
Isla Cristina	21.958	41	8	205
Lepe	27.675	53	15	123
Olivenza	12.002	25	19	8
Porriño, O	18.543	43	182	7
Tui	17.230	38	26	15
Verín-Monterrei	17.631	38	18	5
Pirineos				
Errentería	39.276	78	91	2
Hernani	19.600	41	114	2
Hondarribia	16.945	33	26	27
Irún	61.481	128	216	54
San Sebastián	186.095	402	643	480
Roses	19.575	45	10	250
Seu d'Urgell, La	12.249	31	20	22

Municipios	Población	Cuota mercado	Índice industrial	Índice turístico
Campo de Gibraltar				
Algeciras	118.920	240	260	50
Barrios, Los	23.167	48	140	28
Línea, La	63.352	125	35	25
San Roque	29.373	66	622	50
Tarifa	18.011	35	102	49
Norte de Marruecos				
Ceuta	84.263	163	49	62
Melilla	85.584	162	54	48

Fuente: población (INE: Padrón de habitantes a 1 de enero de 2015). Cuota e Índices (la Caixa, Anuario Económico de España, 2013: datos de 2012).

3. Dinámicas urbanas y estrategias de desarrollo urbano

Es bien desigual la dinámica poblacional y económica de las ciudades fronterizas ibéricas, pero también las figuras urbanas representadas, si atendemos a su morfología (enclavado singular, ciudad doble, aglomeración o conurbación), su funcionalidad en el pasado (plaza fuerte, ciudad puerta fiscal, ciudad mercado) o en el presente (nodo logístico, centro comercial y de servicios). Asimismo, venimos observando (LÓPEZ TRIGAL: 2010, 2013, 2014, 2016) que los diversos sistemas urbanos nacionales presentes en el suroeste de Europa se interrelacionan cada vez en una mayor medida, habida cuenta de las mejoras de la conectividad terrestre, marítima y aérea, al tiempo que se reajusta la jerarquía urbana, sirviendo las ciudades fronterizas de puente y contacto entre los respectivos sistemas nacionales, si bien hay que tener en cuenta también el «efecto túnel» que se produce en los corredores transfronterizos atravesados por grandes infraestructuras de comunicación.

A continuación, se presenta una síntesis de las diversas dinámicas y estrategias de desarrollo urbano, en el que conurbaciones y aglomeraciones urbanas de distinto tamaño presentan fuerzas y debilidades, así como proyectos urbanos y territoriales. A este fin, se exponen los doce aglomerados o conurbados urbanos fronterizos más destacados, que se acompañan de datos poblacionales y en lo posible de datos de Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos (MINISTERIO DE FOMENTO, 2015 a, 2015 b).

Conurbación del Miño (13 municipios y 160.000 habitantes), localidades centrales unidas por seis pasos fronterizos con un tránsito local e internacional de primer orden en el ámbito de la Raya (IMD de 35.303 vehículos en 2012), ligadas por proyectos compartidos sobre todo en materia de cultura y educación. Sobresalen los núcleos centrales de Tui y Valença, «ciudad doble», aunque compitiendo por una centralidad comercial más atractiva y complementaria a partir de nuevas infraestructuras comerciales, y la innovación industrial y logística de Tui, de un lado, y la renovación del comercio enclavado en la fortaleza de Valença, de otro. Ambas localidades disponen de una renta de situación geográfica excepcional en el centro de la conurbación y del corredor del Eje Atlántico, el más dinámico de la Raya hispanolusa, muy ligado en cuanto a flujos residenciales y económicos con el área metropolitana de Vigo-Rías Baixas, con la que de hecho tiende a formar en el futuro una única conurbación.

Figura 1. Tui.



Corredor del Támea (3 municipios, 36.938 hab.), Chaves y Verín-Monterrei distanciados una veintena de kilómetros y con una densa interrelación y cooperación institucional. Su posición regional se ha visto fortalecida recientemente por las autovías con Vila Real y la conurbación de Oporto, lo que ha incrementado el tránsito interlocal e internacional (IMD de 6.104 vehículos en 2012), a la vez que por múltiples iniciativas de cooperación de tipo cultural, deportivo, lúdico, así como proyectos empresariales de tipo comercial y de valorización de las aguas termales de la fosa del Támea, pero manteniendo dificultades para lograr una atracción comercial más allá de su esfera de ámbito comarcal.

Bragança (22.200 hab.), cabeza de un municipio extenso que acoge un 60% de la población municipal. Hace frente a una triple condición periférica y «sentimiento de orfandad» a escala nacional, y procura en la actualidad aumentar los niveles de su presencia externa y conectividad por autovía. La ubicación de nuevas dotaciones, el impulso de inversiones empresariales locales y la valorización de su centro histórico, así como la reciente expansión periférica urbana han aportado en los últimos años una cierta estabilidad de crecimiento, pero sin superar las condiciones de una localización en el «ángulo muerto» del límite de la Raya, como se refleja en el reducido tránsito aforado con Zamora (IMD de 1.359 vehículos en 2012).

Portalegre (15.700 hab.), centro histórico con acceso al eje viario interior norte-sur, y donde el gobierno local trata de ofertar una amplia área industrial, radicada en la química y el corcho, en paralelo a la modernización de su sector terciario, si bien la talla y dimensión

del núcleo urbano, su marcado signo de perifericidad y la baja densidad territorial limitan su dinámica de desarrollo como centro del Alto Alentejo y su interrelación en el espacio de la Raya extremeña (IMD en el paso Marvão-Valencia de Alcántara de 1.616 vehículos en 2012).

Badajoz-Elvas-Campo Maior (triángulo de ciudades de diferente talla, que suman 183.000 hab.), distantes entre sí a menos de una veintena de kilómetros (IMD en dos pasos fronterizos de 11.462 vehículos en 2012), con centro principal en Badajoz, ciudad cuya influencia y centralidad se hace notar especialmente en cuanto a servicios especializados, mientras que Elvas viene a ser centro complementario a nivel de atracción turística y de cierta especialización comercial. Badajoz es la mayor población de Extremadura, capital de posición periférica incluso para su extenso territorio de influencia, con un escaso desarrollo y dinámica urbana, trata de impulsar su papel de centro terciario con nuevas dotaciones comerciales (recinto ferial y sobre todo el centro «Faro», refuerzo de la centralidad a pie de frontera y referente para la población portuguesa) y culturales (campus universitario), si bien no se han podido desarrollar infraestructuras como el aeropuerto y la alta velocidad ferroviaria Madrid-Lisboa a consecuencia de la crisis.

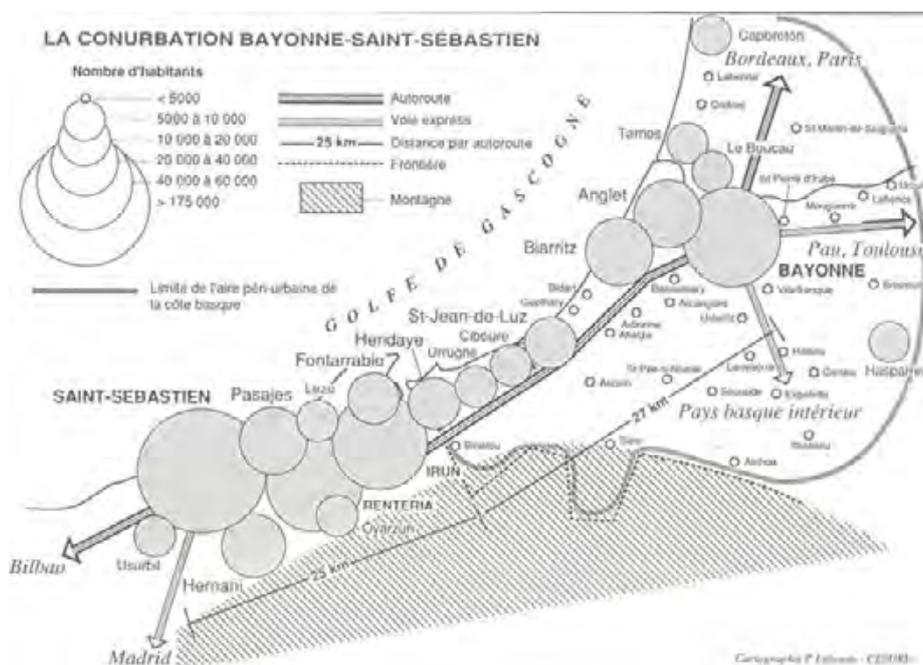
Conurbación del Guadiana litoral (121.000 hab.). Vila Real de Santo António y Ayamonte son los puntos fronterizos en el centro de la conurbación a la que se suman las ciudades de Tavira, Lepe e Isla Cristina, de una talla similar y de una centralidad más bien local pero muy complementarias entre sí, que disfrutaban en los últimos años de una mayor accesibilidad por la conexión del puente internacional del Guadiana (IMD de 9.955 vehículos en 2012), que ha impulsado, de un lado, su óptima renta de situación en el centro del Eje atlántico sur Sevilla-Huelva-Algarve, y, de otro lado, el desarrollo turístico a pie de playa y los proyectos de cooperación transfronteriza.

Conurbación San Sebastián-Irún y Bayonne-Côte Basque (635.000 hab., dos terceras partes en el lado español). Es la mayor aglomeración de las fronteras ibéricas, formada por un continuo urbano de sesenta kilómetros que ejerce de corredor litoral en el extremo occidental de los Pirineos, con la mayor densidad de tráfico (IMD en tres pasos de 82.226 vehículos en 2013), y de flujos pendulares y lazos de cooperación transfronteriza, disponiendo de factores favorables para fortalecer esta tendencia (VELASCO-GRACIET, 2004) y actuando de bisagra en su sector más central la aglomeración Irún-Hondarribia-Hendaya. La conurbación es competitiva a nivel de dotación industrial-tecnológica, transportes y logística, servicios comerciales (recinto ferial transfronterizo de Irún), turísticos y culturales, sirviendo de puente entre los sistemas urbanos nacionales. Sin embargo, mantiene retos en la renovación y desarrollo del puerto de Pasajes, la duplicidad y limitaciones consiguientes de grandes infraestructuras de puertos y aeropuertos, la culminación del proyecto de alta velocidad ferroviaria, así como limitaciones en el desarrollo de suelo industrial en el lado español y la saturación del eje de comunicaciones. Sus estrategias urbanas están en competir y cooperar con las ciudades más próximas, y pasan por articular mejor la conurbación y competir con las metrópolis vecinas.

Andorra-La Seu d'Urgell (conurbación de 56.000 hab.), núcleos de estrecha interrelación y ejemplo de ciudad gemela (TULLA, 2009). Andorra, capital de microEstado enclavado, se encuentra en una posición de encrucijada fronteriza (IMD de 20.928 vehículos en 2013) y de mixtura de culturas nacionales (andorrana/catalana, española y francesa), impulsada en los últimos decenios al haber recibido una inmigración de diversos orígenes. Su actividad se ha especializado en las funciones comercial, financiera

y turística, recibiendo visitantes españoles y franceses atraídos por su imagen de «petit país de la gran botiga», y anteriormente «país de contrabandistas per excel·lència» (FEBRÉS, 1984: 229), por el diferencial anterior de precios en muchos productos, a la vez que centro de ocio y de deportes, tratando de hacer frente a la crisis económica con nueva legislación que atraiga la llegada de empresas y readaptarse a una mayor diversificación económica. La aglomeración andorrana se posiciona en un papel complementario en la red de ciudades próximas de la subregión pirenaica central y frente a los niveles urbanos de rango superior (Lleida, Barcelona o Toulouse). La Seu d'Urgell, centro de abastecimientos y de mercado para la comarca del Alt Urgell y de la vecina Andorra, además de centro de servicios especializados, con nueva dotación aeroportuaria que potenciará el turismo y las comunicaciones en la región. «La presencia de Andorra al lado ha sido decisiva en la evolución reciente de la sociedad y de la economía de La Seu... lo que puede beneficiar el Alt Urgell, pero también absorberlo (por) la extensión del modelo andorrano» (CAMPILLO, 1991: 188).

Figura 2. La eurociudad y conurbación vasca (Pierre Laborde).



Puigcerdá-Bourg-Madame (pequeña aglomeración de 10.000 hab.), vecina del enclave español de Llívia y situada en el eje interior rutero Barcelona-Toulouse (IMD de 15.536 vehículos en 2013). Está caracterizada por un continuo de edificaciones al pie del límite fronterizo, donde Puigcerdá ejerce de cabecera comercial y de servicios de la comarca pirenaica de la Cerdanya, con nuevas dotaciones de alcance pionero internacional en el ámbito de la gestión del agua, de la salud (el nuevo hospital) y de abastecimiento (el matadero) como estrategias de cooperación transfronteriza (OLIVERAS, 2013). En los últimos años ha venido a menos el tráfico ferroviario (duplicidad de estaciones de Puigcerdá

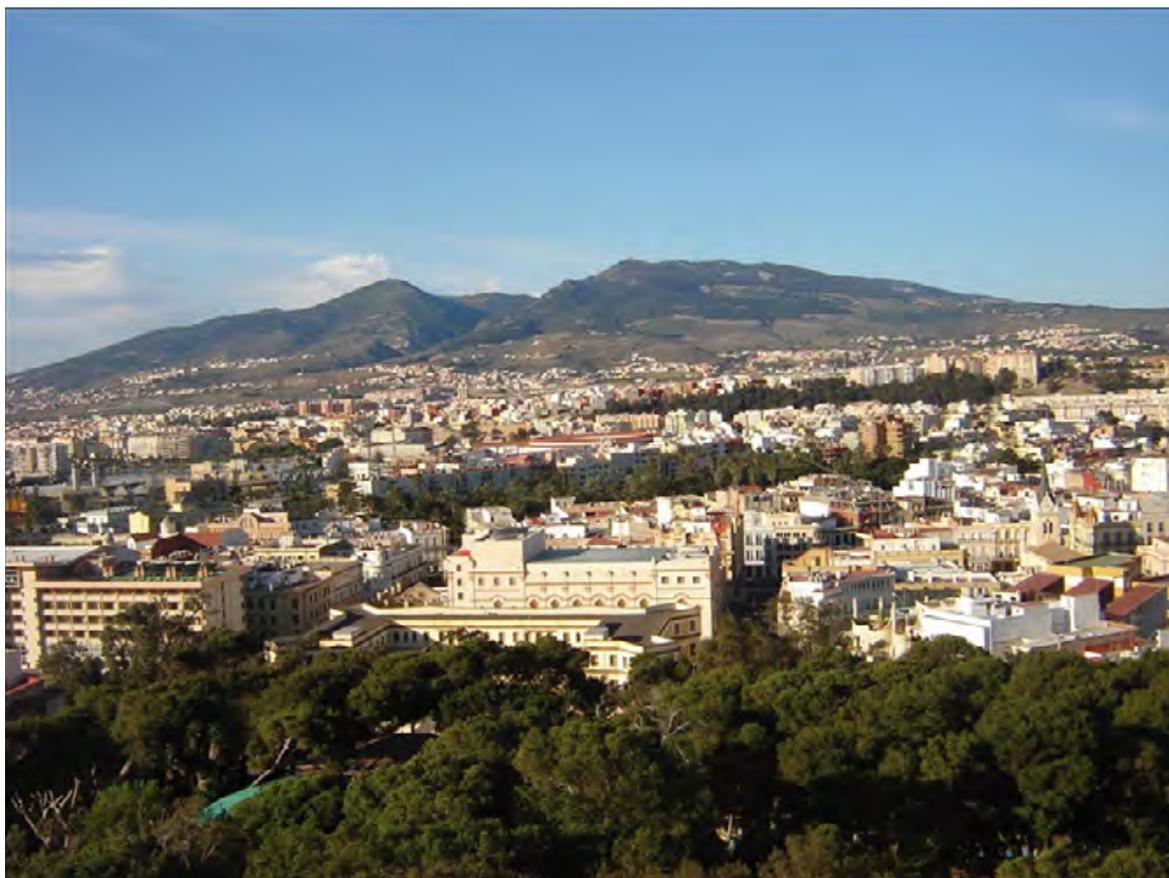
y La Tour-de-Carol) a la vez que se refuerzan los intercambios por carretera en el eje del Llobregat, con efectos socio-espaciales en la accesibilidad y una mayor atractividad de Barcelona en cuanto a inversiones en residencias secundarias y dinamización de la economía de la comarca (MANCEBO, 1999).

Bahía de Algeciras-Gibraltar (conurbación de 5 municipios y 294.000 hab.), con un emplazamiento muy particular, una óptima situación geográfica entre dos continentes y mares, en un borde de frontera exterior muy vigilada (terrestre, marítima y aérea), por lo que el arco de la bahía se ha convertido en paradigma de un territorio geoestratégico especial. Con estos factores condicionantes, las localidades y respectivos gobiernos locales han tratado de superar la desarticulación territorial y los efectos de frontera a través de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, a fin de articular una misma cuenca de empleo en un ámbito de fuerte identidad. Su potencial está en el desarrollo portuario (Algeciras, primer puerto español de carga y contenedores), en el desarrollo de la logística y la industria, la actividad comercial o en el desarrollo turístico residencial de la franja mediterránea, mientras que sus limitaciones se encuentran en el propio modelo territorial fragmentado de la comarca, la sostenibilidad ambiental de la Bahía, la superposición y mezcla de usos del suelo, el alto nivel de desempleo, la satelización y dependencia de La Línea respecto de Gibraltar y la realidad política separada de este enclave que dificulta un proyecto estratégico compartido.

Ceuta-Fnideq (aglomeración de 150.000 hab., fracturada por la valla fronteriza). Ceuta está unida a España a través de Algeciras por barco y helicóptero, mientras que su comunicación por tierra se dirige más hacia el litoral mediterráneo marroquí (área vacacional de ceutíes) que hacia las vecinas ciudades de Tánger (50 km) y Tetuán (32 km) con las que de hecho forma un *triángulo de aglomeraciones del Rif occidental*, y que alcanza el millón y medio de habitantes. El Gobierno de la ciudad autónoma, a través del planeamiento urbano y estratégico, ha animado la recuperación con proyectos en el conjunto histórico y dotaciones enfocadas al turismo, mientras que la Autoridad Portuaria ha dinamizado la actividad y espacio logístico del puerto, con las limitaciones de plaza fuerte y la competencia cada vez mayor del puerto Tánger-Med. Ceuta mantiene, asimismo, un puerto excesivamente volcado a la circulación de viajeros del paso del Estrecho y respecto de la distribución comercial de productos de consumo, transportado a destajo por mujeres «pasadoras», con destino a empresas marroquíes.

Melilla-Beni Ensar-Nador (conurbación de 279.000 hab., fracturada por la frontera). Se extiende de modo desordenado entre el perímetro exterior melillense y la mar Chica. En Melilla, coinciden buena parte de los rasgos de Ceuta (puente de inmigración, indicadores de población y económicos, tráfico comercial), aunque es ciudad más distante de la península ibérica y de transportes más diversificados, al disponer de aeropuerto local, y a la vez más relacionada, si cabe, contando con los condicionantes estrictos del paso fronterizo, con la vecina ciudad de Nador, destino de ocio para los melillenses, a la espera de que en un futuro próximo se convierta en un espacio conurbado articulado. Nador, es una aglomeración de gran expansión física y económica reciente, con graves problemas ambientales, apoyada en el puerto, el aeropuerto y la nueva línea ferroviaria, e interrelacionada con Melilla por flujos pendulares, lazos comerciales e inversiones. Se encuentra afectada también, como todo el Rif oriental, por el cierre de la frontera con Argelia que la convierte en territorio en fondo de saco y la actividad de contrabando. Frente a ello, Nador trata de potenciarse como centro de actividad económica, compitiendo en servicios con Oujda, capital regional del Rif oriental.

Figura 3. Melilla (Lorenzo López Trigal).



4. Estrategias de cooperación entre ciudades y desfronterización.

En este campo intervienen procesos contrapuestos. De un lado, el efecto frontera ha disminuido en el caso de los espacios de frontera interior de la Unión Europea hasta niveles insospechados hace solo unas décadas, como se puede observar también en la Raya y los Pirineos, donde toma cuerpo el proceso de desfronterización. De otro lado, en las fronteras exteriores del sur de España, entre las más singulares fronteras del mundo actual al situarse en el confín entre dos continentes de desigual desarrollo, ocurre un proceso de fronterización que consolida la frontera-obstáculo estrechamente vigilada, impuesta por los Estados y que pone trabas a un proceso de apertura demandada por las administraciones y entidades de nivel local, a fin de fomentar la relación y cooperación interurbana, como se desprende de las dificultades para interrelacionar la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar con el Gobierno de la ciudad de Gibraltar o las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla con sus vecinas marroquíes.

Asimismo, las ciudades europeas se han movilizad en la promoción de asociaciones intermunicipales del mismo nivel urbano. En este aspecto, ha sido prioritaria la actuación vía intermunicipal que aportan las redes de concertación, por medio de la complementariedad de proyectos comunes e intercambios en la oferta de servicios, incorporando una mayor competitividad y polarización con efectos multiplicadores en el contexto de un proceso de animación regional y local, superando distancias y problemas de accesibilidad. Es el caso

de ciertos ejes interurbanos fronterizos, planteados a modo de un espacio de alineamiento de localidades de una misma región con el fin de conseguir un mayor potencial de recursos y mercado competitivo, por ejemplo, en precios del suelo industrial y residencial, en cooperación turística y de servicios, a través de diferentes planes y la puesta en marcha de buenas prácticas de gestión y gobernanza.

Destacaremos aquí cuatro casos donde se pueden apreciar el grado de cooperación transfronteriza entre ciudades vecinas o entre ciudades en red, espacios donde se ha avanzado más en cuanto a los objetivos de cohesión territorial y el proceso abierto de desfronterización.

Eixo Atlántico de ciudades de Galicia y Región Norte. Asociación de 36 municipios de la Euroregión Galicia-Región Norte, nominada por el eje A Coruña-Oporto, pasa a ser pronto una red de ciudades y villas que tiene como objetivo potenciar la cooperación transfronteriza a nivel de las administraciones locales. Su agenda estratégica (FIGUEIREDO y VIÑA, 1996) tiende al fomento de las estructuras institucionales y empresariales de cooperación interurbana, particularmente en el «terciario avanzado», y redes de gobernanza, con el fin de potenciar el policentrismo y la complementariedad del sistema urbano para competir (RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, 2009). Un cometido en estos años ha sido el apoyo en la puesta a punto de eurociudades del área, así como servir de centro de estudios y de *lobby*.

Eurociudades de la Raya. La primera en crearse en 2007 ha sido la de Chaves-Verín, a la que seguirán los acuerdos de Tui-Valença, 2012, Ayamonte-Vila Real de Santo António-Castro Marim, 2013, Elvas-Badajoz, 2013 y Monção-Salvaterra de Miño, 2015. La primera de ellas ha servido de prototipo de funcionamiento, donde converge la buena relación vecinal con los proyectos europeos de cooperación. Proyectos que tratan de hacer frente a los localismos desde la gestión compartida de servicios y eventos culturales, la difusión de la tarjeta eurociudadana, la promoción exterior de la imagen turística, la movilidad interlocal, y la valoración del patrimonio natural y cultural. En cada caso, se ponen en marcha otros objetivos como, por ejemplo, el uso común de centros educativos en Valença-Tui o el impulso del termalismo en Chaves-Verín. Estas dos son ciudades unidas tradicionalmente por relaciones estrechas que lideran un proyecto estratégico de eurociudad (DOMÍNGUEZ CASTRO, 2008) a partir de realidades convergentes por su vecindad, recursos complementarios e intereses comunes y orientadas a impulsar proyectos conjuntos en materia de educación y de atención hospitalaria así como el mercado turístico (PARDELLAS y PADÍN, 2013), convirtiéndose esta eurociudad, a impulso de los gobiernos locales, en un laboratorio transfronterizo para el desarrollo de la «eurociudadanía» y la dinamización económica (LOIS, 2013).

Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián. Fruto del acuerdo adoptado entre la Diputación Foral de Guipuzkoa y el Distrito Urbano Bayonne-Anglet-Biarritz (más tarde denominada Comunidad Urbana Côte Basque-Adour), al que se sumarán los municipios de la conurbación, era, en un principio, una institución más técnica que política, funcionando a partir de comisiones de trabajo en materia de infraestructuras de transporte, cooperación tecnológica, medio ambiente, urbanismo y ordenación del territorio, cultura, servicios sociales y turismo, todos ellos campos gestionados desde el año 2000 por la Agencia Transfronteriza para el Desarrollo y funcionando bajo la figura de Agrupación Económica de Interés Europeo (AEIE). El objetivo principal de actuación será vertebrar la conurbación y resolver los problemas comunes urbanos y ganar competitividad respecto a Burdeos, Toulouse o Bilbao. Asimismo, se llevan a cabo acciones concretas como una Red verde de corredores ecológicos, mejoras de la movilidad interurbana, un programa de Intercambios escolares, además de la puesta a punto de un Plan Estratégico Operativo.

Figura 4. Sede de la eurociudad Chaves-Verín (Lorenzo López Trigal).



Consortio Transfronterizo Bidasoa-Txingudi (Irún-Hendaie-Hondarribia). Agrupación de municipios con poblaciones bien complementarias y cercanas de la comarca del Bajo Bidasoa, incorporada asimismo en la Eurociudad Vasca,, y cuyo objetivo es coordinar las estructuras administrativas e institucionales a fin de reforzar la cooperación transfronteriza, plasmado en acciones en materia de turismo, cultura, acogida de emigrantes, desarrollo económico y transportes. La estrategia común, aunque se ha diversificado en múltiples proyectos de distintos campos, se plantea sobre todo en la creación de terrenos industriales comunes y la implantación de empresas, junto al comercio, el turismo, los transportes y el medio ambiente.

Bibliografía y documentación

- ANDERSON, W. (2003): *International Boundaries*, Nueva York, Routledge.
- CAIXA, la (2013): *Anuario Económico de España*. En línea: <http://www.anuarieco.lacaixa.comunicaciones.com>
- CAMPILLO BESSES, X. *et al.* (1991): *L'Alt Urgell*, Barcelona, Caixa de Catalunya.
- DOMÍNGUEZ CASTRO, L. (coord.) (2008): *Chaves-Verín: A Eurocidade da Auga*. Axenda Estratéxica, Vigo, Eixo Atlántico.
- FEBRÉS, X. (1984): *El Pirineu, frontera i porta de Catalunya*, Barcelona, edicions 62.
- FIGUEIREDO, A. M. y VIÑA CARREGAL, A. (coords.) (1996): *Estudo estratégico das cidades do Eixo Atlántico*, Oporto, Câmara Municipal do Porto.
- LOIS, M. (2013): «Re-significando la frontera: El caso de la eurociudad Chaves-Verín», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 61, p. 309-327.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (2010): «The process of urbanisation and reconfiguration of Spanish and Portuguese cities», *The Open Urban Studies Journal*, n. 3, p. 14-20.

- LÓPEZ TRIGAL, L. (2013): «Estrategias de recualificación e innovación en las metrópolis ibéricas. Una revisión en tiempo de crisis», *Ciudad y Territorio*, XLV, n. 175, p. 43-62.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (2014): «Identificación y caracterización estratégica de las ciudades y aglomeraciones medias ibéricas», *Ciudad y Territorio*, XLVI, n. 182, p. 625-648.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (2016): «Las pequeñas ciudades y aglomeraciones ibéricas. Identificación, dinámicas y estrategias», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XLVIII, n. 187, p. 25-42.
- MANCEBO, F. (1999): *La Cerdagne et ses frontières. Conflits et identités transfrontalières*, Perpignan, Editorial Trabucaire.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2015 a): Observatorio Transfronterizo España/Portugal, Madrid. En línea: www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/D2AEF2DB-C451-48AB-8B6A-CF30BF6D4D44/130650/OTEP2012_pdf
- MINISTERIO DE FOMENTO (2015 b): Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos, Madrid. En línea: www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/09575604-16DA-4D38-BEB5-1FBCFB9D8D4C/130738/OTPN7.pdf
- OLIVERAS GONZÁLEZ, X. (2013): «La cooperación transfronteriza en la Cerdanya (frontera España-Francia)», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 62, p. 25-48.
- PARDELLAS DE BLAS, X. y PADÍN FABEIRO, C. (2013): «Un modelo de reconfiguración del territorio: la eurociudad Chaves-Verín y la cooperación turística en el Alto Támega», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 61, p. 117-137.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R. (coord.) (2009): *Complementaridade para competir. Eixo Atlántico: unha estratexia polo territorio*, Vigo, Eixo Atlántico.
- TULLA, A. F. *et al.* (2009): «La frontera y el modelo de regiones gemelas», en FERIA TORIBIO, J. M.; GARCÍA GARCÍA, A. y OJEDA RIVERA, J. F. (eds.) *Territorios, Sociedades y Políticas*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide-AGE, p. 511-524.
- VELASCO-GRACIET, A. (2004): «L'Eurometropole Bayonne-St. Sebastien, une construction urbaine transfrontalière», *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n. 4, p. 509-520.