

LA PROXIMIDAD
¿NUEVO VALOR URBANO?

ciudades¹⁷ Enero - Diciembre 2014

La revista Ciudades se encuentra recogida en las bases de datos URBADOC (URBANDATA), ULRICH'S y MIAR, así como en los sistemas de información LATINDEX, DICE y RESH. Además, está indexada en el Catálogo Latindex y en ISOC (CCHS del CSIC). Por otro lado, los textos completos de todos los números de la revista se encuentran disponibles libremente en red mediante DIALNET, E-REVISTAS y en la página web: www.revistaciudades.com.



Revista Ciudades, por el Instituto Universitario de Urbanística y Ediciones Universidad de Valladolid, se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported.



Reconocimiento (Attribution): en cualquier explotación de la obra autorizada por la licencia hará falta reconocer la autoría.



No Comercial (Non commercial): la explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.



Sin obras derivadas (No Derivate Works): la autorización para explotar la obra no incluye la transformación para crear una obra derivada.

EDITA

Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid y Ediciones Universidad de Valladolid

ISSN: 1133-6579

Depósito Legal: VA-366-2014

ISBN: 978-84-8448-791-3

IMPRESIÓN

Imprenta Manolete S.L.

FOTOGRAFÍA DE CUBIERTA

Centro histórico de Belgrado (2012). Autor, José Luis Lalana Soto.

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid

Avda. de Salamanca, nº18. 47014 Valladolid, ESPAÑA Tel.: (+34) 983423437 ó 983184471 Fax: (+34) 983423439
secretaria.academica.iuu@uva.es <http://www.revistaciudades.com>

OFICINA EDITORIAL

Fundador:

Alfonso Álvarez Mora

Director:

Alfonso Álvarez Mora

Secretario y jefe de redacción:

Luis Santos y Ganges

Coordinación del número 17:

Carme Miralles-Guasch

Edición técnica:

Almudena Bartolomé San Miguel

Diseño de cubierta:

Víctor Pérez Eguiluz

Corrección de textos:

Luis Santos y Ganges

Almudena Bartolomé San Miguel

PARA ADQUISICIÓN, INTERCAMBIO Y DISTRIBUCIÓN

Ediciones Universidad de Valladolid

C/ Juan Mambrilla, 14 47003 Valladolid, ESPAÑA Tel.: (+34) 983187810 Fax: (+34) 983187812

secretariado.publicaciones@uva.es <http://www.publicaciones.uva.es>

ciudad^{es} 17
2014

LA PROXIMIDAD
¿NUEVO VALOR URBANO?



Ediciones Universidad de
Valladolid

INSTITUTO
de
URBANÍSTICA
Universidad de Valladolid



Instituto Universitario
de Urbanística



Universidad de Valladolid

CONSEJO DE REDACCIÓN / EDITORIAL BOARD

Dr. Alfonso Álvarez Mora.

Arquitecto, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio. Director del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Valladolid (España). Director de Ciudades.

Dr. Luis Santos y Ganges. Geógrafo, Profesor Contratado Doctor de Urbanística y OT. Secretario Académico del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Valladolid (España). Secretario de Ciudades.

Dr. Francisco Valverde Díaz de León. Arquitecto, Profesor de Urbanismo. Director de Investigación y Posgrado de la Universidad Iberoamericana de Puebla. Puebla (México).

Dr. Xosé Lois Martínez Suárez.

Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escola Técnica Superior de Arquitectura, Universidade da Coruña. La Coruña (España).

Dra. Carme Miralles-Guasch. Geógrafa, Profesora Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras. Universitat Autònoma de Barcelona. Bellaterra, Barcelona (España).

Dr. Juan Luis de las Rivas Sanz. Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Miembro del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Valladolid (España).

Dr. Fernando Roch Peña. Arquitecto, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid. Madrid (España).

Dra. María Ángeles Castrillo Romón. Arquitecta, Profesora Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Miembro del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Valladolid (España).

Dr. Laurent Coudroy-de-Lille. Géographe historien, Maître de conférences. Institut d'Urbanisme de Paris (IUP), Université de Paris Est (Paris XII – Val-de-Marne). Créteil, Paris (Francia).

CONSEJO CIENTÍFICO ASESOR / SCIENTIFIC ASSESMENT BOARD

Dr. Antonio Teodoro Reguera Rodríguez. Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de León. León (España).

Dr. Fernando Gaja i Díaz. Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia. Valencia (España).

Dr. Fernando Manero Miguel. Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Valladolid. Valladolid (España).

Dra. Paola Falini. Architetto, Professore ordinario di Urbanistica. Università degli Studi di Roma "La Sapienza". Roma (Italia).

Dr. Rafael Mata Olmo. Geógrafo, Catedrático de Análisis Geográfico Regional. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de Madrid, Ciudad Universitaria de Cantoblanco. Madrid (España).

Dr. Ramón López Lucio. Arquitecto, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid. Madrid (España).

Dr. Basilio Calderón Calderón. Geógrafo, Profesor Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Valladolid. Valladolid (España).

Dr. Alfonso Vegara Gómez. Arquitecto, Director de la Fundación Metrópoli, Madrid (España).

Dr. Jean-Pierre Garnier. Sociologue urbaniste, Ingénieur de recherche au CNRS; Institut Parisien de Recherche: Architecture, Urbanistique, Sociétés (IPRAUS), Université de Paris-Belleville. Paris (Francia).

Dra. Carmen Delgado Viñas. Geógrafa, Profesora Titular de Análisis Geográfico Regional. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Universidad de Cantabria. Santander (España).

Dr. Agustín Hernández Aja. Arquitecto, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid. Madrid (España).

Dr. Estanislao de Luis Calabuig. Ecólogo, Catedrático de Ecología, Instituto de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Biodiversidad, Universidad de León. León (España).

Dr. Antonio Campesino Fernández. Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Extremadura. Cáceres (España).

Dr. Jacques Teller. Ingénieur Civil Architecte, directeur du LEMA (Local Environment Management and Analysis), Chargé de cours en urbanisme et en aménagement du territoire à l'Université de Liège. Lieja (Belgica).

Dr. Miguel Ángel Troitiño Vinuesa. Geógrafo, Catedrático de Geografía Humana. Facultad de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid. Madrid (España).

D. Ignacio San Martín. Professor of Architecture, Dayton Hudson Chair of Urban Design and Director of the Metropolitan Design Center, College of Design, University of Minnesota. Minneapolis (USA).

Dra. Paulette Girard. Urbaniste, Maître de conférences. École Nationale Supérieure d'Architecture, Université de Toulouse Le Mirail. Toulouse (Francia)

Dr. Oriol Nel-lo Colom. Geógrafo, Profesor Titular de Geografía Humana. Facultad de Filosofía y Letras, Universitat Autònoma de Barcelona. Bellaterra, Barcelona (España).

Dr. Carlos Nárdiz Ortiz. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Profesor Titular de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escola Técnica Superior de Enxeñeiros de Camiños, Canais e Portos, Universidade da Coruña. La Coruña (España).

Dr. Adriano Zilhão. Sociólogo, Professor Auxiliar do Instituto Superior de Serviço Social do Porto. Oporto (Portugal).

Dra. Corinna Morandi. Architetto, Professore ordinario di Urbanistica. Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano. Milán (Italia).

Dra. Charlotte Vorms. Spécialiste d'Histoire Urbaine, Maître de conférences en Histoire à l'Université de Paris I. École Normale Supérieure de Paris. Paris (Francia).

Dr. Frank Marcano Requena. Arquitecto, Profesor Asociado de Urbanismo. Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela. Caracas (Venezuela).

ÍNDICE

Editorial.....	11-18
----------------	-------

Dossier Monográfico

Sonia LAVADINHO

<i>Dinámicas de proximidad en la ciudad: ideas para la transformación urbana</i>	21-49
--	-------

Juan Eduardo CHICA MEJÍA & Carlos MARMOLEJO DUARTE

<i>El valor de las ciudades como espacios de concentración de la nueva economía basada en el conocimiento: un análisis para la región metropolitana de Barcelona ..</i>	41-63
---	-------

Jorge CERDÀ TRONCOSO

<i>El uso del tiempo en espacios próximos. Una caracterización de la ciudad de Barcelona (2006)</i>	65-97
---	-------

Oriol MARQUET SARDÁ & Carme MIRALLES-GUASCH

<i>La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos.....</i>	99-120
--	--------

Carlos JIMÉNEZ-ROMERA & Carlos Alberto TORRES-TOVAR

<i>Proximidad obligada y densificación no planificada en Bogotá</i>	121-138
---	---------

Miscelánea

Antonia SÁEZ CALA

<i>Clase creativa y factores de ubicación: las capitales autonómicas españolas.....</i>	141-158
---	---------

Marta LORA-TAMAYO VALLVÉ & Amaya CASADO ECHARREN

<i>Los conflictos competenciales entre administraciones públicas en materia de planeamiento urbanístico. El caso de Madrid capital</i>	159-174
--	---------

Borja RUIZ-APILÁNEZ y José María de UREÑA

<i>Transformación y activación social de la calle: el eco-bulevar de Vallecas (Madrid)</i>	175-199
--	---------

Noel Antonio MANZANO GÓMEZ

<i>Espacio público en una periferia de París: Vitry-sur-Seine</i>	201-218
---	---------

Sección Final

de notas, reseñas y referencias sobre urbanismo

Víctor PÉREZ-EGUÍLUZ

<i>El patrimonio urbano y la planificación. Interpretación de los conjuntos históricos de Castilla y León y sus instrumentos urbanísticos</i>	221-242
---	---------

INDEX

Editorial.....	11-18
----------------	-------

Monograph Dossier

Sonia LAVADINHO	
<i>Nearness dynamics in the city: ideas for urban change</i>	21-39
Juan Eduardo CHICA MEJÍA & Carlos MARMOLEJO DUARTE	
<i>The value of cities as areas of concentration of the new knowledge-based economy: a study for the metropolitan region of Barcelona</i>	41-63
Jorge CERDÀ TRONCOSO	
<i>The use of time in nearby areas. A characterization of the city of Barcelona (2006)</i>	65-97
Oriol MARQUET SARDÁ & Carme MIRALLES-GUASCH	
<i>The use of proximity in Barcelona. An analysis through daily travel times</i>	99-120
Carlos JIMÉNEZ-ROMERA & Carlos Alberto TORRES-TOVAR	
<i>Forced proximity and unplanned densification in Bogotá</i>	121-138

Miscellanea

Antonia SÁEZ CALA	
<i>The creative class and location factors in Spanish regional capitals</i>	141-158
Marta LORA-TAMAYO VALLVÉ & Amaya CASADO ECHARREN	
<i>Planning controversies between public administrations. Case studie: Madrid capital</i>	159-174
Borja RUIZ-APILÁNEZ y José María de UREÑA	
<i>Street transformation and social activation: the Vallecas eco-boulevard (Madrid)</i>	175-199
Noel Antonio MANZANO GÓMEZ	
<i>Public space in the periphery of Paris: Vitry-sur-Seine</i>	201-218

Final Section of letters, reviews and references on urban

Victor PÉREZ-EGUÍLUZ	
<i>Urban heritage and urban planning. An interpretation of historical areas in Castilla y León and its urban instruments</i>	221-242

EDITORIAL

En los últimos años, el replanteamiento de los valores urbanos y la propuesta de nuevas miradas sobre la ciudad han hecho emerger el concepto de proximidad, como una perspectiva fundamental en la construcción de la urbe. La superación de las tesis modernas, propias del siglo XX, ha dado lugar a una revalorización de la escala de barrio, del desarrollo urbano contenido y de las estructuras compactas. El punto en común, que subyace en muchas de las nuevas propuestas, es el de un retorno a la cercanía, ya sean personas, emplazamientos, servicios o agentes económicos. Un descubrimiento, heredero de las ideas de Jane Jacobs (1961), utilizado como una de las bases conceptuales, por autores tan diversos como Richard Florida (2002)¹ de Jan Gehl (2010)² y Edward Glaeser (2011)³.

Los seres humanos han tendido siempre a concentrarse y a agrupar sus actividades diarias y económicas dentro de núcleos urbanos heterogéneos (Baumont *et al.*, 1998)⁴. De hecho, y en palabras de Jean M. Huriot (1998)⁵, la ciudad es la expresión perfecta de la proximidad organizada, lo que Levy (2011)⁶ entiende como “diversidad densa”. Un espacio diseñado para facilitar y maximizar las interacciones humanas, a diversos niveles, lo que hace posible hablar de cercanía física, institucional, cognitiva, social, temporal o afectiva (Rallet, 1998)⁷.

La proximidad es un concepto polisémico y relacional, no siempre referenciada sólo a una unidad objetiva del territorio, sino también a una propiedad relativa al ciudadano. Conceptos como conectividad, tiempo de recorrido o condiciones subjetivas del desplazamiento, determinan si algo se encuentra próximo o no, siendo la distancia física un elemento más dentro de este cálculo (Brennan & Martin, 2012)⁸. Esta condición polisémica y compleja del concepto ha permitido que, en los últimos años, muy diversas disciplinas hayan tratado de analizar sus efectos desde enfoques y puntos de vista distintos.

De esta forma, arquitectos, geógrafos y urbanistas han estudiado los impactos de las formas urbanas próximas y compactas desde la dimensión física, como alternativa al modelo de urbanismo y movilidad imperante en las últimas décadas, caracterizado por las formas dispersas y la dependencia del automóvil. Así, desde que Newman y Kenworthy (1989)⁹ constataron que la forma urbana tenía efectos directos sobre el consumo energético derivado del transporte, numerosos

¹ “The Economic Geography of Talent”, en «Annals of the Association of American Geographers», núm. 92 (4).

² «Cities for people», Island Press.

³ «The triumph of the city», Penguin Books, Glaeser.

⁴ “Proximités et formation des villes: le rôle des externalités d’information”, en «La ville ou la proximité organisée», Anthropos.

⁵ «La ville ou la proximité organisée», Anthropos.

⁶ “The city is back (in our minds)”, en «Cities and fascination», Ashgate.

⁷ “Proximités urbaines et information”, en «La ville ou la proximité organisée», Anthropos.

⁸ “Spatial proximity is more than just a distance measure”, en «International Journal of Human-Computer Studies», núm. 77.

⁹ “Gasoline consumption and cities”, en «Journal of american planning association», núm. 55 (1).

estudios han tratado de establecer las ventajas de vivir más cerca los unos de los otros, en términos de reducción de emisiones contaminantes (de Nazelle *et al.*, 2010)¹⁰ y consumo de combustibles (Mindali *et al.*, 2004; Jabareen, 2013)¹¹. Estas investigaciones deben entenderse dentro del discurso general de la sostenibilidad y en el contexto de la participación del sector transporte en el cambio climático.

En el campo de los transportes, también existen un número importante de trabajos orientados a esclarecer de qué forma, la proximidad, la densidad o las distancias que debemos recorrer en nuestros desplazamientos diarios determinan nuestras elecciones en materia de transporte. Estudios como los de Robert Cervero (1997)¹² o Reid Ewing (2009)¹³ se han centrado en analizar de qué forma los factores físicos de nuestro entorno –entre ellos la proximidad– nos impulsan a utilizar unos u otros medios de transporte. Finalmente, la accesibilidad territorial –medida en numerosas ocasiones como la distancia a los servicios o al lugar de trabajo– también ha atraído la atención de ciertos autores, bajo la premisa de que la cercanía es clave para generar comportamientos de movilidad más eficientes y sostenibles (Miralles *et al.*, 2014; McConville *et al.*, 2011)¹⁴.

Por otro lado, vivir cerca de los servicios o en altas densidades también tiene una dimensión social (Lucas & Jones, 2012)¹⁵. ¿Cuáles son las ventajas o desventajas de vivir en entornos urbanos densos y consolidados, desde el punto de vista de los ciudadanos? Estos aspectos están siendo estudiados en los ámbitos de la geografía, la sociología o las ciencias políticas, poniendo especial atención en la proximidad como factor de integración social (Preston & Rajé, 2007)¹⁶. Colectivos vulnerables como la gente mayor o los discapacitados pueden compensar su menor potencial de movilidad con un uso más frecuente de los desplazamientos de proximidad, siempre que el entorno urbano lo permita (Kerr *et al.*, 2012)¹⁷. Por otro lado, la capacidad de ahorrar tiempo de desplazamiento es especialmente importante para grupos de población con agendas complejas, como las mujeres de mediana edad que combinan trabajo remunerado con tareas domésticas (Farber & Páez, 2011)¹⁸.

¹⁰ “Short trips: an opportunity for reducing mobile-source emissions?”, en «Transportation Research Part D: Transport and Environment», núm. 15 (8).

¹¹ “Urban density and energy consumption: a new look at old statistics”, en «Transportation Research Part A: Policy and Practice», n. 38 (2) de Mindali *et al.* y “Planning the resilient city: concepts and strategies for coping with climate change and environmental risk”, en «Cities», núm. 31, de Jabareen.

¹² “Travel demand and the 3Ds: Density, Design and Diversity”, en «Transportation Research Part D: Transport and Environment», núm. 2 (3).

¹³ “Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability”, en «Journal of Urban Design», núm. 14 (1).

¹⁴ “On user perception of private transport in Barcelona Metropolitan area: an experience in an academic suburban space”, en «Journal Transport Geography», núm. 36, de Miralles-Guasch *et al.* y “Disaggregate Land Uses and Walking”, en «American Journal of Preventive Medicine», núm. 40 (1), de McConville *et al.*

¹⁵ “Social impacts and equity issues in transport: an introduction”, en «Journal of Transport Geography», núm. 21.

¹⁶ “Accessibility, mobility and transport-related social exclusion”, en «Journal of Transport Geography», núm. 15 (3).

¹⁷ “The Role of the built environment in healthy aging: community design, physical activity, and health among older adults”, en «Journal of Planning Literature», núm. 27 (1).

¹⁸ “Running to stay in place: the time-use implications of automobile oriented land-use and travel”, en «Journal of Transport Geography», núm. 19 (4).

Pero el estudio de la dimensión social de la proximidad no se ha limitado a factores exclusivamente de acceso a los recursos, sino también a aspectos más relacionados con el bienestar de las personas. Algunos estudios vinculan la proximidad y la densidad de población con un mayor arraigo al barrio y a una mayor participación en la vida de la comunidad (Jouffe, 2011)¹⁹, así como a una mayor percepción de seguridad (Dempsey *et al.*, 2012)²⁰.

Recientemente, algunos efectos de la proximidad han despertado interés dentro del ámbito de la salud pública. En el contexto de una sociedad dominada por el sedentarismo y el uso del coche, la proximidad tiene efectos beneficiosos para la salud, en cuanto invita a usar medios activos de transporte: andar o ir en bicicleta. Los entornos urbanos *walking friendly* se consiguen mediante una combinación acertada de elementos de diseño y distancias asequibles para ser andadas (Owen *et al.*, 2007)²¹. Precisamente por tratarse de modos de transporte con grandes externalidades positivas, en términos medioambientales, sociales y de salud, las circunstancias específicas que impulsan a andar han sido también analizadas. En este contexto la proximidad entre un origen y un destino se erige como uno de los factores clave en la elección modal del transporte (Southworth, 2005)²². Por último, en esta misma línea, en los entornos que permiten la presencia del peatón, aumenta la participación social de los individuos en sus comunidades (Richard *et al.*, 2009)²³, un aspecto importante como factor de inclusión y bienestar.

Sin embargo, la tradición más extensa, en los estudios de las consecuencias de la proximidad, se encuentra en el ámbito de la economía espacial. Ya los trabajos de Alfred Marshall analizaron las externalidades positivas que la concentración de tejidos empresariales generan (Clare, 2013)²⁴. La localización concentrada de empresas incrementa la productividad y la utilización de un mismo mercado de trabajo e infraestructuras (Torre, 1998)²⁵. En esta línea argumental, la distancia afecta a la transmisión de información formal e informal, haciendo de la cercanía un elemento esencial para los procesos de innovación (Talen, 2008)²⁶, tan relevantes en la economía actual. En los últimos años se ha ido verificando que no sólo las empresas son más productivas cuando se localizan a poca distancia unas de otras, sino también la productividad intelectual de los individuos crece cuando estos se concentran en el espacio (Glaeser, 2011)²⁷. Así, estudios como los de Storper y

¹⁹ “Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad de clase?”, en «Revista Transporte y Territorio», núm. 4.

²⁰ “The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability”, en «Progress in Planning», núm. 77 (3).

²¹ “Neighborhood walkability and the walking behavior of Australian adults”, en «American Journal of Preventive Medicine», núm. 33 (5).

²² “Designing the Walkable City”, en «Journal of Urban Planning and Development», núm. 131 (4).

²³ “Staying connected: neighbourhood correlates of social participation among older adults living in an urban environment in Montréal, Quebec”, en «Health Promotion International», núm. 24 (1).

²⁴ “The essential role of place within the creative industries: boundaries, networks and play”, en «Cities», núm. 34.

²⁵ “Proximité et agglomération”, en «La ville ou la proximité organisée», Anthropos.

²⁶ «Design for Diversity. Exploring socially mixed neighborhoods», Elsevier.

²⁷ Ver nota 2.

Venables (2004)²⁸ o Abel *et al.* (2012)²⁹ han demostrado el importante papel de la proximidad en la generación de innovación y en el incremento de riqueza y bienestar.

También la elección del transporte en el desplazamiento al lugar de trabajo y su relación con el incremento de riqueza ha generado interés por parte de los economistas. En este ámbito, se encuentran estudios que indican que la proximidad invita al uso de transporte activo que, a su vez, repercute en una mejor salud de los trabajadores y en un menor número ausencias y bajas laborales (Hendriksen *et al.*, 2010)³⁰.

Finalmente, no se pueden olvidar los efectos que la proximidad tiene en la propia ciudad. Cuando el tejido urbano permite dinámicas de proximidad en forma de actividad peatonal, se generan una serie de efectos en la propia estructura de la ciudad (Gehl, 2010)³¹. Por un lado la presencia del peatón tiene impactos positivos en la estructura comercial de las pequeñas tiendas de calle (Litman, 2011)³² y por otro, la percepción de espacios de mayor calidad urbana (Leinberger & Alfonzo, 2012)³³.

La revista «Ciudades» plantea abordar la proximidad como nuevo valor urbano a través de las contribuciones de un grupo pluridisciplinar de autores que permite cubrir muchos de los diversos ámbitos de estudio de la proximidad en las ciudades.

Barcelona, mayo de 2014

²⁸ “Buzz: face-to-face contact and the urban economy”, en «Journal of Economic Geography», núm. 4 (4).

²⁹ “Productivity and the density of human capital”, en «Journal of Regional Science», núm. 52 (4), de Abel *et al.*

³⁰ “The association between commuter cycling and sickness absence”, en «Preventive Medicine», núm. 51 (2).

³¹ Ver nota 2.

³² «Economic Value of Walkability, Victoria», disponible en: www.ceosforcities.org.

³³ “Walk this way: the economic promise of places in Metropolitan Washington”, en «Metropolitan Policy Program at Brookings».

EDITORIAL

In recent years, the reconsideration of urban values and the proposal for new overviews on city have produced the rise of the concept of proximity, as an essential perspective for the town's construction. The overcoming of modern twentieth-century theses has resulted into the enhancement of neighbourhood scale, restrained urban development and compact structures. The common point underlying most of these new proposals is the return to nearness, either of persons, places, services or economic agents. A revelation, inherited from Jane Jacobs ideas, that has constituted one of the conceptual basis for so different authors as Richard Florida (2002)¹ de Jan Gehl (2010)², and Edward Glaeser (2011)³.

Human beings have always tended to gather themselves and group their daily and economic activities within heterogeneous urban areas (Baumont *et al.*, 1998)⁴. Indeed, and as Jean M. Huriot (1998)⁵ states, the town is the perfect expression of the organized proximity, the so-called "dense diversity" by Levy (2011)⁶. That is, an area designed to facilitate and maximize human interactions at different levels, what enables to talk about physical, institutional, cognitive, social, temporary or affective nearness (Rallet, 1998)⁷.

Proximity is a polysemic and relational concept, which refers not only to an objective unit of the territory, but also to an attribute of the citizens. Concepts like connectivity, journey time or subjective conditions of movement determine if something is close or not, considering physical distance as one component more of the calculation (Brennan & Martin, 2012)⁸. The polysemy and complexity of the concept has allowed that, during the last years, diverse disciplines have attempted to analyse its effects from different focus and viewpoints.

In this way, architects, geographers and town planners have studied the impact produced by near and compact urban forms from the physical dimension's side, as an alternative to the model of urbanism and mobility predominant during the last decades, characterized by disperse forms and automobile dependence. Thus, since Newman and Kenworthy (1989)⁹ confirmed that urban form had direct effects on the energetic consumption derived from transports, a lot of studies have tried to establish the advantages of living nearer one to each other, with regards to

¹ "The Economic Geography of Talent", in «Annals of the Association of American Geographers», n. 92 (4).

² «Cities for people», Island Press.

³ «The triumph of the city», Penguin Books.

⁴ "Proximités et formation des villes: le rôle des externalités d'information", in «La ville ou la proximité organisée», Anthropos.

⁵ «La ville ou la proximité organisée», Anthropos.

⁶ "The city is back (in our minds)", in «Cities and fascination», Ashgate.

⁷ "Proximités urbaines et information", in «La ville ou la proximité organisée», Anthropos.

⁸ "Spatial proximity is more than just a distance measure", in «International Journal of Human-Computer Studies», n. 77.

⁹ "Gasoline consumption and cities", in «Journal of American Planning Association», n. 55 (1).

polluting emissions (de Nazelle *et al.*, 2010)¹⁰ and fuel consumption (Mindali *et al.*, 2004; Jabareen, 2013)¹¹. These researches should be understood as one aspect more included in the general debate on sustainability and in the context of the role of transports on climatic change.

In the field of transports, there are also a significant number of works pointed to clear up how proximity, density or distances that we have to cover during our quotidian movements, are determining our choice of transport. Researches like Robert Cervero's (1997)¹² or Reid Ewing's (2009)¹³ have focused on analysing in which way the physical factors of our environment –among them proximity– encourage us to use one mean of transport or another. Finally, territorial accessibility –measured on many occasions as the distance up to the services or the working place– has also drawn the attention of some authors, under the premise that proximity is the key to create more efficient and sustainable mobility behaviours (Miralles *et al.*, 2014; McConville *et al.*, 2011)¹⁴.

On the other hand, living near services or in high densities has also a social dimension (Lucas & Jones, 2012)¹⁵. Which are the advantages or disadvantages of living in dense and consolidated urban environments, from the citizens' point of view? These aspects are being studied from the perspective of geography, sociology or politics, highlighting the proximity as a factor in social integration (Preston & Rajé, 2007)¹⁶. Vulnerable groups like the elderly or the disabled could compensate for their fewer potential of mobility by using proximity displacements more frequently, whenever the urban environment is favourable (Kerr *et al.*, 2012)¹⁷. Even, the possibility of saving time gets especially important for population groups having complex agendas, as middle-aged women which combine paid-work and housework (Farber & Páez, 2011)¹⁸.

However, the study of social dimension of proximity hasn't only focused on factors related with the access to resources, but also on aspects regarding people well-being. Some researches link proximity and population density to greater roots

¹⁰ "Short trips: an opportunity for reducing mobile-source emissions?", in «Transportation Research Part D: Transport and Environment», n. 15(8).

¹¹ "Urban density and energy consumption: a new look at old statistics", in «Transportation Research Part A: Policy and Practice», n. 38 (2), by Mindali *et al.* and "Planning the resilient city: concepts and strategies for coping with climate change and environmental risk", in «Cities», n. 31, by Jabareen.

¹² "Travel demand and the 3Ds: Density, Design and Diversity", in «Transportation Research Part D: Transport and Environment», n. 2 (3).

¹³ "Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability", in «Journal of Urban Design», n. 14 (1).

¹⁴ "On user perception of private transport in Barcelona Metropolitan area: an experience in an academic suburban space", in «Journal Transport Geography», n. 36, by Miralles-Guasch *et al.* and "Disaggregate Land Uses and Walking", in «American Journal of Preventive Medicine», n. 40(1), by McConville *et al.*

¹⁵ "Social impacts and equity issues in transport: an introduction", in «Journal of Transport Geography», n. 21.

¹⁶ "Accessibility, mobility and transport-related social exclusion", in «Journal of Transport Geography», n. 15 (3).

¹⁷ "The Role of the built environment in healthy aging: community design, physical activity, and health among older adults", in «Journal of Planning Literature», n. 27 (1).

¹⁸ "Running to stay in place: the time-use implications of automobile oriented land-use and travel", in «Journal of Transport Geography», n. 19 (4).

in the neighbourhood and more participation on community life (Jouffe, 2011)¹⁹, as well as a larger perception of safety (Dempsey *et al.*, 2012)²⁰.

Recently, several effects of proximity have awakened the interest on Public Health area. In the context of a society in which a sedentary lifestyle and the use of car prevail, proximity has beneficial effects on health, as it promotes active means of transport: to walk or to ride a bicycle. Walking friendly urban environments are achieved by a correct combination of design elements and distances reachable to be walked (Owen *et al.*, 2007)²¹. Just because they are modes of transport provided with great positive externalities –in environmental, social and health terms– the concrete circumstances that motivate people to walk have been analysed as well. In this context the proximity between an origin and a destination becomes one of the key factors to choose the mode of transport (Southworth, 2005)²². Finally, in the same way, social participation of persons in their community increases in areas enabling the presence of the pedestrian (Richard *et al.*, 2009)²³, what constitutes an important aspect as a factor of inclusion and comfort.

Nevertheless, the largest tradition studying the consequences of proximity can be found on the spatial economy field. Alfred Marshall works had already analysed positive externalities generated by the concentration of business fabric (Clare, 2013)²⁴. Gathered emplacement of companies increases productivity and the use of the same labour market and infrastructures (Torre, 1998)²⁵. Following this line of thinking, distance affects the transmission of formal and informal information, making proximity into an essential element for innovation processes (Talen, 2008)²⁶, which are so relevant in current economy. During the last years it has been validated that not only the companies are more productive when located nearer one from each other, but there is also a growing in the intellectual productivity of their members when these ones are gathered within an area (Glaeser, 2011)²⁷. Like this, researches as Storper y Venables' (2004)²⁸, or Abel *et al.*'s (2012)²⁹, have shown the relevant role of proximity when creating innovation and increasing richness and well-being.

The choice of transport to travel to the workplace and its relationship with the increase of richness has awakened the interest of economists as well. In this field, several studies point that proximity motivates the use of active transport,

¹⁹ "Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad de clase?", in «Revista Transporte y Territorio», n. 4.

²⁰ "The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability", in «Progress in Planning», n. 77 (3).

²¹ "Neighborhood walkability and the walking behavior of Australian adults", in «American Journal of Preventive Medicine», n. 33 (5).

²² "Designing the Walkable City", in «Journal of Urban Planning and Development», n. 131 (4).

²³ "Staying connected: neighbourhood correlates of social participation among older adults living in an urban environment in Montréal, Quebec", in «Health Promotion International», n. 24 (1).

²⁴ "The essential role of place within the creative industries: boundaries, networks and play", in «Cities», n. 34.

²⁵ "Proximité et agglomération", in «La ville ou la proximité organisée», Anthropos.

²⁶ «Design for Diversity. Exploring socially mixed neighborhoods», Elsevier.

²⁷ See note 1.

²⁸ "Buzz: face-to-face contact and the urban economy", in «Journal of Economic Geography», n. 4 (4).

²⁹ "Productivity and the density of human capital", in «Journal of Regional Science», n. 52 (4), by Abel *et al.*

having an effect, in turn, on the better health of workers and the lower absences and time off work (Hendriksen *et al.*, 2010)³⁰.

Finally, we must not forget the effects of proximity on the town itself. When urban fabric facilitates proximity dynamics expressed by pedestrian activities, several effects on the town structure are generated (Gehl, 2010)³¹. On one hand, the presence of pedestrians has positive impacts on the commercial structure with regards to the streets' small shops (Litman, 2011)³², and on the other hand, the perception of areas of higher urban quality (Leinberger & Alfonzo, 2012)³³.

Journal «Ciudades» considers dealing with proximity as a new urban value. To do that, it compiles the contributions of a multidisciplinary group of authors that covers many of the fields of research in proximity in towns.

Barcelona, May 2014

³⁰ "The association between commuter cycling and sickness absence", in «Preventive Medicine», n. 51(2).

³¹ See note 1.

³² «Economic Value of Walkability, Victoria», available at: www.ceosforcities.org.

³³ "Walk this way: the economic promise of places in Metropolitan Washington", in «Metropolitan Policy Program at Brookings».

Dossier Monográfico

Monograph Dossier

DINÁMICAS DE PROXIMIDAD EN LA CIUDAD: IDEAS PARA LA TRANSFORMACIÓN URBANA

NEARNESS DYNAMICS IN THE CITY: IDEAS FOR URBAN CHANGE

Sonia LAVADINHO*

RESUMEN

Los valores de lo urbano y de la movilidad se están replanteando por todo el mundo. Una de las respuestas a los desafíos de la sostenibilidad recae en el concepto de la proximidad, que parece aunar los distintos registros de las propuestas urbanas actuales. La economía del conocimiento necesita, para fomentar su productividad, el desarrollo de lugares que permitan la “serendipia”, es decir, en nuestro caso, la capacidad de los espacios públicos de acoger los encuentros fortuitos entre personas diversas. Asimismo, aun en los barrios periféricos los espacios y las relaciones entre los habitantes se reinventan por medio de la ampliación de servicios y equipamientos respondiendo a nuevas expectativas relacionadas con la forma en que insertamos el comercio, el ocio y la cultura en nuestros estilos de vida. Las dinámicas metropolitanas de las “urbes creativas” deben, por lo tanto, incluir simultáneamente la lejanía y la cercanía en una lectura coherente de los muy diversos y cada vez más extensos territorios recorridos en la vida cotidiana.

Palabras clave: dinámicas de proximidad, urbes creativas, “serendipia”, suburbios, lateralización, amigabilidad, espacios públicos, multimodalidad.

ABSTRACT

The values of urbanity and mobility are being rethought all over the world. One of the answers to sustainability issues lies in the concept of proximity, which combines different dimensions of the urban proposals currently in use. They all point to a new urban paradigm that all creative cities wish to adopt in order to attract the knowledge economy, for it demands places rich in serendipity, the capacity of hosting chance encounters between diverse people. Also in the suburbs spaces and relationships between people are being reinvented, through the development of services and facilities hosting new functions related with shopping, leisure and culture. Metropolitan dynamics today thus must learn how to play with both distance and proximity to ensure a coherent reading of the very different nature of the vast territories being used in everyday life.

Keywords: nearness dynamics, creative cities, serendipity, suburbs, lateralization, walkability cluster, public space, multimodality.

* Sonia Lavadinho (sonia.lavadinho@bfluid.com) es Doctora geógrafa, directora de Bfluid Recherche & Expertise, Ginebra, Suiza.

1. ¿Por qué apelar a la acción en favor de la proximidad?

Este artículo se propone inspirar a todos los que, por sus reflexiones o acciones, están liderando el movimiento de profunda transformación urbana que observamos hoy por todo el mundo. Este movimiento, que se denomina con diversos nombres según las corrientes que emergen sucesivamente en el paisaje político y profesional, elige sin embargo de forma recurrente la proximidad como uno de los valores centrales tanto en el pensamiento urbanístico como en la producción urbana material.

Pero no siempre está muy claro cuáles son las ventajas concretas de la proximidad. ¿La proximidad para producir qué efectos? ¿Por qué recurrir a políticas de proximidad más que a otro tipo de políticas de ordenación urbana? ¿Cuáles son las cualidades de la ciudad que se pueden maximizar con más éxito cuando se aplican políticas de proximidad en las actuaciones urbanas? Este artículo a modo de ensayo pretende buscar respuesta a estas preguntas, a las cuales se enfrentan diariamente los responsables políticos y los profesionales del urbanismo.

Así, en esta aportación, evocaremos sucesivamente cinco ingredientes específicos que juntos contribuyen a “hacer ciudad”. Todos ellos tienen en común el hecho de que se pueden fomentar mediante estrategias que introducen proximidad en las relaciones espaciales. Estos ingredientes que traen valor añadido a una ciudad son: 1) la serendipia¹; 2) la fricción; 3) la amigabilidad; 4) las micro-pausas; 5) la trama multimodal. Por necesidades metodológicas, los vamos a detallar uno a uno, pero es necesario tener en mente que, como en cualquier fórmula, es la composición eficaz de los cinco ingredientes lo que va a constituir un ecosistema urbano más dinámico y más resiliente (Haëntjens, 2010). Y es éste, con toda la complejidad de sus relaciones entre lejanía y cercanía, el que permite “hacer ciudad”.

2. Fomentar la serendipia: moverse no sirve sino para forjar lazos

La ciudad es, hasta hoy, lo mejor que los humanos han inventado para relacionarse, para conectarse. En este sentido existe no más que para facilitar a la gente la voluntad primera de vivir juntos compartiendo un mismo lugar. Compartir es aquí la palabra clave. ¿Por qué compartir el espacio y los recursos cuando se pudiera vivir cada uno por su lado? Hay razones muy potentes, y muy antiguas, que aseguran a lo largo de la historia la preferencia de los seres humanos por el “caminar” (Amato, 2004), como modo preferencial no sólo para desplazarse, sino también para maximizar las oportunidades de asegurar la convivencia o el “vivir juntos”, en el sentido de la expresión francesa *le vivre ensemble*. Las ventajas del “vivir juntos” compensan generalmente sus (numerosos) inconvenientes. Las nociones de “compartir” y de “proximidad” son en realidad las dos caras de una misma moneda; más adelante nos referiremos a la convivencia social y a su traducción espacial en la ciudad.

¹ El término “serendipia” proviene del inglés, *serendipity*, que deriva del vocablo árabe *serendib*, procedente de una antigua fábula persa. A mediados del siglo XVIII se usó por primera vez en inglés y se está extendiendo en los últimos años en el sentido de descubrimiento o hallazgo por accidente, por casualidad, inesperado y afortunado, de cosas que no se están buscando pero son la solución para otro problema que se tenía.

Las ciudades constituidas sobre el motivo recurrente de las métricas pedestres constituyen excelentes dispositivos de proximidad, mientras que las producciones urbanas más recientes, basadas en métricas motorizadas, pierden muchas veces de vista esa cualidad primera de la rugosidad (Lévy, 2004 y 2008) que “hace ciudad”.

En lo que respecta a la movilidad, se constata que fuera del ámbito de la caminata de paseo, la gente raramente se mueve por moverse. Al contrario, se mueve para realizar otras actividades. Moverse es un medio para alcanzar un fin, y no un fin en sí mismo. La razón principal que lleva a los seres humanos a moverse es el encontrarse con otros seres humanos, o la búsqueda de bienes o servicios que les puedan interesar. Independientemente de cuáles sean dichos bienes, desde los más indispensables a los más superfluos, se necesita, normalmente, el movimiento de la persona para obtenerlo, pero también la permanencia de la persona para disfrutarlo. Así, cuando ponemos a disposición de los individuos la infraestructura para tornar sus desplazamientos más fáciles, siempre tenemos que tener presente el porqué la gente quiere moverse, e intentar facilitar antes que nada la localización de las actividades y sus encadenamientos, a fin de disminuir la necesidad de moverse, o, por lo menos, de hacerlo de un modo más racional y sostenible. Podemos así impulsar el desarrollo de una “movilidad por grapas”, en francés *mobilité par grappes* (Doyen, Pochon y Kaufmann, 2010), o sea una estrategia de reagrupamiento de actividades por áreas concentradas que se puedan materializar a pie, en bicicleta y con los transportes públicos, más que por largas rutas que se puedan realizar eficazmente sólo con el automóvil. Asimismo, conviene maximizar la capacidad de permanencia incorporada al desplazamiento a fin de disfrutar de lo mejor de esas actividades mientras el individuo las encadena a lo largo del día (Vilhelmson, 1999; Viard y Rollin, 2006). La movilidad se confunde entonces con la propia vida: en la medida en que deseemos calidad de vida, pretenderemos una movilidad de calidad. La aspiración creciente a una movilidad sin rupturas o *seamless mobility* (Jones *et al.*, 2010) figura hoy como uno de los derechos a vivir la ciudad (Lefebvre, 1968; Brenner *et al.*, 2010).

En su acepción social, la movilidad también tiene que ver con la posibilidad de promocionarse en la vida profesional y personal. La ciudad como dispositivo de movilidad social significa, en este caso, que ésta ofrece a los individuos oportunidades de reconfigurar las redes sociales a que pertenecen (Lahire, 1998; Carrasco y Miller, 2006, 2009; Lavadinho, 2012). El capital espacial se erige entonces como parte del bagaje necesario para gestionar los múltiples espacios de actividades a las que la movilidad proporciona acceso, y así aumentar el capital social (Schonfelder y Axhausen, 2003; Axhausen, 2006). Hipermovilidad y proximidad son dos registros que cohabitan en los entornos urbanos que frecuentamos cotidianamente, y necesitamos conocer ambos códigos para entender cómo pasar de uno al otro sin reparos (Lavadinho, 2014).

La actividad comercial ha sido muchas veces fundadora de la ciudad en sus orígenes históricos y se encuentra todavía muy presente, contribuyendo de modo decisivo a su vitalidad. La actividad comercial es representativa de las centralidades, pero hace falta en muchos tejidos periféricos: la ausencia de la estimulación de las fachadas activas de los comercios, cafés y terrazas hace el caminar más tedioso, y el esfuerzo para llegar a su destino se torna mayor (Gehl, 2010). Sintiendo confusamente

la necesidad de promover alguna actividad que “haga ciudad”, los promotores y las autoridades intentan lograr la introducción de actividades comerciales en casi todas las nuevas operaciones urbanas, como si fuera la única solución para animar a las calles de dichos barrios. De hecho, es a veces una buena solución, pero (muchas) otras veces se torna en fracaso, porque la baja densidad demográfica o los estilos de vida regulados por las muchas oportunidades motorizadas que ofrece la periferia no permiten a la actividad comercial de proximidad subsistir ni desarrollarse fructíferamente. Por lo tanto, el comercio de bienes y servicios no es la única razón para juntarse. Muchas de las razones que motivan a los seres humanos a encontrarse en un mismo lugar son gratuitas y ventajosas, y suceden en espacios públicos, como plazas, calles o parques. Estos últimos gozan de gran popularidad en la actualidad, tanto por su producción, que ha aumentado muchísimo en las últimas décadas, como por sus usos, que se han multiplicado considerablemente (Harnik, 2010). Los espacios públicos son por naturaleza mixtos, ya que sirven simultáneamente para moverse y para encontrarse: hay por lo tanto que equilibrar la función circulatoria, que consiste en acoger la movilidad, y la función social, que consiste en acoger la estadía y los encuentros que resultan de la co-presencia en el espacio público (Lévy, 2004; Lussault, 2007). En los ecosistemas urbanos actuales, sobre todo en las periferias, la expansión de la función circulatoria en detrimento de la función social de los espacios públicos frecuentemente da lugar a una disfunción sistémica que perjudica al objetivo fundamental del “vivir juntos” (Caruso, 2002; Ascher, 2008). Pero este escenario tendencial no es necesariamente una adversidad. Existen soluciones no comerciales muy creativas para crear proximidad en los suburbios (Guerin-Pace, 2003; Ghorra-Gobin, 2008), inclusive para reactivar las calles de los suburbios de carácter residencial, como lo demuestran recientes experiencias de *active frontage* en Alemania y los Países Bajos (Soulier, 2012).

Mientras trabajamos para facilitar la movilidad urbana, tengamos entonces en cuenta que moverse no sirve sino para forjar lazos. La cuestión no es tanto cómo facilitar el movimiento, sino más bien cómo fabricar la serendipia, o sea, la capacidad de encontrar algo o alguien que no es esperado (Merton y Barber 2003). Concretamente, la serendipia en la ciudad ocurre cuando hay oportunidades suficientes para desarrollar la “lateralización” (Lavadinho 2011b), o sea, la capacidad que una persona presenta al salir a caminar y realizar otras actividades durante su trayecto, por ejemplo, tomarse un café o entablar una conversación con alguien conocido que nos encontramos por casualidad, sin premeditarlo. La ruta que elegimos siempre es una graduación entre la necesidad de llegar al destino y las posibilidades de lateralizar, escogiendo variaciones del itinerario principal: un alto nivel de permeabilidad de los espacios públicos es necesario para permitir la lateralización. Cuanto más permeables a la lateralización y cuanto más ricos en texturas diversas, más propicios serán los espacios públicos a la serendipia (Lavadinho, 2011b).

Podría decirse que la serendipia es el primer valor añadido del “hacer ciudad”. Tiene que ver con la concentración máxima de gente y de bienes que se acumulan en unos cuantos kilómetros cuadrados (Lévy, 2008). Dicha concentración permite lo inesperado que, a su vez, da fuerza a la creatividad humana. Por esta razón, las “ciudades creativas” (Florida, 2004; Vivant, 2009) siempre buscan estrategias (Landry, 2000; Scott, 2006) para reforzar la serendipia. La configuración de los

espacios públicos y las calles como lugares de encuentro se convierte en algo primordial para fomentar la lateralización y la serendipia.

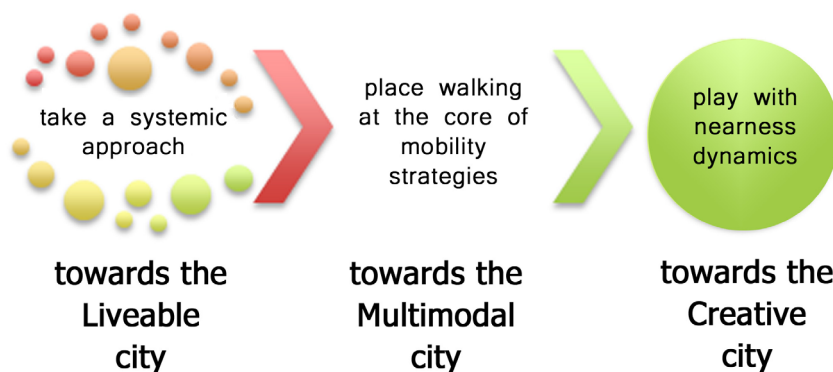


Fig. 1. Las dinámicas de proximidad se integran en una perspectiva sistémica del funcionamiento de la ciudad sostenible, multimodal y creativa.
Fuente: Sonia Lavadinho/bfluid/2013.3.

3. Más que apaciguar, convivir con la fricción

La ciudad es pura fricción: ante todo, es la cohabitación de la máxima diversidad en el mínimo espacio. Es la proximidad de espacios que albergan realidades sociales muy contrastadas (Lévy, 2008) la que permite esta escenificación de la diversidad, a su vez uno de los ingredientes primordiales del “hacer ciudad”. En la ciudad, la proximidad es vital para crear urbanidad, a condición de que se vuelva transitable y asegure correctamente el acceso a puntos de interés efectivamente frecuentados por el individuo, una vez superadas las barreras físicas y también las socioeconómicas o culturales. Los puntos de interés pueden ser equipamientos, servicios o espacios públicos, pero para lograr el estatus de infraestructuras de proximidad deben favorecer el encuentro y el intercambio, alimentando la convivencia de todas esas realidades sociales, muy diversas entre sí.

Cuando es aplicada a la movilidad, la proximidad también implica fricción, como podemos observar además en las calles: muchas velocidades y muchos tipos de vehículos tienen que convivir juntos. Hoy la tendencia en las políticas de gestión del tráfico es amortiguar de modo general las calles fuera de la red principal. Se proponen dos modos de amortiguamiento: separar los flujos o mezclarlos. Ambos tienen sus ventajas según el contexto. Desafortunadamente, no es atendiendo al contexto, sino a la convicción, el modo en que se aplica uno u otro modo, en una sistemática demasiado rígida para ser verdaderamente eficaz. No hay que temer la fricción, sino tener confianza en la capacidad de los seres humanos para convivir con ella (Soulie, 2012; Lavadinho, 2013). La fricción no es algo que se deba disminuir invariablemente, ya que a veces trae valor añadido. En lugar de aplicar recetas ya hechas, se tiene entonces que aprender a distinguir la fricción favorable a los encuentros, de aquella fricción que sólo genera accidentes. Ello tiene que

ver, antes que nada, con la velocidad, y no con el tipo de vehículos. En la ciudad conviene escoger las tipologías de calles y de espacios públicos que más faciliten la cohabitación, y no la velocidad (Soulie, 2012; Lavadinho, 2013).

4. ¿En qué escala se debe trabajar para favorecer la amigabilidad?

En muchas ocasiones se empieza a crear la amigabilidad a la escala de una calle, o a la escala de un barrio. Aún cuando estas acciones son por sí mismas útiles para favorecer la calidad de vida en las actividades cotidianas de sus habitantes, suelen quedar demasiado aisladas para conducir a sinergias que realmente fomenten el cambio modal a gran escala. Por cierto, aunque los ciudadanos puedan caminar por su calle o por su barrio “amigable”/“paseable”, al salir de estas islas protegidas, se encuentran de nuevo en un océano motorizado donde la gran velocidad es la regla y la amigabilidad la excepción. Por lo cual tienen que emplear otros modos de transporte para desplazarse.

El problema es que cuando hacemos políticas de amigabilidad, las pensamos, generalmente, para fomentar exclusivamente el “caminar”, aisladamente de otras políticas de movilidad. Esa perspectiva no aprovecha todo el potencial del “caminar”, sino sólo aquel empleado en distancias cortas. Las distancias cortas son suficientes para moverse dentro de un barrio, pero no para satisfacer todas las necesidades que la persona presenta cuando se desplaza con el fin de realizar múltiples actividades en una escala metropolitana. Fomentar el caminar en la ciudad no sólo sirve como recreación o para realizar actividades que se pueden cumplir en una relativa proximidad (ir de compras, acompañar a los niños a la escuela, etc.), sino también como modo de moverse para realizar actividades que se pueden encontrar más lejanas, si bien forman parte integrante de nuestra vida cotidiana (trabajar, estudiar, disfrutar de las muchas oportunidades de ocio o cultura que la ciudad puede ofrecer).

Para inducir un cambio modal significativo es necesario entonces empezar a reflexionar en cómo introducir amigabilidad no sólo en los barrios, sino también a escala global en toda la aglomeración. Es decir, se necesita ofrecer no sólo la posibilidad de caminar 5 o 10 minutos en el interior de un barrio, sino favorecer mejores conexiones a pie de 15, 20 o 40 minutos de duración entre barrios. Para obtener ese cambio, primero hay que reforzar la amigabilidad física y asegurar un desplazamiento peatonal continuo, fácil, seguro y sin barreras (Ewing y Handy, 2009; Ewing y Cervero, 2010). Muchas veces la política de amigabilidad se detiene en este punto. Pero es precisamente desde aquí donde el trabajo decisivo puede empezar. Hay que potenciar el “caminar”, y sobre todo el “caminar aumentado”, a fin de facilitar su elección como modo de transporte preferencial no sólo en el contexto de la calle o el barrio, sino en toda la “cuenca de vida”, traducción literal de la expresión francesa *bassin de vie*. El trabajo consiste entonces en cambiar no tanto los espacios sino sus representaciones. Esto implica reforzar la amigabilidad mental, asegurando no sólo la calidad de los espacios públicos de las centralidades, sino además reforzando el respeto por las necesidades vitales (y las menos vitales, pero a veces más decisivas para la elección modal) del peatón. Es necesario en

particular un tratamiento adecuado de los límites territoriales que producen, por su impermeabilidad, límites mentales muy fuertes (Lynch, 1960).

Se deben transformar esas barreras, tanto físicas como mentales, en lindes que marcan los límites entre dos mundos distintos, pero que constituyen, asimismo, un ecosistema propio con sus riquezas y su atractivo (Lynch, 1984). Al ser límites, las lindes se pueden no obstante convertir en conexiones fuertes que permiten el paso a territorios más vastos. Constituyen piezas vitales para completar el rompecabezas de la amigabilidad en la escala de la aglomeración. Esa es la escala más decisiva para infundir la amigabilidad, hasta el extremo de poder revolucionar el mapa mental de los ciudadanos (Lynch, 1960, 1972, 1984) y así reforzar la idea de la “ciudad amigable” en sus mentes.

Por supuesto, el “caminar” por sí solo no puede resolver todos los deseos y necesidades de movilidad en la escala de la aglomeración. Hay que pensar también en crear condiciones favorables para el “caminar aumentado”, es decir, aquel caminar que puede ser completado por otros modos de transporte cuando uno quiera ir más rápido o más lejos (Amar y Michaud, 2009). La ciudad multimodal que se desarrolla con esa política es como un ropero: ofrece una gran diversidad de ropas para satisfacer nuestros deseos de movilidad. ¿Por qué, entonces, nos vestiríamos sólo para la velocidad? Hay que variar y enseñar a la gente a combinar ropas de gran velocidad y ropas más lentas y con más texturas, mejor adaptadas a la fricción y a los encuentros. Asimismo, una política multimodal debe seguir el principio de la subsidiariedad del transporte. El modo principal sigue siendo el cuerpo humano y el caminar. Siempre que sea posible, se debe entonces maximizar la posibilidad de caminar y sólo cuando salimos de nuestro universo caminable podemos dirigirnos a nuestro “ropero” para tomar un modo más rápido que nos permita ir a un lugar lejano. Nuestro desafío es que la persona no salga siempre por la mañana ya vestida de auto, sino que se tome su tiempo para considerar las alternativas de movilidad de las que se puede valer en cada nuevo día, dependiendo de las actividades programadas en su agenda.

No se llega a adoptar una política de amigabilidad con enfoque multimodal. Hay que especificar cómo se puede “declinar” concretamente en el territorio. La propia escala de la aglomeración sigue constituyendo el principal obstáculo para la acción: es demasiado vasta para tornarse inmediatamente operacional. ¿Por dónde empezar a “inyectar” amigabilidad? Contrariamente a lo que se practica habitualmente, no por el centro, sino por las periferias (Lavadinho, 2013b).

Desgraciadamente, cuando fomentan una política de amigabilidad, la gran mayoría de las ciudades empiezan sus acciones por el centro de la ciudad (Hinshaw, 2007). Mejorar las condiciones en el centro tiene evidentemente sentido, pues éste alberga una gran cantidad de peatones. Sin embargo, ¡dichos peatones ya se encuentran caminando! Cuando sólo trabajamos en el centro, estamos perdiendo oportunidades para convencer a las personas de las periferias (que todavía no andan a pie) de que podrían caminar (Lavadinho, 2013b). Esas otras personas, que en realidad constituyen la gran mayoría de la población de una urbe, continúan circulando por medio de sus automóviles o del transporte público, siempre con la idea de que la ciudad no es amigable. El problema es que, generalmente, el centro representa sólo una pequeña parte de la ciudad, muchas veces una parte histórica, con

valor arquitectónico y patrimonial, y todo lo que se hace ahí parece una excepción que no se extiende a los alrededores. Aún si fuera extenso, el centro nunca es más que una pequeña isla en el archipiélago fragmentado de la metrópolis (Lang, 2002; Mangin, 2004; Thierstein y Forster, 2008).

Aunque son importantes para cambiar la imagen simbólica y la vitalidad económica y social de la ciudad histórica (Chalas, 2010; Damon y Cusin, 2010), las acciones que proporcionan amigabilidad sólo en el centro no pueden cambiar la percepción predominante que sigue considerando la aglomeración como inhóspita para caminar. El centro seguirá siendo sólo la excepción que confirma la regla. Sólo una política que actúe simultáneamente en varios puntos estratégicos para reforzar la vitalidad de la metrópolis, aún en sus periferias (Cattan y Berroir, 2006; Ghorra-Gobin, 2008) apoyándose específicamente sobre la capacidad de las centralidades periféricas para desarrollar polos de intensidad urbana (Da Cunha y Kaiser, 2009; Lavadinho, 2009a; Lavadinho y Lensel, 2010a, 2010b), puede fortalecer sólidamente el cambio de percepción hacia una “ciudad amigable” en todo el territorio urbano.

5. El valor de las micro-pausas

Muchas veces se fomenta la ciudad compacta o la ciudad de las distancias cortas porque no se cree posible caminar durante más allá de un cuarto de hora (Beaucire, 2004). Pero para trabajar correctamente en la escala de la aglomeración hay que superar el mito de la ciudad de las distancias cortas. En realidad, es un mito relativamente reciente: durante milenios, los humanos han caminado durante horas cada día, y aún a mediados del siglo XX caminar una hora por día era normalísimo. Fue sólo a raíz del desarrollo de la motorización en las últimas décadas del siglo XX cuando caminar por sólo algunos minutos a la vez se convirtió en la norma de las ciudades occidentales.

Las inversiones necesarias para reconvertir las aglomeraciones actuales en ciudades de distancias cortas son inmensas, y los cambios urbanísticos tardan muchos años hasta concretarse, mientras que los estilos de vida cambian siempre más rápidamente (Damon, 2008; Kaufmann, 2008). Además, es difícil convencer a las personas de que hagan todas sus actividades en sólo un radio de uno o dos kilómetros, cuando tienen toda una ciudad a su disposición. ¿Quizás será más fácil aceptar que vivimos hoy, para bien o para mal, en la gran escala de la aglomeración, y empezar por aceptar que debemos caminar más frecuentemente y por más tiempo en nuestra vida cotidiana?

El “presupuesto de tiempo” (*travel-time budget*) es un límite mental que los individuos intentan, generalmente, considerar para cada uno de sus desplazamientos, sin importar el modo de transporte (Joly, 2005). Dicho presupuesto varía con la media del tiempo de los desplazamientos en la ciudad, por lo que varía con su escala. En un medio urbano, este presupuesto de tiempo fijado en la mente de los ciudadanos suele ser normalmente de media hora a una hora por viaje. Cuanto mayor sea la ciudad, mayor será el presupuesto: en grandes aglomeraciones, puede llegar hasta la hora y media o incluso hasta las dos o tres horas por viaje.

No se trata tanto de una cuestión de distancia, sino más bien de la velocidad relativa de los modos de transporte en relación con las infraestructuras de

que disponen. Así, por ejemplo, una ciudad que se encuentra equipada con un subterráneo o un servicio de metro-bus conocerá presupuestos de tiempo menores con su transporte público, a diferencia de otra que, aun siendo más pequeña, posee sólo un servicio de autobús. Del mismo modo, una ciudad equipada con muchos y variados espacios públicos, carriles bici y tramos verdes que dan prioridad a la accesibilidad del propio individuo, resultará en una ciudad mas rápida y eficiente para los modos activos.

Para incitar una mejor aceptación de presupuestos de tiempo más largos para los desplazamientos a pie, es indispensable añadir placer al hecho de caminar (Lavadinho y Winkin, 2012). Por ello, es esencial el incremento de micro-momentos de placer en los itinerarios. Para crear espacios públicos a favor del peatón hoy se sigue utilizando modelos estáticos del siglo XIX, donde las personas empleaban más tiempo en el disfrute de las plazas y los parques. En la actualidad ya no es así, y necesitamos modelos mas dinámicos para la concepción de los espacios públicos. Las agendas han cambiado con la aceleración generalizada de los modos de vida, y ahora se llenan de proyectos que promueven desplazamientos importantes en términos de tiempo y distancia consumidos (Bauman, 2000, 2005; Kaufmann, 2008). Tales agendas sobrecargadas dejan poco tiempo para disfrutar de los momentos de ocio. Los ciudadanos, por lo tanto, han desarrollado estrategias para disfrutar, consistentes más que en un único momento largo en un sólo lugar, en una serie de micro-pausas en varios lugares: un cuarto de hora o media hora aquí, otros diez minutos allá, introducidos en su camino entre dos actividades (Lavadinho, 2012; Lavadinho, 2013b).

Para asimilar estas estrategias se tienen que localizar, antes que nada, los lugares propicios para instalar estaciones de amigabilidad (Lavadinho y Winkin, 2012) en la red transitable de espacios públicos, donde todo está pensado para proporcionar los servicios peatonales necesarios, y, asimismo, favorecer estas micro-pausas. Desde el punto de vista del viandante, tránsito y estadía siempre están en estrecha correlación: cuantos más lugares ofrece la ciudad donde uno puede pasar un rato con placer durante su permanencia, más se alienta a los ciudadanos a caminar para poder disfrutar de dichas micro-pausas.

Generalmente se piensa que los lugares que acogen micro-pausas siempre necesitan ofrecer amplias oportunidades para sentarse. Más que simplemente para sentarse, las personas buscan hoy en día oportunidades para diversificar sus posturas corporales: apoyarse, acostarse, etc. Cuando se estudian detalladamente las posturas corporales en el espacio público, se puede observar que el sentarse se ubica tan sólo en el lugar 3º o 4º de la lista. En primer lugar necesitamos de un lugar donde reclinarnos, apoyar el hombro, apoyar el codo, apoyar el pie. Todos esos micro-movimientos, aún estando de pie y no sentado, son ya micro-pausas. Con la concepción del mobiliario urbano, hay que ofrecer el máximo de diversidad a las posturas corporales: las cosas que diseñemos tienen que ser capaces de permitir que las personas se las apropien como lo deseen, y el clásico banco público es sólo una de las muchísimas respuestas a esta voluntad de apropiarse los espacios con su propio cuerpo.

Las ciudades más amigables, donde más se camina, presentan una gran variedad de cafés, parques y espacios públicos donde hacer las micro-pausas. Tal

es el caso de París, Zúrich, Ámsterdam o Barcelona. Dentro de estos ambientes urbanos recualificados, disfrutar de micro-momentos de placer se vuelve algo muy natural y que no requiere ningún esfuerzo, puesto que a lo largo del camino se encuentran oportunidades para lateralizar, sin importar el itinerario escogido. Las micro-pausas consiguen, así, un valor añadido a la proximidad.

6. El caminar como fundamento de la trama multimodal

Durante las últimas décadas, las políticas públicas intentaron fomentar la transferencia modal con el fin de disminuir el uso del automóvil y aumentar, al mismo tiempo, el uso de los transportes públicos.

Este tipo de políticas terminó frecuentemente en fracaso, con la excepción notable de las ciudades que optaron por la introducción de redes de transporte público muy completas y de alto rendimiento (por ejemplo, el metro y el tranvía), con frecuencias mejoradas y larga amplitud horaria (Lavadinho y Lensel, 2014). Muchas de estas ciudades hicieron simultáneamente una amplia reconversión de sus espacios públicos en favor del peatón (Lavadinho, 2011b). Esta simultaneidad es más que una mera coincidencia. Así, ciudades pioneras como Ámsterdam, Copenhague, Zúrich, Berna, Nantes, Estrasburgo, y, más recientemente, ciudades como Lyon, París y Bilbao sólo han conseguido modificar el cambio modal de un uso masivo del automóvil como “navaja suiza” de la movilidad recorriendo una mezcla muy variada de modos más sostenibles: los transportes públicos, los modos activos (el caminar y el andar en bicicleta) y los modos compartidos. Esos se complementan al anular, cada uno, las desventajas del otro, y, asimismo, al aumentar, cada uno, el potencial del otro.

Pero ninguno de los modos sostenibles puede vivir por sí mismo. Por necesidad se deben concebir sólo en conjunto. Para ello, es necesario fomentar una política verdaderamente multimodal, que aproveche al máximo las sinergias entre transporte público, modos activos y modos compartidos.

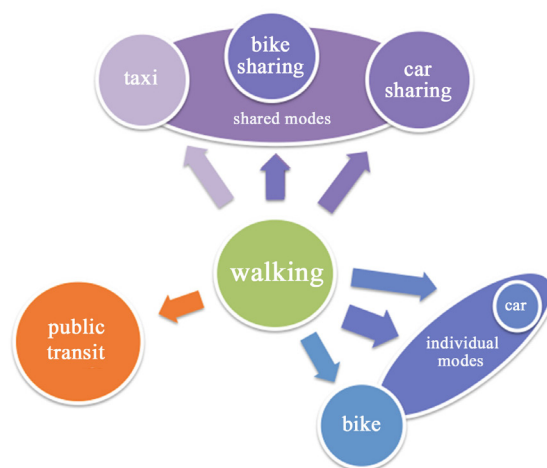


Fig. 2. Un enfoque en el caminar como pivote de un mundo más multimodal, donde todos los modos se organizan en torno a la persona.

Fuente: Sonia Lavadinho/bfluid/2013.

Por su alto coste, las inversiones para mejorar las infraestructuras de la ciudad deben ser compensadas con sus beneficios. Los modos activos son los más reactivos a los cambios del ambiente urbano. Incluso los cambios mínimos y de coste relativamente bajo otorgan beneficios inmediatos en la práctica de los modos activos (Frick *et al.*, 2003), mientras los transportes públicos presentan una inercia mayor al cambio (Gusmeroli y Lensel, 2012). Tiene entonces sentido priorizar las inversiones en favor de los modos activos y desarrollar sus complementariedades con los transportes públicos en un verdadero ecosistema mixto, en vez de desarrollar el sistema de transportes públicos de forma aislada respecto a la trama fina del territorio que va a cubrir. Pero no es el cometido de los transportes públicos cubrir esa trama fina exhaustivamente. Eso gasta muchísimos recursos sin obtener resultados creíbles. Es más adecuado optar por una trama más larga para la cobertura estructuradora del territorio, y, además, reforzar la frecuencia y la amplitud horaria del servicio, dejando la cobertura de la trama fina a los modos activos, de mayor eficacia para la conexión puerta a puerta en distancias relativamente cortas (Lavadinho y Lensel, 2010a).

Entre muchas otras cosas, el “caminar” sirve para relacionar mejor los diversos modos de transporte entre sí. En realidad, el “caminar” es indispensable para establecer una buena convivencia entre los modos (Amar y Michaud, 2009). Cuando se tiene que cambiar frecuentemente de modos de transporte, como suele ocurrir en la ciudad multimodal, la amigabilidad de los segmentos que conectan los diversos modos se vuelve de vital importancia para el éxito de la transferencia modal. Cualesquiera que sean los modos elegidos, siempre se tiene que caminar, aún por unos cuantos metros, para llegar a donde se puedan tomar dichos modos. Cuando los segmentos que hay que recorrer a pie para encontrarse con otro modo

de transporte son desagradables, la probabilidad de utilizar ese modo de transporte disminuye. Además de facilitar la vida cotidiana, que ya se hace a pie para acceder a la cercanía, otra motivación para completar la red peatonal es también la conexión de más lugares con más medios de transporte, con el fin de crear un verdadero sistema multimodal para acceder a la lejanía (Lavadinho y Lensel, 2010a, 2010b).

Sin amigabilidad, no es posible trasladarse fácilmente de un modo a otro, y las sinergias entre los diversos modos son más difíciles de obtener. Por ello tiene sentido que, cuando se quiere fomentar la libre elección del mejor modo de transporte para moverse en una ciudad, se fomente, antes que nada, la amigabilidad, puesto que está en la raíz de todos los desplazamientos (Lavadinho, 2011b, 2013b). La idea, como se ve por ejemplo en París, Estrasburgo, Bilbao o Ginebra, es favorecer el surgimiento de una amplia red de espacios amigables por toda la ciudad (Lavadinho, 2011b). La continuidad y conectividad de esta red deben ser reforzadas (Ewing y Handy, 2009; Ewing y Cervero, 2010), pero aún también su diversidad, medida en términos de acceso a una intensa oferta de realidades sociales (Lévy, 2008). Muchas ciudades intentan hoy desarrollar políticas multimodales, pero sólo una ciudad amigable para el peatón, en todas sus escalas, puede pretender al estatus de ciudad verdaderamente multimodal. Necesitamos entonces pensar en la ciudad no sólo como una sucesión de lugares estáticos, sino también de lugares dinámicos albergando eficazmente las cadenas de desplazamientos.

Se debe concebir una política de movilidad urbana que permita combinar conjuntamente la dinámica de la cercanía y la dinámica de la lejanía. Georges Amar (2010) recurre acertadamente, en francés, al término de *reliance* planteado anteriormente al de Bolle de Bal (2000) para describir la capacidad de los medios de transporte de gran velocidad de conectarnos con la lejanía. Esta doble política permite centrar la inversión en el desarrollo de *clusters* de amigabilidad, empezando por los sectores donde las sinergias entre las “interfaces” de transporte multimodales y los atractores son más fuertes. Estos lugares de convergencia concentran un gran número de personas y actividades en un perímetro relativamente reducido. Ello posibilita que el atractivo del *cluster* aporte beneficios de un gran efecto multiplicador en un radio ampliado hasta media hora a pie (Lavadinho, 2008).

Cuando queremos seleccionar lugares donde intervenir con políticas de amigabilidad, conviene tener en mente que se deben priorizar ante todo las “puertas de aglomeración” (Lensel y Lavadinho, 2012). Como su denominación indica, marcan la entrada en la ciudad consolidada. Pueden albergar centralidades reuniendo a muchos atractores, o interfaces multimodales, o ambas cosas. Cuando en un umbral de la ciudad consolidada se encuentran simultáneamente una interfaz multimodal y en su cercanía una centralidad, es necesario priorizar ese umbral en las políticas de amigabilidad, otorgándole el estatus particular de puerta de aglomeración. Ahí la gente siente, aún confusamente, que está llegando “a un lugar”, mientras que anteriormente atravesaba a gran velocidad territorios demasiado fragmentados y desordenados para que pudiesen ser considerados por el prisma de una identidad específica.

Las puertas de aglomeración sirven entonces para reorientar la identidad del territorio urbano en el que se penetra. El filtrado de su identidad urbana modifica, por turnos, la elección de cada uno acerca de cómo moverse. Dado que sólo “hace

ciudad” lo que es caminable (Lensel y Lavadinho, 2012), es sumamente importante reforzar la amigabilidad de las puertas de aglomeración. Así la gente se puede dar cuenta de que está realmente penetrando en la urbe, y se puede concienciar de que en la urbe hay que adoptar otro tipo de relación con la velocidad. De hecho, para “hacer ciudad”, la transformación de una puerta de aglomeración exige una aceptación de las métricas pedestres (Lévy, 2008) para moverse. Eso necesita una aceptación de la proximidad como escala de referencia y una aceptación de la fricción como modo principal de cohabitación entre los diversos modos de transporte.

No obstante, las puertas de aglomeración muchas veces olvidan su naturaleza social de puntos de convergencia para dinámicas de proximidad, para privilegiar su naturaleza funcional de puntos de convergencia para dinámicas de lejanía, donde son las muchas infraestructuras que posibilitan a la gran velocidad las que permiten recorrer territorios mayormente amplios e informes. Por cierto, las puertas de aglomeración constituyen una parte de los puntos neurálgicos de conexión con la lejanía (*reliance*) al enlazar la ciudad con los territorios periféricos que la circundan, pero ello no es excusa ni pretexto para olvidar la función principal de dichas puertas, que es de dar entrada en la ciudad. Por supuesto, la ordenación urbana de este tipo de sectores que hibridan proximidad y gran velocidad siempre es muy compleja, porque intenta lograr dos objetivos contradictorios: llegar lejos (con gran velocidad) y proximidad (con métricas pedestres). A pesar de las reiteradas buenas intenciones, generalmente sólo se logra uno u otro, y no los dos objetivos simultáneamente. Esto es porque se olvida un parámetro esencial: cómo integrar un carácter de plena urbanidad al cruzar el umbral de la ciudad consolidada.

Por ejemplo, los parques, dispositivos típicos de gran amigabilidad y de proximidad (Harnik, 2010), muchas veces se encuentran disociados de las interfaces multimodales, dispositivos típicos de la mayor velocidad: no se asocia la concepción del parque con la idea de acceder al subterráneo o al tren. Incluso cuando existen parques en la proximidad inmediata de una interfaz multimodal, el modo en que fueron concebidos no se encuentra enlazado. Las interfaces multimodales, y sobre todo los espacios públicos en sus cercanías, deberían ser bien atendidos en términos de amigabilidad, ya que son los escaparates de la urbanidad: son lo primero que uno ve cuando llega a la ciudad. Para marcar esa transición, deberían ser lugares de gran belleza en términos urbanos. No obstante, salvo raras excepciones contemporáneas, por ejemplo la estación de Liège-Guillemins o la estación de Saint-Pancras en Londres, lo más frecuente sigue siendo una concepción ante todo funcional de las interfaces multimodales. Se convierten entonces en lugares centrífugos, y no centrípetos (Lavadinho, 2013b); la noción de disfrute del recorrido se encuentra ausente, mientras la sensación al salir de la gran velocidad es de mucho ruido, muchos flujos y mucha confusión, lo que induce aún más el impulso de salir del lugar. El sentimiento de gran caos es típico dentro de la problemática al salir de la gran velocidad. Para remediar esta situación es necesario contrastar ese ambiente caótico con un ambiente más texturado y más acogedor del espacio público circundante. Transformar las interfaces multimodales en lugares más atractivos y menos estresantes implica un trabajo importante sobre las ambientaciones de los espacios públicos en su seno y en sus alrededores, a fin de aumentar la amigabilidad peatonal global de los *clusters* de amigabilidad (Lavadinho, 2008).

7. Conclusión

No sólo de proximidad vive el ser urbano. Poder conectarse rápidamente a lugares más lejanos es la otra cara de la moneda que requiere la vida urbana contemporánea. Hay que reforzar entonces la trama multimodal para maximizar el “presupuesto de tiempo” aceptable para el “caminar” y el “caminar aumentado”. Esa política ofrece a los ciudadanos un universo de posibilidades más vasto para recorrer, eficazmente, los grandes espacios de la metrópolis a fin de realizar las numerosas actividades cotidianas impuestas por agendas cada día más sobrecargadas. Para responder a las necesidades impuestas por los nuevos modos de vida (Kaufmann, 2008), las ciudades amigables no pueden obrar sólo con la palanca de impulso de la cercanía. También necesitan ofrecer ciertos puntos estratégicos, como las “puertas de aglomeración”, un alto nivel de conexión a la lejanía (*reliance*). En cada momento, el individuo debe poder salir de su andanza a pie a fin de utilizar modos de mayor velocidad, y así vencer distancias más grandes. Pero también en cada momento, el individuo que sale de la gran velocidad debe poder encontrarse de nuevo con la urbanidad propia de la ciudad.

Es por esta razón por la que la mayoría de las ciudades amigables han desarrollado en simultáneo, además de la red de espacios públicos que engloba el caminar, una red de transportes públicos de alto rendimiento, y también, cada vez más, sistemas compartidos (*car sharing* y *bike sharing*). Pero el desafío de articular todos esos modos entre ellos sigue siendo considerable. Los espacios públicos, que ofrecen un buen acceso a las dinámicas de proximidad, y las interfaces multimodales, que ofrecen un buen acceso a las dinámicas de la gran velocidad, ganarían así en hibridación (Lavadinho, 2008, 2013b). Este funcionamiento híbrido debe ser pensado como entorno de *clusters* de amigabilidad para estrechar la ligazón entre lo más próximo y lo más lejano. Sólo esta doble estrategia podrá extender de modo pertinente todas las escalas de la ciudad multimodal.

8. Bibliografía

- AMAR, G. (2010): *Homo mobilis: le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance*. FYP Éditions, Limoges. 207 p.
- AMAR, G. y MICHAUD, V. –eds.– (2009): *La marche au coeur des mobilités: état des connaissances*. Éditions du CERTU, Prospective RATP, París. 64 p.
- AMATO, J. A. (2004): *On Foot: A History of Walking*. Nueva York University Press, Nueva York. 331 p.
- ASCHER, F. (2003): “Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses: un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques”, en *Biennale d'Architecture, 9 mai Rotterdam, NAI / IABR*. 11 p.
- ASCHER, F. (2008): *Les Nouveaux Compromis Urbains. Lexique de la ville plurielle*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues. 142 p.
- AXHAUSEN, K. W. (2006): *Personal worlds of others social networks, mobility biographies and travel: the survey challenges*. Arbeitsbericht Verkehrs und Raumplanung. 343 p.

- BAUMAN, Z. (2000): *Liquid modernity*. Polity, Cambridge. 240 p.
- BAUMAN, Z. (2005): *Liquid life*. Polity, Cambridge. 224 p.
- BEAUCIRE, F. (2004): “La “ville compacte” est-elle importable en France?” en ALLEMAND, S.; ASCHER, F. y LEVY, J. *Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Éditions Belin, Paris, pp. 170-174.
- BOLLE DE BAL, M. (2000): *Voyages au cœur des sciences humaines: de la reliance*. (Collection Logiques sociales). Éditions l’Harmattan, Paris. 344 p.
- BRENNER, N.; MARCUSE, P. y MAYER, M. –eds.– (2011): *Cities for people, not for profit: critical urban theory and the right to the City*. Routledge, Nueva York. 296 p.
- CARRASCO, J. A. y MILLER, E. J. (2006): “Exploring the propensity to perform social activities: a social network approach” en *Transportation*, n. 33 (5), pp. 463-480.
- CARRASCO, J. A. y MILLER, E. J. (2009): “The social dimension in action: a multilevel, personal networks model of social activity frequency between individuals” en *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n. 43 (1), pp. 90-104.
- CARUSO, G. (2002): “La diversité des formes de la périurbanisation en Europe”, en PERRIER-CORNET, P. *Repenser les campagnes*. Éditions de l’Aube, La Tour d’Aigues. 208 p.
- CATTAN, N. y BERROIR, S. (2006): “Les représentations de l’étalement périurbain en Europe: essai d’interprétation”, en BERQUE, A.; BONNIN, P. y GHORRA-GOBIN, C. *La ville insoutenable*. Éditions Belin, Paris, pp. 87-97.
- CHALAS, Y. (2010): “Centre, centralité et polycentrisme dans l’urbanisation contemporaine”, en DA CUNHA, A. *Urbia: les cahiers du développement durable: centralités, urbanisme durable et projet*. (OUVDD-UNIL, n. 11). pp. 23-41.
- DA CUNHA, A. y KAISER, C. (2009): “Densité, centralité et qualité urbaine: la notion d’intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines?”, en DA CUNHA, A. *Urbia: les cahiers du développement durable: intensités urbaines*. (OUVDD-UNIL, n. 9). pp. 13-56.
- DAMON, J. y CUSIN, F. (2010): “Les villes face aux défis de l’attractivité. Classements, enjeux et stratégies urbaines” en *Futuribles*, n. 367, pp. 25-46.
- DAMON, J. –ed.– (2008): *Vivre en ville*. Observatoire mondial des modes de vie urbains, PUF, Paris. 250 p.
- DOYEN, E.; POCHON M. y KAUFMANN, V. (2010): “Mobilités et modes de vie: l’offre carPostal et les enchaînements d’activités” en *Cahiers du LaSur*, n. 16, Laboratoire de sociologie urbaine, Lausana. 50 p.
- EWING, R. y CERVERO, R. (2010): “Travel and the Built Environment” en *Journal of the American Planning Association*. (First published on: 11 May 2010 (iFirst)).

- EWING, R. y HANDY, S. (2009): "Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walkability" en *Journal of Urban Design*, n. 14 (1), pp. 65-84.
- FLORIDA, Richard (2002): *The rise of the creative class. and how it's transforming work, leisure and everyday life*. Basic Books, Nueva York. 416 p.
- FLORIDA, Richard (2004): *Cities and the creative class*. Routledge, Nueva York.
- FOUCAULT, M. (2009): *Le corps utopique. Les hétérotopies*. Nouvelles Éditions Lignes, Fécamp. (D'après une série de conférences radiophoniques en 1966). 61 p.
- FRICK, R.; KELLER, M.; WÜTHRICH, P., *et al.* (2003): "Effizienz von öffentlichen Investitionen den Langsamverkehr" en *Auftrag des Bundesamtes für Strassen*. Astra, Berna.
- GEHL, J. (2010): *Cities for People*. Island Press, Washington. 288 p.
- GHORRA-GOBIN, C. (2008): *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*. Éditions L'Harmattan, París. 265 p.
- GUERIN-PACE, F. (2003): "Vers une typologie des territoires urbains de proximité" en *Revue l'Espace géographique*, n. 32 (4), pp. 333-344.
- GUSMEROLI, S. y LENSEL, B. (2012): "L'articulation des politiques d'urbanisme et de transport autour des projets de tramway: l'éclairage de l'expérience grenobloise", en DA CUNHA, A. *Urbia: les cahiers du développement durable: interfaces et métropoles*. (OUVDD-UNIL, n. 13). pp. 63-92.
- HAËNTJENS, J. (2010): "Villes durables - villes stratégiques" en DA CUNHA, A. *Urbia: les cahiers du développement durable: centralités, urbanisme durable et projet*. (OUVDD - UNIL, n. 11). pp. 75-88.
- HARNIK, P. (2010): *Urban Green: innovative parks for resurgent cities*. Island Press, Washington. 184 p.
- HINSHAW, M. L. (2007): *True urbanism: living in and near the center*. University of Chicago Press, Chicago. 226 p.
- JACOBS, J. (1993): *The Death and Life of Great American Cities*. Modern Library, Nueva York. 598 p. (ed. orig. angl. 1961).
- JOLY, I. (2005): "Décomposition de l'hypothèse de constance des budgets-temps de transport" en MONTULET, B.; JEMELIN, C. y SCHMITZ, S. *Mobilités et temporalités*. Faculté Universitaire de Saint-Louis, Bruselas, pp. 129-150.
- JONES, M.; RYAN, S.; DONLON, J., *et al.* (2010): *Seamless Travel*. Institute of Transportation Studies, California PATH Program, University of California, Berkeley. 234 p.
- KAUFMANN, V. (2008): *Les paradoxes de la mobilité: bouger, s'enraciner*. (Collection Le savoir Suisse). PPUR, Lausana. 115 p.
- LAHIRE, B. (1998): *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Éditions Nathan, París. 271 p.

- LANDRY, Charles (2000): *The Creative City, a toolkit for urban innovation*. Earthscan, Londres.
- LANG, R. E. (2002): *Edgeless cities: exploring the elusive metropolis*. Brookings Institutions Press, Washington. 196 p.
- LAVADINHO, S. (2008): "Nearness dynamics in suburbia", en *Walk21 Conference*, 8-10 Octubre 2008, Barcelona.
- LAVADINHO, S. (2009a): "Dynamiques d'intensité événementielle: visions d'une urbanité en devenir" en *Urbia*, n. 9, Lausana, pp. 87-104.
- LAVADINHO, S. (2009b): "Nearness dynamics for shopping and leisure: sustainable strategy or impossible myth?" en *Conference for the Launch of the Center for the Study of Urban Dynamics, East China Normal University*, 23 May 2009, Shanghai.
- LAVADINHO, S. (2010): "Caminar a la escala de la aglomeración: paisajes e imaginarios para dinámicas de proximidad en la ciudad", en *Conferencia SE30 Otros Paisajes*, 12 abril de 2010, Sevilla.
- LAVADINHO, S. (2011a): "La mobilité constellaire" en *Revue COLLAGE*, n. 3/11, juin 2011.
- LAVADINHO, S. (2011b): *Le renouveau de la marche urbaine: terrains, acteurs et politiques*. Tesis doctoral, octubre 2011, École Normale Supérieure de Lyon, Lyon.
- LAVADINHO, S. (2012): "Réflexion pour une nouvelle géographie des mobilités: le cabotage urbain", en VAQUIN, J. B. y YOUSSEF, D. *Génie urbain et mobilité: Actes de l'Université d'été, EIVP 2011, Tome 5*. EIVP, Paris. 231 p.
- LAVADINHO, S. (2013a): "Le partage de l'espace, clé de l'accessibilité à la ville", en *Revue RGRA*, n. 911, avril-mai 2013.
- LAVADINHO, S. (2013b): "Walkability in the multimodal city / Amigabilidad en la Ciudad Multimodal", technical report within the Framework of the *Sustainable Transport and Air Quality Project, P-114008 FY 2013*. Worldbank, Washington y Buenos Aires. 140 p.
- LAVADINHO, S. (2014): "Walking between planes: why hypermobile people take to walking in the city", en SHORTELL, Timothy y BROWN, Evrick. *Walking in the European city: quotidian mobility and urban ethnography*. Ashgate, Farnham, Surrey. 314 p.
- LAVADINHO, S. y LENSEL, B. (2010a): "Importons la notion de centralité en périphérie: pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la Zwischenstadt" en *Urbia*, n. 11, décembre 2010, Lausana.
- LAVADINHO, S. y LENSEL, B. (2010b): "Manifeste pour une centralité suburbaine" en *Technicités*, n. 194, pp. 23-25.
- LAVADINHO, S. y LENSEL, B. (2014): "Repenser la mobilité pour s'adapter à la multiporalité des villes" en *Technicités*, n. 267, pp. 23-25.
- LAVADINHO, S. y LEVY, J. (2010): *Marcher avec les transports et la ville*. (Les rapports prospectifs, n. 160). Division Prospective de la RATP.

- LAVADINHO, S. y WINKIN, Y. (2012): *Vers une marche-plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*. Éditions du CERTU, Lyon.
- LEFEBVRE, H. (1968): *Le droit à la ville*. Éditions Anthropos, Paris. 166 p.
- LENSEL, B. y LAVADINHO, S. (2012): “Les entrées de ville font peau neuve” en *Technicités*, n. 238, pp. 31-37.
- LÉVY, J. (2004): “Modèle de mobilité, modèle d’urbanité”, en ALLEMAND, Sylvain; ASCHER, François y LÉVY, Jacques. *Le sens du mouvement, Colloque de Cerisy. Institut pour la ville en mouvement*. Éditions Belin, pp. 157-169.
- LÉVY, J. (2008): “Ville pédestre, ville rapide” en *Dossier Marcher*, n. 359 (mars/avril), *Revue Urbanisme*, pp. 57-59.
- LUSSAULT, M. (2007): *L’homme spatial. La construction sociale de l’espace humain*. Éditions du Seuil, Paris. 363 p.
- LYNCH, K. (1960): *The image of the city*. The MIT Press, Cambridge. 194 p.
- LYNCH, K. (1972): *What time is this place*. The MIT Press, Cambridge. 277 p.
- LYNCH, K. (1984): *Good city form*. The MIT Press, Cambridge. 514 p. (Ed. orig., 1981).
- MANGIN, D. (2004): *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*. Éditions de la Villette, Paris. 398 p.
- MERTON, R. K. y BARBER, E. (2003): *The travels and adventures of serendipity: a study in sociological semantics and the sociology of science*. Princeton University Press, Princeton. 352 p.
- METHORST, R. H.; MONTERDE I BORT, D.; SAUTER, et al. (2010): *Pedestrian Quality Needs (PQN). Final Report of the Cost Project 358, Walk21*, Cheltnham.
- MONNET, J. (2000): “Les dimensions symboliques de la centralité” en *Cahiers de Géographie du Québec*, n. 44 (123), pp. 399-418.
- PAQUOT, T. (2009): *L’Espace Public*. Éditions La Découverte, Paris. (Collection Repères - Sciences Politiques). 125 p.
- RAMOS, M. J. y ALVES, M. J. –ed.– (2010): *The walker and the city*. ACAM, Lisboa. 228 p.
- SCHONFELDER, S. y AXHAUSEN K.W (2003): “Activity spaces: measures of social exclusion?” en *Transport Policy*, n. 10 (3), pp. 279-286.
- SCOTT, A. J. (2006): “Les ressorts des villes créatives : quelles leçons en tirer pour les décideurs?” en *Examens territoriaux de l’OCDE, Villes, compétitivité et mondialisation*. OCDE.
- SOULIER, N. (2012): *Reconquérir les rues*. Éditions Ulmer, Paris. 256 p.
- THIERSTEIN, A. y FORSTER, A. –eds.– (2008): *The image and the region: making mega-city regions visible*. Lars Muller Publishers, Baden. 288 p.

- THOMAS, R. –ed.– (2010): *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Éditions des Archives Contemporaines, París. 194 p.
- VIARD, J. y ROLLIN, H. (2006): *Éloge de la mobilité: essai sur le capital temps libre et la valeur du travail*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 205 p.
- VILHELMSON, B. (1999): "Daily mobility and the use of time for different activities: the case of Sweden" en *GeoJournal*, n. 48 (3 nov.), pp. 177-185.
- VIVANT, E. (2009): *Qu'est-ce que la Ville Créative ? La ville en débat*, PUF, París. 92 p.

EL VALOR DE LAS CIUDADES COMO ESPACIOS DE CONCENTRACIÓN DE LA NUEVA ECONOMÍA BASADA EN EL CONOCIMIENTO: UN ANÁLISIS PARA LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA

THE VALUE OF CITIES AS AREAS OF CONCENTRATION OF THE NEW KNOWLEDGE-BASED ECONOMY: A STUDY FOR THE METROPOLITAN REGION OF BARCELONA

Juan Eduardo CHICA MEJÍA* y Carlos MARMOLEJO DUARTE**

RESUMEN

Las ciudades además de ser centros de interacción social y económica, tienen unos atributos urbanos y arquitectónicos inherentes que las hacen atractivas para la concentración de personas y actividades económicas diversas. En este artículo se estudia para la Región Metropolitana de Barcelona cómo la proximidad física a los centros urbanos de mayor jerarquía constituye un elemento determinante para el crecimiento del empleo en los sectores económicos intensivos en conocimiento. Se estudian por ello los factores que están explicando la densidad y los cambios en la concentración del empleo en el periodo 1991-2001 en las áreas de funcionalidad económica de la Región. Los resultados muestran que es fundamentalmente la distancia al centro metropolitano el factor determinante del crecimiento de estos sectores económicos por los beneficios que la aglomeración y la proximidad geográfica tienen para su desempeño.

Palabras clave: economía del conocimiento, centralidad urbana, proximidad geográfica.

ABSTRACT

Cities have some inherent urban and architectural attributes that make them attractive to the concentration of people and various economic activities. This article analyses how physical proximity to main urban centres of the Metropolitan Region of Barcelona is a determining factor for the growth of employment in the intensive economic activities based on knowledge. For this purpose we study the factors that explain employment density and changes in the concentration of employment during the period 1991-2001 on the functional economic areas of the Region. Results show that it is basically the distance to the metropolitan core the capital factor to the growth of the knowledge economy, due to the benefits that agglomeration and physical proximity have for its development.

Keywords: knowledge economy, urban centrality, geographical proximity.

* Juan Eduardo Chica (juan.eduardo.chica@upc.edu) es PhD candidato, investigador del Centro de Política del Suelo y Valoraciones de la Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.

** Carlos Marmolejo Duarte (carlos.marmolejo@upc.edu) es PhD profesor, investigador del Centro de Política del Suelo y Valoraciones de la Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.

1. Introducción

En las tres últimas décadas del siglo XX las ciudades y las áreas metropolitanas de las economías industrializadas vivieron un importante proceso de transformación económica por la desindustrialización en masa y la consolidación de los servicios como principal fuente de desarrollo económico (Graham y Marvin, 1996; Simmie, 2001; Harris, 2001).

En este nuevo escenario la economía basada en el conocimiento o lo que es lo mismo los sectores intensivos en conocimiento (en adelante SIC) emergerían como los principales motores de esta transformación económica. La mayor capacidad que tienen los SIC para generar riqueza por su alta productividad respecto a otros servicios, también encontrados en las ciudades, y su optimista visión del futuro son algunos de los factores que explican este hecho (Harris, 2001).

Los SIC utilizan conocimiento altamente especializado, tecnología avanzada y capital humano (OCDE, 2001). Son además, los sectores económicos donde la innovación suele darse de forma especialmente acelerada (Muñiz y García-López, 2010). Por sus características, a diferencia de otras economías de producción tradicional, la economía del conocimiento al implicar la transformación del talento individual y el uso de las habilidades de los trabajadores cualificados requiere de una constante interacción social y por tanto, de una constante interacción espacial.

El acceso al conocimiento codificado que se encuentra en la producción académica y los procesos de investigación, así como el acceso al conocimiento tácito o no codificado que se encuentra en las personas y en contextos particulares se da fundamentalmente en los centros urbanos donde es usualmente adquirido por las interacciones que se dan entre las personas (Simmie y Lever, 2002). Sin embargo, la transmisión de ambos tipos de conocimiento siguen patrones diferenciados, mientras que la transmisión del conocimiento codificado puede llevarse a cabo a través de largas distancias sin que esta condición altere especialmente sus efectos, la transmisión del conocimiento tácito requiere de proximidad espacial y de frecuentes contactos cara a cara (Polanyi, 1967; Leamer y Storper, 2001; Boschma y Lambooy, 2002; Storper y Venables, 2004).

La proximidad emerge así como un aspecto fundamental para el crecimiento de los SIC, ya que la transmisión de conocimiento es un mecanismo fundamental para el desarrollo de los procesos de innovación. Boschma (2005) sugiere que la transmisión de conocimiento, no sólo se ve afectada por la proximidad geográfica, también por otras dimensiones de proximidad, como la proximidad cognitiva, organizacional, institucional y social. En cualquier caso, la concentración espacial o proximidad geográfica permite, además de fomentar los contactos frecuentes cara a cara entre diferentes actores urbanos, la emergencia del resto de las dimensiones de proximidad al servir como plataforma para el surgimiento de comunidades científicas con intereses comunes y una estructura organizacional e institucional que les sirva de soporte. Este fenómeno continuará generando aglomeración de personas con alta cualificación y empresas en los centros urbanos que están a la cabeza de las jerarquías urbanas, sugiriendo la idea que el conocimiento se encuentra espacialmente localizado (Lucas, 1988; Antonelli, 1995).

En este sentido cabe resaltar cómo la visión segregacionista que ha tenido el modelo de implantación de polígonos de actividad económica en España, y en Cataluña en particular, en la que cada municipio ha desarrollado un polígono con nula o escasa coherencia territorial en zonas aisladas de los centros urbanos y muchas veces con poco o nulo atractivo urbano, no ha atendido a las tendencias de localización y crecimiento de esta nueva economía del conocimiento. Estas actividades económicas, como se ha expuesto, aprecian la centralidad, compacidad y proximidad frente a lo suburbano. Es por tanto significativo del fracaso de esas políticas la existencia de muchos polígonos industriales en pleno abandono o con escasa ocupación, especialmente en comunidades muy industriales como Cataluña.

A la luz de estas realidades la discusión propuesta en este artículo analiza los procesos de descentralización y concentración del empleo en los sectores SIC en la Región Metropolitana de Barcelona (en adelante RMB) en el periodo 1991-2001. Ello para entender cómo la proximidad física a las ciudades que están a la cabeza de la jerarquía urbana (centro y subcentros metropolitanos) puede devenir en un factor determinante para el crecimiento de los sectores SIC. En otras palabras, se trata de entender si los procesos de crecimiento de los SIC en la RMB siguen patrones de concentración o suburbanización y de qué forma inciden en este proceso la proximidad geográfica al centro y subcentros metropolitanos.

Para ello, se hace uso de herramientas econométricas y descriptivas con el propósito de modelizar los efectos de la distancia a Barcelona y a los subcentros en la densidad y el crecimiento de empleo de los SIC. Por su naturaleza, el uso de estas herramientas representan por sí mismas una limitación a la interpretación global de la fenomenología puesto que no incluyen el análisis de otros aspectos, como los antecedentes históricos, institucionales, sociales y políticos, íntimamente integrados al hecho económico. En cualquier caso, los análisis aquí desarrollados aportan importantes evidencias empíricas para el entendimiento de este fenómeno en la RMB. Estos sugieren en primer lugar, que la proximidad física al centro metropolitano de las empresas, y por tanto del empleo en los sectores SIC, es un factor determinante para su crecimiento, en mayor medida que para el resto de sectores económicos; y en segundo lugar, que la descentralización del empleo en los SIC ha sido menos acentuada que la del resto de sectores económicos; además, con procesos de compactación en torno a la periferia próxima al centro y los subcentros metropolitanos.

El resto del trabajo se organiza en cuatro secciones. Después de esta introducción, en la sección dos se discute desde un punto de vista teórico el principio de proximidad y su relación con el crecimiento de la economía del conocimiento en las urbes posindustriales. En la sección tres se presentan los datos y la metodología utilizada. En la sección cuatro se presentan los principales resultados de los análisis empíricos realizados que son objeto de este artículo. Finalmente, en la sección cinco se presentan las principales conclusiones.

2. Proximidad geográfica y economía del conocimiento

La economía del conocimiento está referida al tipo de estructura productiva que se instaló en las sociedades posindustriales desde las dos últimas décadas

del siglo XX como una consecuencia de la transformación de los modelos de producción en escala o fordistas (Harris, 2001). Se refiere por tanto, al proceso de transformación económica de muchas economías posindustriales hacia los servicios, y especialmente de los servicios intensivos en conocimiento, en los cuales la innovación es un elemento crucial para su generación y desarrollo.

Los centros urbanos, particularmente los de mayor accesibilidad y tamaño donde vive una población cualificada, son las aglomeraciones que van acoger los beneficios de la economía del conocimiento, fundamentalmente porque en la base de esta economía se encuentra el aprovechamiento del talento y el conocimiento existente en las personas, así como el conocimiento que surge de sus prácticas científicas y de sus procesos de interacción espacial (Simmie, 2001). Las ciudades que pueden ofrecer por tanto, un ambiente altamente innovador, trayectorias tecnológicas especialmente abiertas y fuertemente basadas en conocimiento tácito, entornos atractivos y fácil accesibilidad, estarán en una mejor posición para atraer y retener trabajadores cualificados y empresas innovadoras (Lundvall, 1992; Varga, 2006; Lambooy, 2010). Debido a la tendencia acumulativa del conocimiento y a la naturaleza del conocimiento tácito las diferencias cognitivas tienden por tanto a persistir en ciertas localizaciones (Antonelli, 1995).

De acuerdo con Storper y Venables (2004) los contactos cara a cara permanecen en el centro de la coordinación de la economía, a pesar del sorprendente crecimiento en la complejidad y variedad de información transmitida. Dos propiedades básicas y específicas de los contactos cara a cara se encuentran detrás de este hecho. En primer lugar, proporcionan una eficiente tecnología de comunicación cuando mucha de la información transmitida no se puede codificar. En segundo lugar, promueven el desarrollo de relaciones de confianza entre los diferentes actores de la economía. Los efectos combinados de estas propiedades conducirán a la generación de entornos donde las personas interactúan y cooperan con otras personas con altas cualificaciones para comunicar ideas permitiendo la fertilización cruzada entre redes de actores especializados.

La diversidad social encontrada en estos entornos, es además, un elemento que contribuye a los procesos de aprendizaje colectivo, tal como lo advertía hace algunas décadas Jacobs (1969) en su crítica a los planificadores de la ciudad zonificada. Jacobs vinculaba la creación de nuevos conocimientos como una consecuencia del contacto entre las personas dedicadas a actividades diferentes, vinculando de tal forma el concepto de diversidad social al proceso de generación de conocimiento e innovación, intrínsecamente ligado a la interacción en el espacio. En determinado conocimiento codificado los contactos cara a cara pueden ayudar también a su mejor transmisión, ya que para su correcta asimilación se requiere de un cierto *know-how* que por naturaleza depende de las características sociales y culturales intrínsecas a un lugar (Howells, 2002).

El aprendizaje colectivo es una de las externalidades de conocimiento que está asociada a la existencia de aglomeración (Camagni, 1991; Boschma y Lambooy, 2002). Por tanto, la adquisición de aprendizaje por los múltiples contactos cara a cara entre diferentes actores económicos es una función creciente del tamaño de la ciudad (Glaeser, 1999).

La proximidad geográfica se convierte así en un factor determinante para la generación y transmisión del conocimiento que alimenta los procesos de innovación, ya sea en la forma de permanente colocación entre empresas y trabajadores o la realización de frecuentes o eventuales contactos cara a cara entre las personas que componen la nueva base social de esta economía, a la que Florida (2002) se refiere como clase creativa.

En los procesos de generación de conocimiento e innovaciones la proximidad geográfica se complementa con otras formas de proximidad, especialmente de proximidad cognitiva y organizacional (Hausmann, 1996; Boschma, 2005). Boschma afirma que la proximidad geográfica combinada con algún nivel de proximidad cognitiva es suficiente para que se dé la generación de conocimiento y un aprendizaje colectivo. Este será logrado a través de una base de conocimiento compuesta de capacidades diversas y complementarias, redes de acoplamiento flexible, mixtura de arraigos, un sistema institucional común y combinación de actores locales y vínculos extraterritoriales. Estos elementos ofrecen mecanismos para hacer conexiones entre actores diversos para combinar piezas complementarias de conocimiento evitando de esta manera los problemas asociados a la escasa o excesiva proximidad. En el último caso, porque estos mecanismos ofrecen una apertura hacia el exterior y aseguran control y flexibilidad permitiendo la implementación de nuevas ideas. La generación de conocimiento requiere así de un balance y mixtura de relaciones locales y no locales (Camagni, 1991).

Simmie (2001) destaca a las ciudades que están a la cabeza de la jerarquía urbana como los grandes receptores de la economía del conocimiento por su mayor oferta territorial en términos de infraestructura, una población de trabajadores cualificada y una consolidada producción científica y tecnológica. En una línea similar Sassen (2011), Castells y Hall (1994) y Taylor *et al.* (2010) se refieren al valor que tienen estas aglomeraciones urbanas como espacios aglutinadores del empleo y la oferta de servicios de esta nueva economía. Sassen lo atribuye al interés que despiertan estos tipos de aglomeraciones centrales para la localización de las oficinas centrales o *headquarters* de las grandes empresas; Castells y Hall, al desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación y al proceso de integración económica global que ayuda a reforzar sus atributos de centralidad; finalmente, Taylor *et al.* refuerzan la idea sobre las relaciones no jerárquicas que se dan entre las grandes aglomeraciones urbanas en forma de flujos de conocimiento e información.

Estos planteamientos ponen de relieve el hecho que los patrones de aglomeración de los procesos de innovación, y consecuentemente del empleo en sectores del conocimiento, están ampliamente relacionados con una cuestión de jerarquía espacial, es decir, es en las ciudades y regiones urbanas que disfrutan de unas mayores condiciones de centralidad por su mayor accesibilidad, diversidad económica, existencia de trabajadores altamente cualificados y un entorno que facilita la innovación constante y la cooperación, donde el empleo en estos sectores económicos tenderá a estar localizado. Generalmente, estas ciudades corresponden a los centros urbanos que están a la cabeza de las jerarquías urbanas metropolitanas (Graham y Marvin, 1996; Hall, 1998).

La globalización y el avance hacia la economía del conocimiento dan un valor especial a las grandes ciudades como centros de intercambio de información y conocimiento a través de diversos y especializados contactos cara a cara. Infraestructuras de comunicación encontradas en estas ciudades, como son grandes aeropuertos y redes de trenes de alta velocidad, resaltan la importancia que tiene la accesibilidad y la puesta en contacto de las redes locales con las redes globales localizadas en estos grandes centros de aglomeración (Hall, 2009). Pero, mientras que la conectividad virtual se intensifica como una consecuencia de los procesos de globalización, los más importantes intercambios de conocimiento a nivel mundial se siguen llevando a cabo cara a cara en ambientes de negocios densamente agrupados en las ciudades que están a la cabeza de las jerarquías urbanas nacionales e internacionales (Hall y Pain, 2008).

2.1. Emergencia de la economía del conocimiento en las urbes posindustriales

Diversos factores pueden señalarse como factores para la irrupción y la progresión de la economía del conocimiento en las economías posindustriales, destacamos dos de ellos. En primer lugar, la emergencia de las tecnologías de la información y la generación y consolidación de una sociedad de la información (Capellin, 2007; Castells, 1996). En segundo lugar, la transformación de las estructuras productivas tradicionales en las tres últimas décadas del siglo XX, fenómeno conocido como posfordismo por la emergencia de un nuevo sistema de producción flexible contrario a los postulados de la producción fordista o en escala dentro de la misma empresa. Esta transformación de la estructura productiva trajo importantes consecuencias para las economías industrializadas, éstas se refieren especialmente a la deslocalización masiva de la actividad industrial hacia economías emergentes con recursos y mano de obra más barata y al crecimiento de los servicios en ellas (Piore y Sabel, 1984; Harris, 2001).

Esta transformación económica implicó una reorganización de los sistemas productivos. Las grandes empresas cedieron el paso a las medianas y pequeñas que trabajaban a través de relaciones de cooperación y división del trabajo entre firmas. Todo ello motivó un mayor interés por la inversión en la formación de capital humano y el fortalecimiento de un capital social¹; así como la acumulación de capital tecnológico y físico en los países y urbes posindustriales, otorgando otras perspectivas a sus procesos de desarrollo y estimulando su capacidad de crecimiento (Clark, 1982; Lucas, 1988; Romer, 1994).

Esta reaglomeración de la producción trajo a nivel espacial diferentes cambios a escala de la región. Por una parte, la reestructuración espacial de la producción, que se concreta en la movilidad del empleo industrial desde las ciudades hacia localizaciones menos centrales del territorio regional y la consolidación de los servicios y particularmente de los servicios intensivos en conocimiento en las ciudades (Graham y Marvin, 1996). Por otra parte, la organización espacial de los sistemas locales de las pequeñas empresas conformando *clusters* como una manera

¹ El capital social al describir las conexiones existentes entre las personas, poniendo de relieve las redes sociales y las normas de reciprocidad y confianza que se derivan de ellas, está relacionado positivamente con la existencia de unos indicadores de bienestar social y económico en un territorio (Putnam, 2000).

de afrontar los procesos de competencia y cooperación empresarial y las crecientes formas de producción flexible (Scott, 1988; Porter, 1998). Porter afirma que los *clusters* afectan la competencia de las empresas, ya que impulsan su productividad, el manejo y dirección de la innovación y estimulan la formación de nuevos negocios que expanden y fortalecen el *cluster*.

La ciudad posfordista, que es una consecuencia de este cambio de paradigma en los modos de producción, reflejaría el cambio en la relación capital-trabajo que transformarían los paisajes estandarizados de las grandes fábricas a una producción localizada con un gran número de pequeñas firmas en espacios heterogéneos y diversos. A nivel global, espacios singulares se convertirían en auténticos polos de innovación, Silicon Valley y la región del norte de Italia son dos ejemplos de ello; así como también algunas ciudades que se destacan en la escena global por ser auténticos centros de intercambio de conocimiento, como son: Londres, Nueva York y Tokio (Simmie, 2001; Hall, 2009; Taylor *et al.*, 2010).

Krugman (1991) desarrolla la idea que las ventajas comparativas para el crecimiento de actividad económica han sido perdidas por muchas de las economías de regiones posindustriales en beneficio de otras con menores salarios. Esto significa que estas regiones son ahora más dependientes de las ventajas absolutas de sus capacidades de innovación y de su capital humano; situación que a nivel global ha conducido a la formación de un pequeño número de *knowledge hubs* o centros de conocimiento en un proceso que refuerza el establecimiento de relaciones centro-periferia en las jerarquías internacionales. En otras palabras, gracias a estas ventajas que aporta la innovación y el capital humano a estas regiones, el crecimiento económico en ellas tiende a darse de forma sostenida en el tiempo por el flujo neto de recursos productivos de capitales y personas.

La teoría de los procesos de innovación en los procesos productivos desarrollada por Schumpeter (1939) ahondaba ya en esta relación entre territorio y desarrollo de actividad económica. Schumpeter se refería a los procesos de innovación como fuerzas que conducen al desarrollo económico, cuyos detonantes vienen principalmente desde el empuje de la demanda que se encuentra en los actores que son difusores del conocimiento, es decir, los centros de investigación, universidades y las pequeñas empresas. Esta relación entre procesos de innovación y territorio también va ser planteada por Vernon (1966) que otorgaba a la red urbana existente su valor como difusor del conocimiento, o lo que es lo mismo, de los resultados de los procesos de innovación. No será en cualquier caso hasta las dos últimas décadas del siglo XX cuando esta conjunción entre territorio e innovación tenga un más amplio desarrollo con la emergencia del concepto del entorno innovador por el denominado grupo GREMI (Camagni, 1991,1995; Maillat, 1998) y ampliado posteriormente en la figura de los sistemas regionales de producción por Scott y Storper (1991) y Helmsing (1999).

El concepto de entorno innovador planteaba la estrecha relación que existe entre el entorno y el surgimiento de la innovación en una escala capaz de conducir al desarrollo, ya que promueve un aprendizaje colectivo poniendo en relación a instituciones financieras, centros de investigación, universidades y otros actores territoriales. Todo ello haciendo énfasis en la necesidad de los contactos cara a cara entre los diversos actores, lo que debe ser facilitado por la proximidad espacial en el

territorio (Simmie, 2001). El entorno innovador ofrece una visión más amplia de lo que era el distrito industrial, concepto que tiene su origen en los trabajos de Marshall (1963, su obra «Principios de Economía» va a ser publicada originalmente en 1890) y de Becattini (1986) con los ejemplos de los distritos industriales italianos.

2.2. La economía del conocimiento y su implicación en el desarrollo urbano de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)

La RMB está formada por 164 municipios que ocupan cerca de 3.200 km² en un radio aproximado de 55 km. Actualmente, es uno de los siete ámbitos de planificación territorial parcial definidos en el Plan Territorial General de Cataluña. Debido a su orografía abrupta, solamente 712 km² estaban urbanizados en 2000 (según la base de datos de usos del suelo Corine Land Cover, 2000). De acuerdo a los datos del padrón municipal del Instituto Nacional de Estadística (en adelante INE) en 2012 habitaban en ella 5,05 millones de personas, el 67% de la población de toda Cataluña. El Censo de población del INE 2001 otorgaba a la Región 1,96 millones de lugares de trabajo (en adelante LTL).

La RMB tiene una configuración policéntrica con un municipio central que es Barcelona en torno al cual se estructura el continuo económico central, definido por el conjunto de municipios contiguos a éste, e integrados funcionalmente. El resto del territorio se extiende desde Barcelona hacia el interior de la Región en un radio de 65 km. La RMB se estructura sobre una red de transporte marcadamente radial con alguna excepción en la primera corona metropolitana donde existen algunas vías transversales. Los principales centros urbanos están conectados con Barcelona mediante diversas líneas ferroviarias y una extensa red de carreteras (Figura 1).

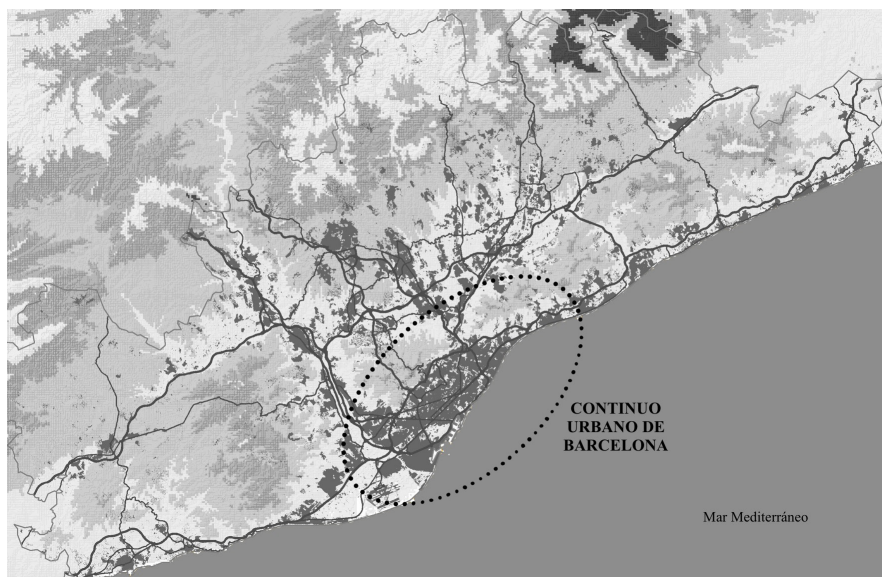


Fig. 1. La RMB y el continuo urbano de Barcelona.
Fuente: elaboración propia.

Del total del empleo de la RMB el mayor porcentaje corresponden al sector de los servicios, seguido de la industria. En 2001 los servicios representaban cerca del 65% y las industrias el 25%. Los servicios SIC representaban casi la mitad del total del empleo de los servicios, mientras que las industrias SIC sólo lo eran en un porcentaje inferior al 3% del total de industrias. Barcelona y su continuo urbano acogían entonces alrededor del 56% del empleo total (INE Censo de 2001).

Recientemente, los trabajos de Muñiz y García-López (2009, 2010), Boix y Trullén (2007) y Chica y Marmolejo (2011) han estudiado el impacto que ha tenido la economía del conocimiento en el empleo y estructura productiva de la RMB, así como sus implicaciones a nivel territorial. Muñiz y García-López analizan la distribución intrametropolitana del empleo en estos sectores económicos. Concluyen que estas actividades económicas tienden a estar más concentradas que el resto, ya sea en el centro metropolitano o en los subcentros sin ofrecer una mayor resistencia a las tendencias descentralizadoras del resto de sectores económicos. Aunque no son concluyentes sobre las causas de este fenómeno, afirman que podrían estar relacionadas con la proximidad física entre empresas, o bien, con una reorganización del espacio productivo bajo una lógica de lugar central replicada desde Barcelona hacia los subcentros. Boix y Trullén estudian los factores que inciden en el crecimiento del empleo en los sectores del conocimiento. Concluyen que este crecimiento en la Región está relacionado principalmente con los beneficios de la aglomeración o economías de urbanización, pero también con las economías de red por la difusión de conocimientos en el espacio.

3. Metodología y datos utilizados

Los datos utilizados corresponden a la información sobre los LTL municipales de 1991 y 2001 (según los Censos de Población para los mismos años elaborados por el INE), la información sobre las interacciones económicas (según la Matriz Input-Output de Cataluña de 2001), la información sobre el suelo total urbanizado y total dedicado a actividades económicas para los años 1990 y 2000 (según la base de datos Corine Land Cover) y la información sobre las distancias intermunicipales por carretera desde un análisis propio desarrollado mediante el sistema de información geográfica Transcad y la red vial de Teleatlas.

No ha sido posible incorporar análisis con datos más recientes, por cuanto la información sobre el empleo localizado proviene exclusivamente de los censos de población realizados por el INE. La incorporación de datos del empleo más recientes provenientes de la Tesorería General de la Seguridad Social no han sido tenidos en cuenta, por cuanto éstos no contienen información del empleo localizado, ya que las empresas con más de una sede suelen registrar sus trabajadores en el municipio de su sede principal, haciendo por tanto imposible su comparación con los datos de los censos. En cualquier caso, el análisis dinámico desarrollado para el periodo 1991-2001 permite vislumbrar claramente algunas tendencias en el desarrollo de la fenomenología.

3.1. Definición de los sectores intensivos en conocimiento (SIC)

Para la definición de los SIC nos basamos en la clasificación del total de sectores económicos que hace la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos –OCDE–, en función de su mayor grado de especialización, uso de alta tecnología e inversión en I+D. Esta información la hemos contrastado con el nivel de formación de los trabajadores en estos sectores para la RMB según su adscripción a un tipo de ocupación, seleccionado por tanto los sectores económicos que emplean mayormente a trabajadores con un mayor nivel de formación².

Estos sectores económicos los hemos agrupado en agrupaciones de sectores según su destinatario final de consumo, que pueden ser los hogares, el gobierno o las empresas. Con la información de los valores porcentuales de esta distribución extraída de la Matriz Input-Output de Cataluña y la aplicación de herramientas estadísticas (análisis *cluster* K medias) hemos definido dos grandes grupos. Un primer grupo incluye los sectores SIC destinados al consumo de los hogares y el gobierno (en adelante SIC-GH), el cual agrupa la educación, servicios de salud, industrias y servicios culturales, seguros, planes de pensiones y actividades inmobiliarias. Un segundo grupo incluye los sectores SIC destinados al consumo de las empresas (en adelante SIC-E), el cual agrupa la fabricación de máquinas de oficina, equipos informáticos, electrónica, instrumentos médico-quirúrgicos y de precisión, los servicios empresariales y profesionales, de informática, I+D, telecomunicaciones y mediación financiera.

Asimismo, del resto de sectores económicos que no corresponden a sectores SIC, hemos detallado cuales de ellos tienen una mayor interdependencia económica con los SIC. Se trata de conocer si los fenómenos de localización y crecimiento del empleo en estos sectores relacionados (en adelante SIC-REL) sigue patrones similares que los SIC y por tanto, si sus patrones de localización pueden verse afectados por éstos. Estos sectores son: edición, artes gráficas y reproducción; industrias químicas; fabricación de maquinaria y materiales eléctricos; fabricación de muebles y otras industrias manufactureras; captación, depuración y distribución de agua; construcción; venta, mantenimiento y reparación de vehículos de motor; comercio al por mayor y al detalle; hotelería; transporte terrestre, por ferrocarril, marítimo y aéreo y alquiler de maquinaria.

Como se muestra en la Tabla 1, el análisis sobre las pautas de localización de los SIC y sus sectores relacionados sitúa a las ciudades que están a la cabeza de la jerarquía urbana de la RMB, es decir, el centro y subcentros metropolitanos y su periferia próxima, como los ámbitos donde se concentra la mayor cantidad del empleo en todas las agrupaciones sectoriales, especialmente en los SIC-E y los SIC-GH. En el apartado 4 se explicará con más detalle cómo se da esta distribución en cada una de las Áreas de Funcionalidad Económica (en adelante AFE), las cuales corresponden a los ámbitos territoriales de influencia del centro y subcentros metropolitanos en los que se ha dividido la RMB para su análisis y cuya metodología para su definición será explicada a continuación.

² La metodología para la definición de los sectores SIC se encuentra explicada en mayor detalle en Chica y Marmolejo (2011).

Ámbitos territoriales	SIC-GH	SIC-E	SIC-REL	Resto
Muni-subcentros y Barcelona	60%	67%	50%	44%
Muni-periferia-subcentros	26%	22%	30%	30%
Muni-resto AFEs	14%	11%	20%	26%
Totales	100%	100%	100%	100%

Tabla 1. RMB, patrones de localización de los SIC y sus sectores relacionados, 2001.
Fuente: elaboración propia.

3.2. Definición de los subcentros metropolitanos y sus Áreas de Funcionalidad Económica (AFE)

Para la definición de los subcentros metropolitanos hemos desarrollado una metodología basada en el análisis de las relaciones económicas de funcionalidad existentes en la RMB, es decir, la estructura del empleo municipal y las interdependencias económicas a nivel sectorial. Estas interacciones han sido modelizadas para entender cómo se traducirían en una organización territorial de equipotencialidad funcional que correspondan con ámbitos supramunicipales, que hemos denominado AFE. Para su delimitación, con los datos del empleo de 2001 hemos desarrollado un modelo de interacción espacial para medir los flujos económicos intermunicipales. Estos flujos se modelan con el total de municipios de la RMB de acuerdo a la estructura de sus LTL, las distancias intermunicipales y la información sobre las interacciones económicas entre los diferentes sectores económicos. Para ello, en primer lugar, se estimó la producción de cada sector económico en cada municipio. Posteriormente, se distribuyeron los flujos económicos a través de un modelo de interacción espacial constreñido en origen. Con la matriz de flujos resultante se modelizaron los valores de interacción de los flujos económicos entre cada uno de los municipios con el total, teniendo en cuenta los flujos económicos susceptibles de ser recibidos y enviados desde cada municipio hacia el resto en función de las distancias intermunicipales³.

Las AFE se organizan en torno a un centro urbano de cabecera que corresponde al subcentro hacia donde se dirigen los principales flujos económicos. Éstas representan por sí mismas áreas de complementariedad económica con una diversidad económica alta e intensas relaciones de interdependencia y por tanto, una máxima autocontención de la producción. Se han delimitado 9 AFEs; Barcelona es la de mayor extensión (77 municipios) y la que tiene el mayor número de LTL (el 76% de toda la RMB); los SIC concentran el 31% de sus LTL totales. En la Figura 2 están cartografiadas todas las AFE para la RMB.

³ Esta metodología se encuentra explicada en detalle en Chica, Marmolejo y Moix (2012).

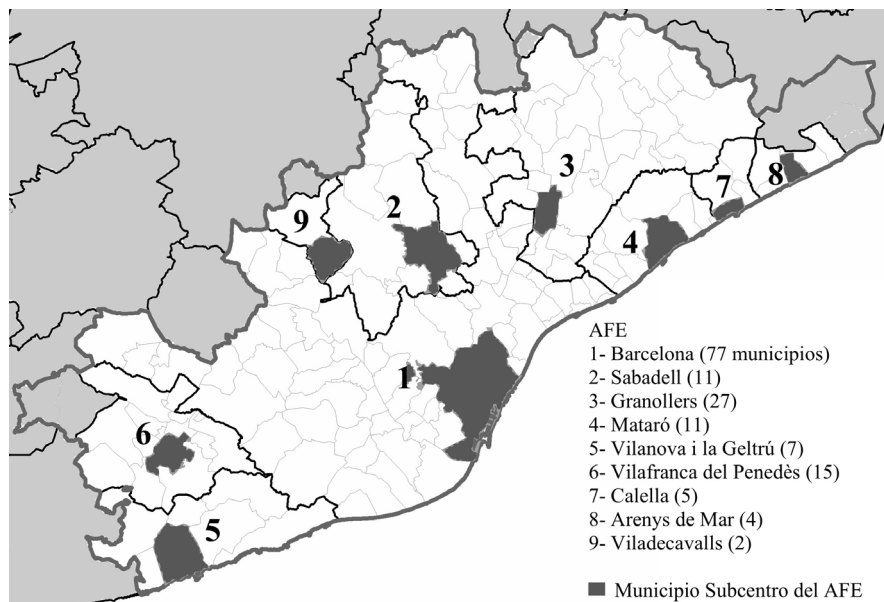


Fig.2. Áreas de Funcionalidad Económica (AFE) de los sectores SIC (2001).

Fuente: elaboración propia.

3.3. Análisis de la influencia de los subcentros metropolitanos en los cambios en la distribución del mercado de trabajo y la densidad del empleo

Para analizar los cambios en la distribución de los LTL municipales en cada una de las AFE hemos agrupado los municipios en tres ámbitos, a saber: los municipios subcentro (o municipio cabecera de cada AFE, que incluyen además a Barcelona); la periferia de los subcentros (que corresponden a los municipios vecinos o más próximos a los subcentros y a Barcelona conectados con éstos por carretera) y los municipios del resto del AFE. En total, se definieron para toda la RMB 9 municipios subcentro (incluida Barcelona); 50 municipios que son la periferia de los subcentros y de Barcelona; y 104 municipios que corresponden al resto del territorio. Para estudiar la distribución espacial del crecimiento del empleo se analiza el cambio en la concentración de LTL en términos de puntos porcentuales para el periodo 1991-2001. De esta manera, un cambio positivo en un ámbito determinado significa que la tasa de crecimiento es superior a la media metropolitana y por tanto, representa una ganancia de peso en la concentración de LTL.

Finalmente, para estudiar la evolución de la influencia de los subcentros sobre la distribución de la densidad demográfica se calibran modelos de regresión. En esta investigación esta técnica ha sido usada para explicar hasta qué punto los subcentros tienen una influencia sobre la densidad del empleo del resto de municipios en cada una de sus AFE. Así, la variable a explicar es la densidad del empleo de LTL para cada una de las agrupaciones de SIC en los años 1991 y 2001. Las variables explicativas son: la distancia a Barcelona, la distancia inversa de los municipios de

cada AFE a su municipio subcentro y otras variables que describen las condiciones urbanísticas del territorio. Estas variables son: el porcentaje de suelo dedicado a actividades económicas, el índice de diversidad económica y dos variables ficticias con valores de 1 si el municipio tiene estación de tren de cercanías y salida a una autopista o cero (0) en el caso contrario.

La interpretación del coeficiente de la distancia a Barcelona se puede realizar directamente, es decir, un valor significativo y negativo del gradiente de la distancia ($\gamma < 0$) confirmaría la existencia de una tendencia a la concentración y no a la dispersión del empleo en la que la densidad del empleo en cada agrupación de SIC disminuye a medida que éste se localiza más lejos de Barcelona, destacando el valor que tiene en este proceso la proximidad geográfica. La interpretación del coeficiente de la distancia inversa a los subcentros se hace en el sentido opuesto. El cálculo de gradientes de las variables incluidas en el análisis para los dos años diferenciados permitirá también concluir sobre la evolución que ha tenido el peso de la distancia a los grandes centros urbanos de la RMB en la densidad de los SIC y sus sectores relacionados.

4. Las ciudades son los polos de desarrollo de la economía del conocimiento: evidencia empírica para la RMB

La relación entre la jerarquía de los centros urbanos de la RMB en términos de su tamaño y concentración de actividad económica, incluidos los SIC, se constata cuando se observa la dependencia existente entre el tamaño del AFE o su mayor jerarquía urbana y el mayor porcentaje de empleo contenido en ellos ⁴.

Como se observa en la Tabla 2, a la cabeza de esta jerarquía urbana se encuentran las AFE que concentran las mayores aglomeraciones urbanas o de carácter metropolitano (M); son las AFE de Barcelona, Sabadell, Granollers y Mataró. Éstas contienen el 95% del total del empleo de la RMB; los SIC representan en promedio el 24% de sus empleos totales, aunque en Barcelona este valor supera el 30%. Seguidamente, se encuentra un conjunto de AFE compuestas por ciudades medias de primer nivel (M1n) de gran valor en la estructuración del territorio metropolitano; son las AFE de Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Calella y Arenys de Mar; los SIC representan en promedio el 22% de sus empleos totales debido al menor peso de los sectores SIC-E. Finalmente, un tercer grupo corresponde a las AFE con ciudades pequeñas y medias de segundo nivel (M2n-P), a este grupo pertenece sólo el AFE de Viladecavalls con un 25% de sus LTL totales de SIC (especialmente de SIC-E, situación que sugiere la existencia de un empleo más especializado).

⁴ Con el objetivo de determinar los niveles de jerarquía urbana encontradas en el conjunto de las AFE hemos analizado diferentes aspectos relativos a su desarrollo urbano, como son: la centralización en la localización del empleo (es decir, cuan disperso está el empleo en el territorio), la relación entre empleo dedicado a los servicios y la industria, la diversidad en la estructura del empleo, la densidad poblacional y del empleo y la existencia de infraestructuras, como autopistas, estación de trenes, etc. Usando la información recogida en estas variables y con la ayuda de herramientas estadísticas (análisis factorial y *cluster*) se definieron 3 factores y se detectaron 3 *clusters*, que representan 3 niveles de jerarquía urbana.

Jerarquía AFE	Nombre AFE	LTL totales	% LTL RMB	% LTL SIC-GH	% LTL SIC-E	% LTL REL	% LTL resto
(M)	Barcelona	1.381.467	75,7%	15,6%	14,8%	41,5%	28,1%
	Sabadell	204.593	11,2%	12,9%	11,2%	42,0%	33,8%
	Granollers	87.192	4,8%	11,0%	8,3%	46,4%	34,4%
	Mataró	63.231	3,5%	13,5%	8,9%	39,4%	38,2%
(M1n)	Vilanova	36.485	2,0%	14,7%	8,1%	49,2%	28,0%
	Vilafranca	23.366	1,3%	11,1%	9,7%	40,5%	38,6%
	Calella	14.805	0,8%	14,3%	7,7%	48,6%	29,4%
	Arenys	9.257	0,5%	14,7%	7,4%	38,8%	39,2%
(M2n-P)	Viladecavalls	4.811	0,3%	8,6%	16,8%	30,7%	43,9%
Total		1.825.207	100%				

Tabla 2. RMB, AFE (LTL totales y % de LTL de SIC, sectores relacionados y resto de sectores), 2001.
Fuente: elaboración propia.

El análisis de la distribución de los SIC a escala intraterritorial en cada AFE muestra un reforzamiento la jerarquía urbana descrita. Tal como se observa en la Tabla 3 para todo el conjunto de las AFE, las periferias de los subcentros y el centro metropolitano son después de los mismos subcentros (con algunas excepciones), las áreas que concentran la mayor cantidad del empleo en los sectores SIC. En el conjunto de los municipios subcentro (incluida Barcelona) ambas agrupaciones de SIC representan en promedio el 28% del total de sus LTL (siendo en el AFE de Barcelona del 38%), mientras que en la periferia de los subcentros los SIC representan el 18% de sus LTL totales⁵.

AFE (municipio Subcentro)	# de municipios			% LTL Subcentro		% LTL periferia del Subcentro		% LTL resto del AFE	
	peri-SUB	resto AFE	Total	SIC-GH	SIC-E	SIC-GH	SIC-E	SIC-GH	SIC-E
Barcelona (1)	16	60	77	18%	19%	15%	11%	10%	8%
Sabadell (1)	5	5	11	15%	15%	13%	10%	9%	8%
Granollers (1)	6	20	27	14%	11%	7%	6%	12%	7%
Mataró (1)	4	6	11	14%	10%	10%	5%	14%	9%
Vilanova (1)	4	2	7	14%	9%	17%	6%	14%	8%
Vilafranca (1)	6	8	15	15%	13%	6%	4%	8%	5%
Calella (1)	1	3	5	23%	8%	10%	8%	6%	4%
Arenys de mar(1)	2	1	4	16%	7%	14%	7%	7%	6%
Viladecavalls (1)	1	0	2	10%	19%	5%	12%	0%	0%

Tabla 3. RMB, AFE-Porcentaje de LTL contenido en el municipio subcentro, su periferia y el resto, 2001.

Fuente: elaboración propia.

⁵ Sólo en las AFE de Granollers, Mataró y Vilafranca, el peso de los SIC en los municipios del resto del AFE se muestra más alto que en los municipios que son periferia de los subcentros. Este hecho puede deberse a que todas ellas son AFEs de gran tamaño, donde conviven con el subcentro otras ciudades de un tamaño significativo que no son contiguas con éste. Un fenómeno similar ocurre en el AFE de Vilanova, pero por el equilibrio en el peso del empleo en los SIC que hay entre el municipio subcentro y su periferia.

La jerarquía que tienen los subcentros y sus periferias para la localización de los sectores SIC también puede constatarse si miramos en términos porcentuales el peso total del empleo en SIC en estos ámbitos territoriales. En total, los 9 municipios subcentro (incluida Barcelona) y los 45 municipios que son su periferia concentran el 88% del total de LTL de SIC de la RMB, mientras que el resto de municipios (105) sólo el 12% de LTL. Este hecho reafirma el rol que tienen las ciudades y las ventajas que éstas ofrecen en términos de accesibilidad, proximidad y concentración de personas y actividades diversas para la localización de sectores económicos más especializados. Además, como se ve en la Figura 3 (para el periodo 1991-2001), la pérdida en la jerarquía de la concentración del empleo que experimentaron los municipios subcentro y Barcelona, como una consecuencia de la descentralización de actividades económicas hacia el resto del territorio metropolitano, se trasladó en cierta medida a los centros urbanos localizados en sus periferias.

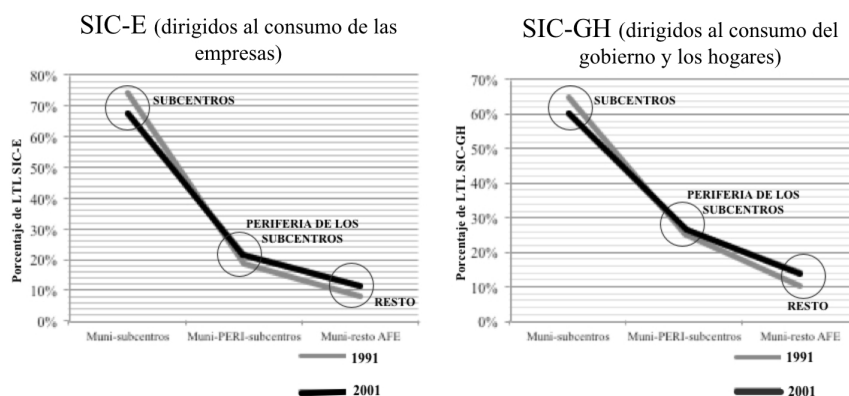


Fig.3. Concentración de los LTL municipales de SIC-E y SIC-GH para los años 1991 y 2001 en los ámbitos territoriales delimitados.

Fuente: elaboración propia.

4.1. La importancia de la proximidad a los centros urbanos en la localización de los sectores intensivos en conocimiento

El proceso de descentralización generalizado de actividad económica, particularmente de SIC, desde las grandes aglomeraciones urbanas de la RMB hacia otros municipios de la Región ha favorecido la descentralización hacia los municipios localizados en sus periferias más próximas. Los SIC son los sectores económicos que se resisten a abandonar sus localizaciones centrales por el valor que tiene la proximidad geográfica para su desempeño y el acceso a trabajadores cualificados. Para analizar en detalle este fenómeno, como se explicó en la metodología, en primer lugar, estudiamos cómo ha sido el cambio en la concentración del empleo de SIC en el periodo 1991-2001 diferenciados por los ámbitos territoriales ya definidos; en segundo lugar, mediante un modelo de regresión, evaluamos qué factores pueden estar explicando la densidad del empleo de los sectores SIC y sus sectores relacionados. Aquí mostramos sus principales resultados.

Un elemento concluyente del análisis de la concentración del empleo a nivel territorial es el hecho que los sectores SIC siguen fundamentalmente un proceso de descentralización influenciado por su distancia próxima al centro y subcentros metropolitanos. Como se observa en la Tabla 4, se constata un proceso de descentralización en general a todo el resto de la Región, pero con una tendencia marcadamente más inercial en el caso de los SIC-E⁶.

Ámbito territorial	(SIC-GH)	(SIC-E)	(SIC-REL)	Resto sect.
Muni-Subcentros (incluida Barcelona)	-4,73	-6,65	-7,50	-6,38
Muni-PERI-subcentros	1,07	3,26	2,92	0,49
Resto de municipios	3,66	3,39	4,57	5,89

Tabla 4. Cambio en la concentración del empleo en el periodo 1991-2001.
Fuente: elaboración propia.

Esta mayor inercia que mantienen los sectores SIC en sus procesos de descentralización desde el centro metropolitano hacia otras localizaciones puede constatarse cuando se analiza en primer lugar, cuál ha sido el cambio en la concentración de estos sectores para el periodo 1991-2001 (para ello utilizamos el índice de Gini); y en segundo lugar, cómo ha sido en términos absolutos el crecimiento de estos sectores en los ámbitos territoriales estudiados para el mismo periodo analizado. Como se observa en la Tabla 5, son los servicios SIC los sectores que muestran una mayor concentración para el año 2001 y además en el periodo analizado, tienden a descentralizarse a un ritmo menor que el resto.

Sectores económicos		GINI-1991	GINI-2001	Diferencia GINI 2001-1991
Servicios	SIC	0,90	0,88	-0,02
	Resto	0,87	0,83	-0,03

Tabla 5. RMB, índice GINI de los sectores SIC y resto en la RMB (1991-2001).
Fuente: elaboración propia.

La importancia de las localizaciones centrales para los sectores SIC también se muestra evidente cuando observamos, ya no, cómo ha sido el cambio en la concentración del empleo en los ámbitos territoriales definidos, sino cómo ha sido el crecimiento del empleo en términos netos, es decir, cuantos LTL más se han localizado o deslocalizado en cada uno de estos ámbitos territoriales. En este sentido, los municipios subcentro (incluida Barcelona), a pesar de haber perdido peso en la concentración del empleo, mantuvieron un crecimiento neto positivo en los sectores SIC al igual que su periferia (Tabla 6).

⁶ Los sectores SIC-GH dirigidos al consumo de los hogares y el gobierno tienden a descentralizarse más en los municipios que componen el resto de la RMB, probablemente en consonancia con un fenómeno de movilidad residencial.

Ámbito territorial	(SIC-GH)	SIC-E	SIC-REL	Resto sect
Muni-subcentros	55.798	13.384	-4.290	-29.866
Muni-PERI-subcentros	29.557	15.491	47.697	5.577
Resto de municipios	20.809	11.522	49.815	33.990
Total	106.164	40.397	93.222	9.701

Tabla 6. RMB, crecimiento de los LTL municipales en valores absolutos en el periodo 1991-2001.
Fuente: elaboración propia.

Del análisis mediante el modelo de regresión de los factores que están explicando la densidad del empleo de los SIC y sus sectores relacionados puede concluirse en primer lugar, que es la distancia a la aglomeración de Barcelona el factor más determinante, seguido muy de cerca por el grado de diversidad económica. Con un menor gradiente, pero igualmente importantes como variables explicativas se encuentran en el siguiente orden: la existencia de infraestructuras de transporte (estación de tren de cercanías y una salida de autopista) y el porcentaje de suelo dedicado a actividades económicas (Tabla 7).

Variable dependiente	R2	Variables explicativas		
		Nombre	Beta estandarizado	Sig.
LN Densidad SIC-GH_2001 (LTL/km ²)	0,58	β_1 (Distancia a Barcelona)	-0,351	.000
		β_4 (Índice de diversidad económica)	0,303	.000
		β_5 (Estación de tren de cercanías)	0,296	.000
LN Densidad SIC-E_2001 (LTL/km ²)	0,70	β_4 (Índice de diversidad económica)	0,298	.000
		β_1 (Distancia a Barcelona)	-0,268	.000
		β_5 (Estación de tren de cercanías)	0,249	.000
		β_6 (Salida de autopista)	0,180	.004
		β_3 (% de suelo con usos económicos)	0,109	.048
LN Densidad SIC-REL_2001 (LTL/km ²)	0,55	β_4 (Índice de diversidad económica)	0,335	.000
		β_5 (Estación de tren de cercanías)	0,289	.000
		β_1 (Distancia a Barcelona)	-0,210	.008
		β_3 (% de suelo con usos económicos)	0,145	.029

Tabla 7. Resultados de la modelación para la RMB de los factores que están afectando la densidad del empleo en los sectores SIC y sus sectores relacionados (2001)⁷.
Fuente: elaboración propia.

La distancia a los subcentros no aparece como una variable significativa de los modelos. Esto puede deberse en primer lugar, por el tamaño del AFE de Barcelona que agrupa a casi el 50% de los municipios de toda la RMB y que es también el municipio subcentro de su propia AFE; y en segundo lugar, por el mayor peso de las fuerzas de aglomeración que representan Barcelona y su continuo urbano para el resto de la Región.

⁷ El R2 representa la capacidad explicativa del modelo y los coeficientes Beta estandarizados el peso de cada variable explicativa en los valores de la densidad de la agrupación de SIC respectiva.

En el periodo 1991-2001 este reforzamiento de la centralidad de la aglomeración de Barcelona para la localización de los SIC se demuestra cuando se analizan los cambios en las gradientes de las distancias que están explicando las variaciones de la densidad de estos sectores económicos. Como se observa en la Tabla 8, la distancia al centro metropolitano muestra unos gradientes más altos con el paso del tiempo, reforzando la importancia que tiene Barcelona y su periferia próxima para la localización de estos sectores.

Ámbitos territoriales		1991		2001	
		Coef. Beta	Sig.	Coef. Beta	Sig.
ln-Dens_SIC-G	dist_bcn	-0,251	,000	-0,351	,000
ln-Dens_SIC-E	dist_bcn	-0,217	,000	-0,268	,000
ln-Dens_SIC-REL	dist_bcn	-0,083	,206	-0,210	,008

Tabla 8. Evolución de los gradientes de la distancia a Barcelona y el centro metropolitano en la configuración de la densidad de los sectores SIC para el periodo 1991-2001.

Fuente: elaboración propia.

La distribución en los valores de la densidad de los sectores SIC puede decirse que sigue patrones similares a los valores de diversidad económica observados; es decir, son las AFE de mayor tamaño, donde se encuentran las mayores aglomeraciones urbanas y por tanto las mayores concentraciones de empleo, las áreas con los mayores índices de diversidad económica. De allí que, sea este factor, además de la distancia al centro metropolitano, la variable que explica mejor los valores de la densidad de las diferentes agrupaciones de SIC. En las Figuras 4, 5 y 6 están cartografiados los valores de la densidad de las agrupaciones de SIC y diversidad municipal para todas las AFE.

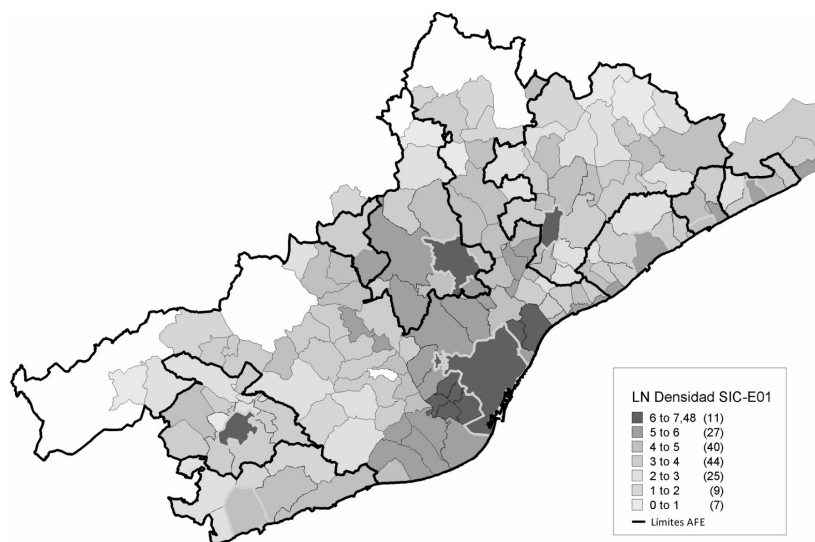


Fig. 4. Densidad municipal del empleo de los SIC-E, 2001.

Fuente: elaboración propia.

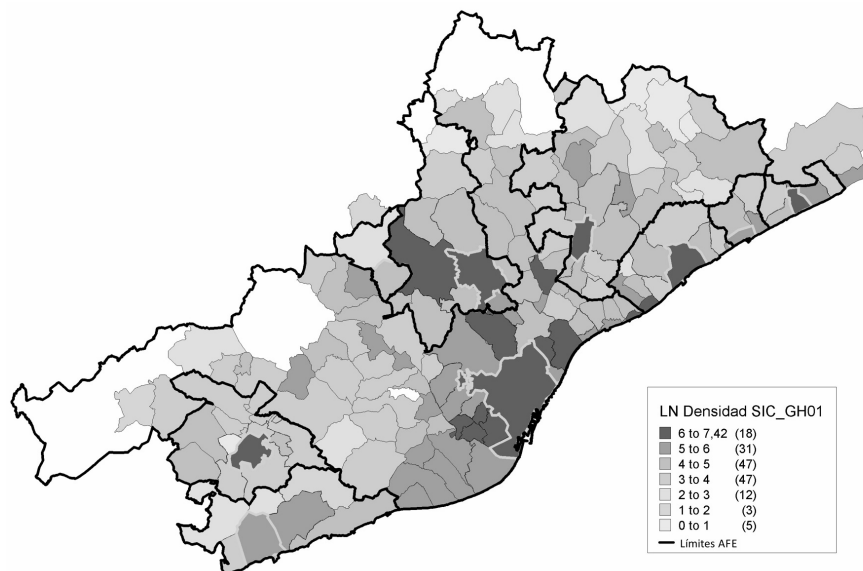


Fig. 5. Densidad municipal del empleo de los SIC-GH, 2001.
Fuente: elaboración propia.

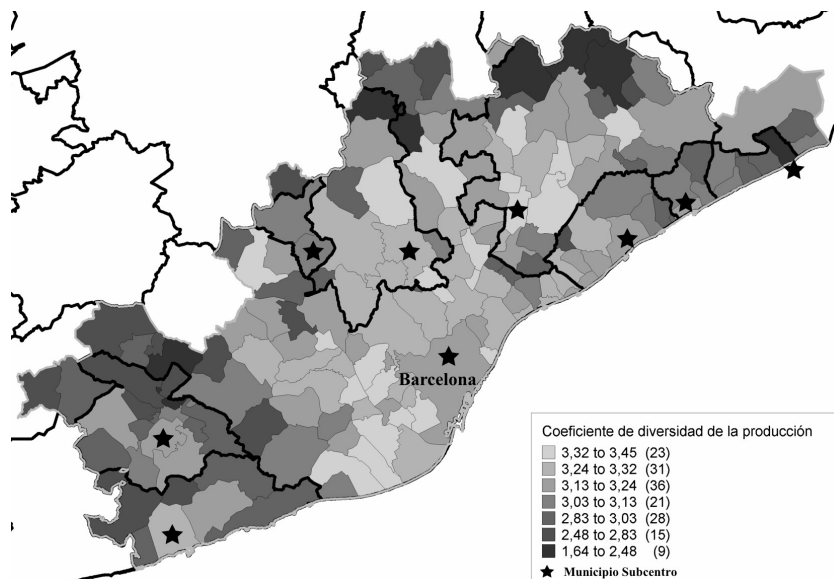


Fig. 6. Índice de diversidad económica municipal, 2001.
Fuente: elaboración propia.

5. Conclusiones

Las ciudades al constituir centros donde convergen personas y actividades diversas devienen en los espacios idóneos para la concentración de actividades económicas que requieren de proximidad, del contacto cara a cara y de los intercambios constantes de información y conocimiento. La economía del conocimiento pone énfasis en estos valores encontrados en las ciudades. Estas actividades al poner su interés por la localización en zonas compactas proporcionan elementos para la definición de políticas que orienten el crecimiento de las ciudades en esta dirección, con políticas de contención de las tendencias de crecimiento lejos de los centros urbanos existentes.

En este artículo se demuestra para la Región Metropolitana de Barcelona la importancia que tiene para la localización del empleo en los sectores SIC y sus sectores relacionados, la cercanía a los grandes centros urbanos de la Región. Como se ha observado, a pesar de los procesos de descentralización generalizada de la actividad económica desde el centro metropolitano, son estos sectores los que presentan una mayor inercia a seguir este proceso. Puede decirse por tanto, que existe un cierto cambio de escala en el tamaño del centro metropolitano, ya que sus periferias próximas se pueden estar viendo favorecidas por los beneficios de la aglomeración encontrados en éste.

Se ha demostrado también, que existe una relación de dependencia entre la estructura locativa de los SIC, el tamaño del mercado de trabajo y la jerarquía urbana de los centros urbanos. Es decir, en el caso de la RMB, es el centro metropolitano el ámbito territorial con un mayor peso del empleo en los sectores SIC. Este hecho destaca sus mayores ventajas en términos de accesibilidad, proximidad y concentración de personas y actividades diversas. La proximidad geográfica es por tanto, un factor determinante de la densidad del empleo de los SIC en la RMB, aunque no la única, ya que como se demostró intervienen otros aspectos como la diversidad de la actividad económica.

La distancia a los subcentros parece no ofrecer un peso tan determinante para la localización de los sectores SIC como lo es la distancia al centro metropolitano. No obstante, este hecho podría estar explicado como se observó, por el mayor peso de las fuerzas de aglomeración que representan Barcelona y su continuo urbano para el resto de la Región, por la localización en esta área de las infraestructuras para la conexión con mercados no locales, como el aeropuerto internacional, el puerto y las principales conexiones de ferrocarril, así como por el desarrollo primordialmente radial de las infraestructuras de comunicación de toda la Región hacia Barcelona. A lo largo de la RMB coexisten diferentes jerarquías de subcentros, algunos de ellos por su carácter y tamaño replican en mayor medida los beneficios de la aglomeración encontrados en Barcelona; cabría por tanto esperar que la cercanía a estas aglomeraciones replique de alguna manera los efectos en la localización del empleo de SIC observado con respecto al centro metropolitano. De allí que, un análisis segregado de lo que pasa con los subcentros de acuerdo a su jerarquía urbana podría arrojar nuevos elementos de análisis en el entendimiento de este fenómeno.

6. Bibliografía

- ANTONELLI, C. (1995): *The economics of localized technological change and industrial dynamics*. Kluwer, Dordrecht.
- BECATTINI, G. (1986): “Del ‘sector’ industrial al ‘districte’ industrial” en *Revista Econòmica de Catalunya*, n. 1, pp. 4-11.
- BOIX, R. y TRULLÉN, J. (2007): “Knowledge, networks of cities and growth in regional urban systems”, en *Papers in Regional Science*, n. 86, 4, pp. 551-574.
- BOSCHMA, R. y LAMBOOY, J. G. (2002): “Knowledge, market structure, and economic coordination: dynamics of industrial districts” en *Growth and Change*, n. 33, pp. 291-311.
- BOSCHMA, R. (2005): “Proximity and innovation: a critical assessment” en *Regional Studies*, n. 39 (1), pp. 61-74.
- CAMAGNI, R. –ed.– (1991): *Innovation Networks. Spatial Perspectives*. Belhaven Press, Londres, Nueva York.
- CAMAGNI, R. (1995): “The concept of innovative milieu and its relevance for public policies in European lagging regions” en *Papers in Regional Science*, n. 4, pp. 317-340.
- CAPELLIN, R. (2007): “The territorial dimension of the knowledge economy, collective learning, spatial changes, and regional and urban policies” en *The American Behavioral Scientist*, n. 50, 7, pp. 897- 921.
- CASTELLS, M. (1996): *The rise of the network society: the information age: economy, society, and culture*. Blackwell Publishers, Oxford.
- CASTELLS, M. y HALL, P. (1994): *Technopoles of the World: The Making of Twenty-first-Century Industrial Complexes*. Routledge, Londres y Nueva York.
- CHICA, J. E.; MARMOLEJO, C. y MOIX, M. (2012): “Estructura urbana y policentrismo: un análisis de los sistemas urbanos a partir de las relaciones económicas en la RMB” en *ACE*, n. 18, pp. 265-296.
- CHICA, J. E. y MARMOLEJO, C. (2011): “Los sectores económicos intensivos en conocimiento y sus formas de localización en el territorio metropolitano: un estudio para la Región Metropolitana de Barcelona” en *ACE*, n. 16, pp. 223-252.
- CLARK, D. (1982): *Urban geography*. Croom Helm, Londres y Cambera.
- FLORIDA, R. (2002): *The rise of the creative class*. Basic Books, Nueva York.
- GLAESER, E. (1999): “Learning in cities” en *Journal of Urban Economics*, n. 46, pp. 254-277.
- GRAHAM, S. y MARVIN, S. (1996): *Telecommunications and the city: electronic spaces, urban places*. Routledge, Londres.
- HALL, P. (2009): “Looking backward, looking forward: the city region of the mid-21st century” en *Regional Studies*, n. 43, 6, pp. 803-817.

- HALL, P. y PAIN, K. (2008): "Informational quantity versus informational quality: the perils of navigating the space of flows" en *Regional Studies*, n. 42, 8, pp. 1065-1077.
- HALL, T. (1998): *Urban geography*. Routledge, Londres.
- HARRIS, R. (2001): "The knowledge-based economy: intellectual origins and new economic perspectives" en *International Journal of Management Reviews*, n. 3, 1, pp. 21-40.
- HAUSMANN, U. (1996): "Neither industrial district nor innovative milieu: entrepreneurs and their contexts", en *36th European Congress of the RSA*, Zürich.
- HELMSING, A. (1999): "Teorías de desarrollo industrial regional y políticas de segunda y tercera generación" en *EURE*, n. 25, 75, pp. 5-39.
- HOWELLS, J. R. L. (2002): "Tacit knowledge, innovation and economic geography" en *Urban Studies*, n. 39, pp. 871-884.
- JACOBS, J. (1969): *La Economía de las Ciudades*. Península, Barcelona.
- KRUGMAN, P. (1991): *Geography and Trade*. MIT Press, Cambridge.
- LAMBOOY, J. G. (2010): "Knowledge transfers, spillovers and actors: the role of context and social capital" en *European Planning Journal*, n. 18, 6, pp. 873-891.
- LEAMER E. y STORPER M. (2001): "The economic geography of the internet age" en *Journal of International Business Studies*, n. 32, pp. 641-665.
- LUCAS, R. E. (1988): "On the mechanics of economic development" en *Journal of Monetary Economics*, n. 22, pp. 3-42.
- LUNDVALL, B. A. -ed.- (1992): *National Systems of Innovation: Towards a Theory of Innovation and Interactive Learning*. Anthem Press, Londres.
- MAILLAT, D. (1998): "Innovative milieux and new generations of regional policies" en *Entrepreneurship and Regional Development*, n. 10, 1, pp. 1-16.
- MARSHALL, A. (1963): *Principios de Economía*. Aguilar, Madrid (ed. orig. 1890).
- MUÑIZ, I. y GARCIA-LÓPEZ, M. (2010): "The polycentric knowledge economy in Barcelona" en *Urban Geography*, n. 31, 6, pp. 774-799.
- MUÑIZ, I. y GARCIA-LÓPEZ, M. (2009): "Policentrismo y sectores intensivos en información y conocimiento" en *Ciudad y Territorio - Estudios Territoriales*, n. 160, pp. 263-290.
- OCDE (2001): *OECD Science, Technology and Industry Scoreboard 2001: Towards a Knowledge-Based Economy*. París.
- PIORE, M. J. y SABEL, C. F. (1984): *The Second Industrial Divide. Possibilities for Prosperity*. Basic Books, Nueva York.
- POLANYI, M. (1967): *The Tacit Dimension*. Routledge and Keagan Paul, Londres.
- PORTER, M. (1998): "Clusters and the new economics of competition" en *Harvard Business Review*, Nov/Dec., pp. 77-90.

- PUTNAM, R. (2000): *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. Simon & Schuster, Nueva York.
- ROMER, P. (1994): "New goods, old theory, and the welfare costs of trade restrictions" en *Journal of Development Economics*, n. 43, 1, pp. 5-38.
- SASSEN, S. (2011): *Cities in a World Economy*, Pine Forge Press, USA (ed. orig. 1994).
- SCHUMPETER, J. (1939): *Business cycles: a theoretical, historical and statistical analysis of the capitalist process*. McGraw Hill, Nueva York.
- SCOTT, A. J. (1988): "Flexible production systems and regional development: the rise of new industrial spaces in North America and Europe" en *International Journal of Urban and Regional Research*, n. 12, 2, pp. 171-187.
- SCOTT, A. J. y STORPER, M. (1991): "Regional development reconsidered", en ERNSTE, H. y MEIER, V. —eds.— *Regional development and contemporary industrial response: expanding flexible specialisation*. Belhaven, Londres, pp. 3-24.
- SIMMIE, J. y LEVER, W. (2002): "The knowledge-based city" en *Urban Studies*, n. 39, pp. 855-857.
- SIMMIE, J. (2001): *Innovative Cities*. Spon Press, Londres.
- STORPER, M. y VENABLES, A. J. (2004): "Buzz: Face-to-face contact and the urban economy" en *Journal of Economic Geography*, n. 4, pp. 351-370.
- TAYLOR, P., HOYLER, M. y VERBRUGGEN, R. (2010): "External urban relational process: introducing central flow theory to complement central place theory" en *Urban Studies*, n. 47(13), pp. 2803-2818.
- VARGA, A. (2006): "The spatial dimension of innovation and growth: empirical research methodology and policy analysis" en *European Planning Studies*, n. 14(9), pp. 1171-1186.
- VERNON, R. (1966): "International investment and international trade in the product cycle" en *Quarterly Journal of Economics*, n. 80, 2, pp. 190-207.

Agradecimientos

Agradecemos a la Agència de Gestió d'Ajuts Universitaris i de Recerca de la Generalitat de Catalunya, por su financiación a la investigación doctoral, de la que este artículo se deriva. También, gracias a los revisores anónimos por sus valiosos comentarios a la versión anterior de este artículo.

EL USO DEL TIEMPO EN ESPACIOS PRÓXIMOS. UNA CARACTERIZACIÓN DE LA CIUDAD DE BARCELONA (2006)

THE USE OF TIME IN NEARBY AREAS. A CHARACTERIZATION OF THE CITY OF BARCELONA (2006)

Jorge CERDÀ TRONCOSO*

RESUMEN

La ciudad ofrece variadas posibilidades para interactuar con actividades y personas. El binomio acceso-actividad resulta ser relevante de estudiar, en función del tiempo que los ciudadanos dedican a actividades próximas y no próximas. Este es el objetivo del estudio, cuya metodología aplica geografía del tiempo y cadena de actividades. La novedad del método es reflejar de forma más real el comportamiento tanto de los tiempos como de los espacios utilizados en la ciudad. El método se aplicó a la encuesta de viajes basadas en hogares de Barcelona. Los resultados muestran que las duraciones de las actividades próximas son menores que las actividades no próximas, lo que induce a pensar que la proximidad genera mayor número de actividades cotidianas, cambiando el paradigma de sustitución entre tiempo de acceso y duración, al de tiempo de acceso y número de actividades. La conclusión final es que la proximidad presenta un valor relativo, que va de una clara sustentabilidad ambiental, a una probable des-socialización del desarrollo de las actividades.

Palabras clave: uso del tiempo, actividades, espacios próximos.

ABSTRACT

The city offers many opportunities to interact with people and activities. The duo proximity-attractivity is relevant to study, under the approach of the time that citizens spend in such activities. This is the aim of the study, the methodology applied time geography and activity chain approach. The novelty of the method is the more realistically view of the behavior of the use of time and spaces in the city. The method was applied to household travel survey of Barcelona. The results show that the nearby activity durations are smaller than the no nearby. The proximity generates more activities in the daily activity chain, changing the paradigm of trade-off between access time and duration, with the trade-off between access time and number of activities. The final conclusion is that proximity has a relative value, from a clear environmental sustainability, to a probable de-socialization of activities.

Keywords: time use, activities, nearby spaces.

* Jorge Cerdà Troncoso (jcerdat@gmail.com) es Ingeniero Civil en Geografía, Doctor en Gestión y Valoración Urbana.

1. Introducción

La ciudad se caracteriza por ofrecer un cúmulo de posibilidades para interactuar, intercambiando información, accediendo a comercios y servicios, o simplemente estableciendo contactos entre personas. Es el tipo de modelo urbano el que sustenta estas formas de interacción, haciéndolas más o menos sostenibles. Es así que siempre se asocia a la ciudad compacta una serie de beneficios por el hecho de aumentar la posibilidad de interacción, con un menor consumo energético y de espacio.

Pero tras el argumento de la compacidad (de la ciudad) se esconde un supuesto de cercanía o proximidad eminentemente física. Claramente este supuesto parte de una máxima gravitacional de la ciudad, en la cual, a mayor proximidad o cercanía física, mayor es la interacción. Esta visión es relativamente miope, en el sentido que atribuye sólo a la proximidad física la potestad de hacer algo más atractivo.

El actual concepto de accesibilidad ha evolucionado de la temática de la interacción espacial y el transporte, transformándose en un constructo conceptual, el cual es utilizado por muchos investigadores urbanos, pero que al momento de definirlo nos encontramos con un cúmulo de ambigüedades. Sin embargo, se verifica una convergencia a la consideración de dos elementos claves, que son el acceso y el atractivo de la actividad a ser desarrollada en el destino. La pregunta que no responden los actuales paradigmas se refiere a la relación que existe entre estos elementos.

Por lo anterior, en este binomio acceso-actividad resulta relevante estudiar la indivisibilidad de la relación, a través del análisis del atractivo de un lugar (actividad) en distintas situaciones de acceso. Una de las formas de analizar el atractivo de la actividad es a través de indicadores que revelan la utilidad que generan a la población, siendo uno de estos indicadores el tiempo que los ciudadanos dedican a dichas actividades en dichos espacios. Es finalmente este uso del tiempo la problemática que aborda el presente artículo, y que tiene que ver con la caracterización de los tiempos dedicados por los habitantes de la ciudad de Barcelona, a actividades desarrolladas en espacios próximos (cercanos) y no próximos (a modo de comparación).

El artículo se estructura en seis apartados. En el segundo apartado se profundiza en los nuevos paradigmas de la accesibilidad. En el tercer apartado se presentan los distintos lineamientos de las investigaciones de usos del tiempo por parte de la población. En el cuarto apartado se presenta el método desarrollado en este trabajo, que permite caracterizar los tiempos dedicados a distintas actividades en la ciudad de Barcelona. En el quinto apartado se presentan los resultados de la aplicación de la metodología, y finalmente en el sexto apartado se presentan las conclusiones del trabajo.

2. La proximidad y la accesibilidad multidimensional

El concepto de proximidad se asocia conceptualmente al término de cercanía, que en términos urbanos se asocia directamente al concepto de accesibilidad. Pero esta asociación requiere de un pequeño desarrollo conceptual, primero para entender dichos conceptos, y luego para plantearse el desafío de caracterizarlos.

El concepto de acceder (y todas sus derivaciones), ha generado uno de los principales elementos de entendimiento y análisis de la ciudad, que corresponde a la denominada “accesibilidad”. La accesibilidad como concepto y variable ha sido un factor constitutivo del urbanismo, del modelamiento territorial, y específicamente del modelamiento de transporte, de donde surge de forma paralela al concepto de movilidad (Bhat, 2000). Es así que llama la atención el desarrollo propio que ha tenido este concepto, en el sentido de desacoplarse de los modelos de transporte, para pasar a ser una dimensión en sí. Al parecer es más comprensible hablar de accesibilidad que de movilidad o transporte. Esta particularidad de ser una idea (concepto) de amplio consenso, y de fácil asimilación y entendimiento, contrasta con la gran ambigüedad y divergencia que surge al momento de definirla y de cuantificarla.

Desde el punto de vista semántico, la palabra “accesibilidad” se refiere a la cualidad de ser accesible. Por otra parte, la palabra “accesible” tiene dos connotaciones, la primera es de existencia de un acceso, y la segunda se refiere a la calidad del acceso (de fácil acceso o trato). Por último, la palabra “acceso” se refiere a la acción de llegar o acercarse. Es por lo expuesto por lo que el término “accesibilidad a” se refiere a “la cualidad de tener acceso a”, es decir, “tener la posibilidad de llegar o acercarse a”, en principio sin ninguna connotación de calidad de esta cualidad (buen o mal acceso, próximo o lejano).

Desde el punto de vista conceptual, Miralles (2011) subentiende accesibilidad como la dimensión espacial de la movilidad. Otros autores la asocian a una variable relacionada con las características físicas de un espacio, las oportunidades de usos de ciertas actividades, o las características individuales de los ciudadanos, en lo que denominan accesibilidad física, social y económica (Curtis, 2010). Para Gray¹, la accesibilidad es una medida de la relativa cercanía de un área o zona para la población residente, los empleos localizados, las oportunidades, y los servicios a la comunidad. Para Simmonds², la accesibilidad es una forma de medir la facilidad con que una determinada categoría de personas puede llegar a un conjunto definido de los destinos, a partir de un origen determinado (accesibilidad de origen), o la facilidad con que puede ser alcanzado un destino determinado (accesibilidad de destino) por un conjunto específico de individuos. Para Ross³, la accesibilidad es la facilidad de llegar a algún destino, incluyendo los costos reales y percibidos en términos de tiempo, dinero, distancia recorrida, nivel de comodidad, disponibilidad y fiabilidad del medio de transporte, o cualquier combinación de éstos. Para Bhat (2000) la accesibilidad es una medida de la facilidad de un individuo a ejercer una actividad de un tipo deseado, en una ubicación deseada, por un modo deseado, un

¹ Citado en: Halden, 2005.

² *Op. cit.*

³ *Op. cit.*

conjunto de datos de tiempo deseado. Para el DHC (2001), la accesibilidad tiene que ver con las dificultades para subir y bajar de vehículos, transportar elementos, y la confusión en la utilización de los elementos. Para Geurs (2001), la accesibilidad es la medida en que el sistema de transporte y de uso del suelo permite a personas (o grupos de ellas), llegar a las actividades o destinos por medio de diferentes modos de transporte. Para Handy (2002), la accesibilidad es la capacidad de obtener lo que se necesita, idealmente con una elección de destinos, y la elección de una variedad de modos de transporte. Para Litman (2003) la accesibilidad se refiere a la capacidad de alcanzar bienes deseados, servicios, actividades y destinos (denominados las oportunidades). Según el reporte SEU⁴, la accesibilidad es la capacidad de las personas para llegar a los servicios esenciales, a un costo razonable, en un tiempo razonable, y con cierta facilidad. Para Geurs y Van Wee (2004), acceso se utiliza cuando se habla de la perspectiva de una persona, y accesibilidad cuando se utiliza la perspectiva de una localización. Para Bertolini, Le Clercq y Kapoen (2005)⁵, accesibilidad es la cantidad y diversidad de lugares que se pueden alcanzar dentro de un determinado tiempo de viaje y / o el costo.

De lo expuesto se aprecia que el concepto de accesibilidad contempla, en su definición, términos objetivos y ambiguos a la vez. A pesar de esto existe una convergencia a la consideración de componentes espaciales-temporales (condicionados por el sistema de transporte como el elemento tecnológico), y de oportunidades (actividades). Es así que la accesibilidad se puede entender como la medida que cuantifica la utilidad de ir de un lugar a otro, dependiendo de las características del sistema de transporte y de la distribución de las actividades sobre el espacio, que, cuando se percibe como distancia que separa dos lugares, se asocia a un valor de dificultad. Esta dificultad se expresa en términos de fricción de la separación, lo que implica un costo de transacción, en valores temporales o monetarios. La relativa facilidad para superar la fricción del espacio es lo que ha dado lugar al término accesibilidad, como un concepto relativo entre el espacio y su propia superación, y que hace posible la interacción social, facilitado el enlace entre actividades localizadas sobre un determinado territorio. Por esta última razón, la accesibilidad, como se apuntaban al principio, puede contemplarse como un instrumento asociado con el acceso a los servicios y no solamente con la distancia recorrida.

Así pues, además de ser un atributo espacial, a partir de la cual pueden clasificarse diferentes áreas, la accesibilidad es también una característica individual en relación con el grado de opcionalidad que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades. En un mismo espacio, en una misma estructura territorial, la accesibilidad no está uniformemente distribuida para todos los individuos que habitan en el área. Cada persona tiene su ámbito espacio temporal de accesibilidad definido por la organización territorial que caracteriza su ámbito espacial, pero también por los vínculos de relaciones, el nivel de renta, el género, etc. Por tanto no existe una accesibilidad absoluta para todos los ciudadanos de un determinado lugar (Handy, 2002). Es necesario pues analizar el acceso en esferas concretas e individualizadas, donde se mida la eficacia de la organización territorial

⁴ *Op. cit.*

⁵ *Op. cit.*

respecto de los diversos proyectos de vida y a las posibilidades que tienen cada uno de los ciudadanos.

Desde el punto de vista práctico, diferentes estudios han reconocido otras dimensiones no menos importante de factores de fricción (Halden, 2005), lo que hace de la accesibilidad un concepto multidimensional. Estos factores o dimensiones de la accesibilidad (fricción) son la espacial; temporal, económica, física, ambiental, e intelectual (conocimiento y/o información).

Para cada uno de estos factores de fricción, la interacción entre las necesidades y circunstancias personales, la infraestructura local, el uso del suelo, y el transporte conforman una estructura de entendimiento de la accesibilidad, como se muestra en la Figura 1.

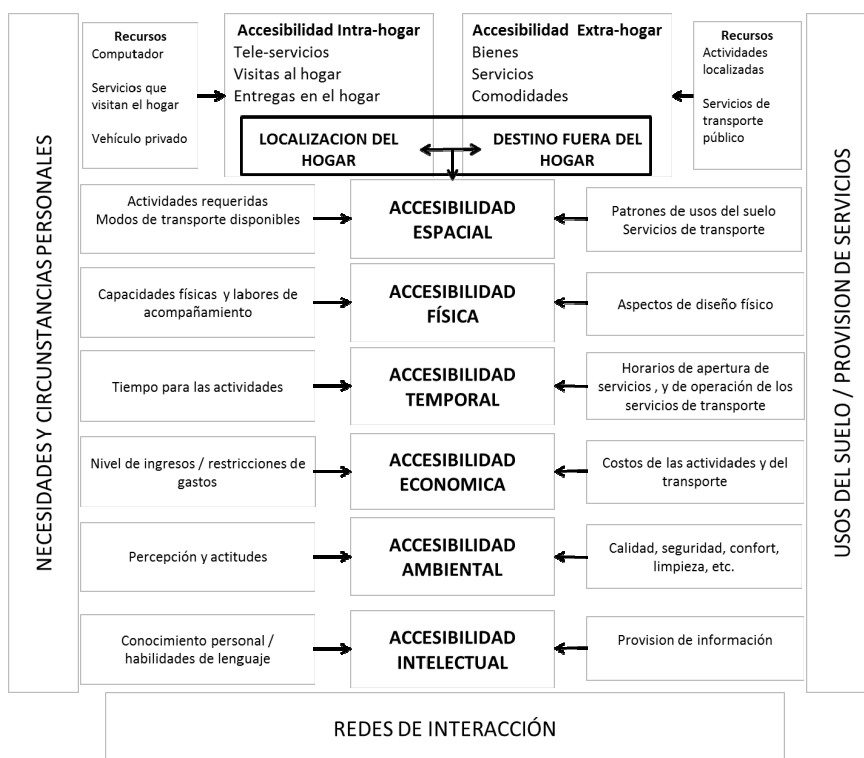


Fig. 1. La accesibilidad como un concepto multidimensional.

En el centro de la Figura 1, se hace la distinción entre la accesibilidad en el hogar (donde se prestan los servicios que llegan al hogar, física o electrónicamente) y la accesibilidad fuera del hogar, cuando una persona viaja a un destino.

Respecto de la accesibilidad temporal, esta se refiere al tiempo como factor de fricción entre una persona y la actividad que quiere desarrollar. En este sentido,

sin necesidad de cambiar la geografía espacial de un área, la accesibilidad temporal puede mejorar significativamente mediante la programación conjunta de los servicios de transporte y las actividades.

La fricción económica del desplazamiento, para algunos grupos es mucho más importante que para otros. El acceso al trabajo para el empleo con salarios bajos sólo será factible (o atractiva) si las tarifas son lo suficientemente bajas. Como resultado de esto, las personas con empleos de bajos ingresos tienden a trabajar más cerca del hogar, u optan por combinaciones de medios de transporte más baratas.

Las accesibilidades económicas, espaciales y temporales se encuentran estrechamente relacionadas. Sin embargo, los intentos para calcular los costos generalizados incluyendo el valor del tiempo al interior de los modelos, tienden a ser limitado al uso de valores medios tanto de tiempo como de valor del tiempo. Estos valores por lo general no reflejan las dificultades económicas, ya que los valores de tiempo para los grupos desfavorecidos son muy diferentes de la media de valores que normalmente se utiliza (Metz, 2008).

La accesibilidad física se percibe como la más fácil de entender, y estos se pueden clasificar en función de la asistencia que requieren las personas para hacer un viaje con un modo particular. Las restricciones físicas también pueden presentarlas personas totalmente móviles, sobre todo cuando se realizan compras de gran volumen o peso, o se está acompañado por niños pequeños.

La accesibilidad ambiental, con su dimensión perceptual y actitudinal, en base a la seguridad real y percibida, confort, y calidad actúan durante todas las etapas del viaje (espera, viaje, y llegada a destino).

La accesibilidad intelectual (conocimiento o información de las actividades) puede ayudar a reducir muchas de las incertidumbres que pueden actuar como fricciones para el uso de servicios de transporte y/o actividades. La preocupación acerca de dónde encontrar servicios de transporte público, y que los servicios pueden ser cancelados o no estar en operación, han sido identificados como importantes obstáculos para el uso del autobús (Halden, 2005).

Luego de lo expuesto, se puede plantear que el concepto de accesibilidad, y también el método de medición, presentan actualmente una gran diversidad y divergencia. Probablemente, lo anterior se debe en gran medida a que su evolución como concepto se ha desvinculado de la línea temática en donde surgió (transporte), y ha recibido un cuerpo teórico propio, el que no se asienta en ninguna de las líneas clásicas. A pesar de esto, se puede decir que existe una relativa convergencia implícita hacia la consideración de dos factores que son la fricción de la separación, y las oportunidades (actividades).

En muchos casos, los argumentos sobre la accesibilidad son un símil con las necesidades, o las actividades que satisfacen dichas necesidades. La ambigüedad existente en la definición o interpretación de la accesibilidad da más fuerza al planteamiento que el par acceso-actividad es insoluble. En muchos casos la actividad no se puede desarrollar si no se puede acceder. Por otra parte, existiendo el acceso, es la actividad la que no se puede llevar a cabo.

De lo antes expuesto no se aprecia una postura clara de los autores respecto, ni de la indivisibilidad del binomio acceso-actividad, ni tampoco de la relación entre ambos factores constitutivos del concepto de accesibilidad. La relevancia de estos cuestionamientos apunta a entender de manera integrada el fenómeno urbano, el que tradicionalmente se ha des-integrado en su entendimiento y estudio. Un ejemplo de esto es el hecho que tradicionalmente el estudio de las ciudades plantea diferenciadamente aspectos sociales, ambientales, económicos, y de transporte, siendo este último el mayor icono de la des-integración antes mencionada. El transporte no es una dimensión urbana, ya que en sí no es una actividad (ningún habitante viaja por viajar, siempre se viaja por algún motivo).

Es el entendimiento del par acceso-actividad lo que origina el cuestionamiento que aborda el presente artículo, y sobre todo lo que ocurre cuando las actividades se desarrollan en espacios próximos. Lo anterior apunta de manera indirecta a evaluar de manera más real, tanto los beneficios como los costos, las idealizadas estructuras urbanas compactas.

3. Estudios del uso del tiempo por parte de la población

Como se dijo anteriormente, el tiempo que un habitante dedica a una determinada actividad revela, de alguna forma, la utilidad o gozo que genera dicha actividad para la persona, lo que en una segunda lectura puede entenderse como el atractivo de la combinación inseparable acceso-actividad.

Los estudios de los usos del tiempo (también llamados asignación o gasto de tiempo en diferentes actividades) han recibido atención en los campos de la psicología, la antropología, el urbanismo, la geografía, la economía, y especialmente en la sociología.

Desde el punto de vista de su base teórica, los estudios de uso del tiempo pueden ser clasificados en tres clases. La primera categoría se basa en las teorías de motivación, que tienen su origen en la antropología y la psicología, y destacan la motivación subyacente en el proceso de asignación de tiempo de actividad. Las teorías difieren considerablemente en sus puntos de vista de la base motivacional de la conducta, pero coinciden en la idea de que el comportamiento está dictado por las necesidades ya sean innatas o inducidas.

La segunda categoría se basa en las teorías sociológicas y de planificación (urbanística), y proporciona una visión más real (revelada) del proceso de uso del tiempo que rige el comportamiento de las personas. Al respecto, los estudios sociológicos se han centrado principalmente en la “teoría de los recursos” y en su efecto sobre el comportamiento (diferenciado principalmente por género) en el uso del tiempo de personas que conviven, o que requieren de la interacción con otras personas.

En la literatura de la planificación urbana, sólo Chapin (1979) postuló un marco teórico en este sentido, planteando que las limitaciones impuestas por la sociedad (clasificadas como pre-condicionamiento y no pre-disposición) interactúan sobre las motivaciones inherentes, para generar la disposición de la persona a participación en las diversas actividades.

La última categoría se basa en la teoría económica, y específicamente en el comportamiento microeconómico del individuo. Estas últimas tienen una formulación matemática explícita, basada en la suposición de que los individuos (y los hogares que conforman) siempre tratarán de hacer todo lo posible para funcionar mejor (Bhat, 1999). Cada persona en el hogar asigna el tiempo así como los ingresos a diversas actividades, recibiendo ingresos por el tiempo invertido, o utilidad por el consumo de bienes y servicios. Basándose en la teoría económica se han utilizado formulaciones de asignación de recursos para determinar la participación individual en una actividad y su duración.

Desde el punto de vista empírico, los estudios sobre el uso del tiempo (Torns, 2006) surgen en Francia e Inglaterra en el siglo XX, como una nueva dimensión en los estudios de la familia, y específicamente como indicador de las condiciones de vida de la población. En EEUU (1930) aparece el interés en caracterizar el uso del tiempo de los desempleados, con el fin de conocer el consumo de tiempo en situaciones donde no hay intercambio de dinero. Al mismo tiempo, y en varios países de Europa del este, comienza el interés por conocer cómo los empleados utilizan su tiempo libre. El enfoque de estos estudios se acota únicamente a la fuerza de trabajo, con la intención de caracterizar sus patrones de comportamiento.

En la década de los sesenta, sobre todo en los países democráticos europeos, emerge el interés por analizar el uso social del tiempo como resultado de la expansión de las políticas de bienestar, y también evaluar el comportamiento de la emergente sociedad de consumo.

Un origen menos conocido de los estudios de uso del tiempo es la perspectiva de género, que se refieren a la cuantificación de la relación entre el tiempo de trabajo doméstico en relación al tiempo de trabajo total de un hogar, y a la infravaloración en esta relación. Sólo en las sociedades contemporáneas se está empezando a reconocer las desigualdades de género en la dimensión del uso y valoración del tiempo. El enfoque actual en este tipo de estudios realza la dimensión económica, en comparación al tradicional enfoque histórico, sociológico, antropológico, y de otras disciplinas de las ciencias sociales.

Uno de los efectos prácticos que han originado los distintos enfoques de estudios del uso del tiempo, ha sido que los sistemas oficiales estadísticos se plantearan la necesidad de recoger en forma sistemática, y relativamente estandarizada esta información. A principios de 1990, los países de la Unión Europea comienzan a desarrollar una guía de las estadísticas oficiales, que permite homogeneizar la información del uso del tiempo a nivel europeo. El principal proyecto, elaborado por EUROSTAT (Oficina Estadística de la Unión Europea), se denomina Sistema Armonizado de la Encuesta Europea de Empleo del Tiempo (HTUS). Este proyecto ha incorporado progresivamente los distintos países miembros de la unión. El objetivo principal de este proyecto es un claro reconocimiento institucional de la importancia de la dimensión social del tiempo para conocer las condiciones de vida de los países, a pesar del costo elevado de la captura de esta nueva información.

El objetivo básico de los estudios de uso del tiempo es la comprensión de las formas y maneras específicas que tienen las sociedades humanas de utilizar el tiempo. Los diferentes métodos suponen la posibilidad de hacer una medida del conteo exhaustivo de tiempo asignado a diversas actividades durante un período

específico. Si bien la forma más utilizada y desarrollada intenta captar la totalidad de actividades (desarrolladas en 24 horas), esta metodología también se utiliza para revelar sólo algún tipo específico de actividades.

Aun cuando los métodos de medición de uso del tiempo lo constituye por antonomasia la técnica del diario de actividades, se han desarrollado y aplicado diferentes técnicas para recabar información sobre las formas en las cuales una comunidad o grupo de personas distribuye sus actividades y les asigna tiempo para su realización a lo largo del día. Las principales técnicas son:

- Diario de actividades: es una forma de relato en que la persona informa sobre sí mismo o sobre algún acontecimiento con periodicidad diaria.
- Lista o encuesta de actividades: busca establecer si una determinada población ha realizado, en el día o periodo anterior a la entrevista, un conjunto previamente fijado de actividades sobre el que se pregunta directamente.
- Observación participante: técnica poco utilizada, orientada a cronometrar la organización social de comunidades cuya población no posee educación formal.
- Entrevistas grabadas: es una técnica similar a la observación participante. La técnica es muy útil cuando se trabaja con poblaciones de bajo nivel de instrucción, de pueblos originarios, o personas de edad avanzada.
- Diarios o encuestas de actividades combinados con entrevistas: el objetivo de esta combinación es lograr una comprensión más cabal de las actividades cuantificadas, y dotar de “significación” al uso del tiempo.

Las limitaciones y críticas realizadas a los métodos de investigación de usos del tiempo se pueden agrupar en dos grandes grupos. El primero de ellos está relacionado con la falta de información de los aspectos más subjetivos del tiempo, y el segundo se refiere al tipo de testimonio recogido, en relación con la intermediación del sujeto (Delfino, 2009).

Tres núcleos de información constituyen desde sus inicios los elementos básicos de la metodología de los estudios de usos del tiempo: el tipo de actividades desarrolladas, la ubicación temporal de esas actividades (momento del día en que fue realizada), y el tiempo dedicado a su realización.

Las actividades que se consideran de forma general en los métodos de registro de uso del tiempo se muestran en la Figura 2.

Categoría	Actividad
Trabajo voluntario y de ayuda	Trabajo en organizaciones
	Ayuda informal
Tiempo libre	Actividades religiosas
	Otras participaciones en actividades
	<i>Vida social (total)</i>
	Socialización con la familia
	Visitas y fiestas
	Conversaciones telefónicas
	Otras de vida social
	Entretención y cultura
	Descanso
	<i>Deporte (total)</i>
	Pasear, hacer senderismo
	Deporte
	Ejercicio
	Otras relativas al deporte
	Artes
	Computación y video juegos
	Otros de computación
	Otros hobbies y juegos
	Leer libros
	Otras lecturas
	TV y video
	Radio y música
	Actividades de ocio no específicas
Viaje	Viaje hacia y desde el trabajo
	Viaje relacionado al estudio
	<i>Viaje domestico (total)</i>
	Viaje relativo a compras
	Transporte de niños
	Viaje relativo a voluntariado
	Viaje relativo a tiempo libre
Actividad inespecífica	

Categoría	Actividad
Cuidado personal	Dormir
	Comer
	Otros (personales)
Trabajo	Trabajo principal y secundario
	Actividades relacionadas al trabajo
Estudio	<i>Escuela o Universidad (total)</i>
	Clases y conferencias
	Trabajo en casa
	Otras actividades escolares
	Tiempo libre para estudio
Trabajo doméstico	Preparación de comida
	Lavar platos
	Limpieza de la vivienda
	Otras de mantenimiento del hogar
	Lavar ropa
	Planchar
	Artesanías y telas
	Otros cuidados de telas
	Jardinería
	Cuidado de animales domésticos
	Cuidado de macotas
	Pasear al perro
	Otros cuidados del jardín y de mascotas
	Construcción y reparaciones
	Compras y servicios
	<i>Cuidado de niños (total)</i>
	Cuidado físico de niños
	Enseñar, jugar, etc. con niños
	Otros cuidados de niños
	Otros trabajos domésticos

Fig. 2. Actividades registradas en los estudios de uso del tiempo.
Fuente: elaborado en base a *MTUS coding procedures* (Fisher, 2011).

La Figura 2 muestra la clasificación de 69 actividades de las encuestas nacionales de uso del tiempo (Multinational Time Use Survey), versión 6.0. Como se puede apreciar, las actividades con mayor nivel de detalles son las asociadas al trabajo doméstico, y a tiempo libre. Lo anterior es sintomático del origen de este tipo de estudios, respecto de las condiciones de vida y reivindicaciones de género. Llama la atención que el viaje se considera como una actividad en sí.

El actual estado del arte, en relación a los temas más relevantes que tratan los estudios de uso del tiempo se refieren a la crianza y cuidado de los hijos (Milkie, 2010), encuestas nacionales (Bonke, 2010), tiempo y pobreza (Antonopoulos, 2010), el comportamiento (diferenciado por género) de los usos del tiempo de parejas en actividades domésticas, ocio, cuidado de los niños, etc. (Craig y Mullan, 2011), uso del tiempo a nivel de hogar (Giménez, 2010), el tiempo de trabajo (Aguilar, 2011), balance trabajo-vida (Craig y Powell, 2011), tiempo de Viaje (Millward, 2011), y otros.

El tratamiento del espacio en los estudios de usos del tiempo presenta un bajo interés científico. En muchos trabajos, la forma de abordar este tema es indirecta y generalmente asociada al comportamiento de los viajes. Por ejemplo, algunos estudios analizan el efecto gasto monetario y los factores socio-demográficos y de localización en el tiempo de la duración de las actividades de ocio, o el análisis de la influencia de los precios de los combustibles en los tiempos de viaje diario.

La aproximación de análisis espacial explícita en los estudios de uso del tiempo se enfoca preferentemente a la incorporación de tecnología GPS en las encuestas. Así, los tradicionales diarios espacio-temporales se han complementado con la ubicación geográfica a fin de obtener un sistema integrado de seguimiento y entrevistas. En esta temática, el desarrollo principal ha sido el proyecto STAR (Space Time Activity Research), en el que se han georeferenciado con GPS el movimiento de los integrantes de aproximadamente 2.000 hogares en Halifax (Harvey, 2009).

La georeferenciación de los trayectos de los encuestados han sido utilizados preferentemente para explorar la cadena de actividades, y mejorar la calidad de los episodios (secuencias de actividades) de los viajes (Spinney, 2008).

Pero la versión tradicional de los diarios de actividades registran la ubicación “donde cada actividad se llevó a cabo [...] si los encuestados no están de viaje, la ubicación se registra como una descripción genérica de donde se encuentren (domicilio, trabajo, escuela, etc.). Si están de viaje, la ubicación se define en términos del medio de viaje utilizado (coche, a pie, en autobús)” (United Nations, 2005). En este sentido, las categorías de ubicación son abstractos lugares conceptuales, cuyo objetivo es mejorar la descripción y entendimiento de la actividad que se realiza. En general no existe referencia geográfica, por lo que la ubicación está referida a la actividad que se realiza, o al medio de transporte que se utiliza.

A modo de síntesis se puede plantear que la investigación de usos del tiempo desde su génesis se ha enfocado a destacar desigualdades en el patrón de actividades de distintos colectivos de población, haciendo mucho hincapié en las diferencias de género. Las actividades consideradas muestran una gran resolución en el tiempo de trabajo en el hogar y el tiempo libre. Los actuales enfoques de investigación se abocan a problemas o condiciones de acoplamiento de distintas personas

en el desarrollo de actividades. La unidad de observación es el individuo, y sus conclusiones se generalizan a sus colectivos asociados.

La temática espacial se ha incorporado también a escala individual, para entender de mejor forma la secuencia de actividades. Algunos autores (Camporese, 2011; Delfino, 2009) realzan la importancia de la dimensión territorial, a escala urbana, proponiendo que la localización puede ser utilizada como una herramienta para la integración de información de carácter espacial, en el entendimiento sinérgico del patrón de actividades y empleo de los tiempos. Esta otra información espacial (geográfica) se convierte, a su vez, en un contexto que caracteriza a la actividad y enriquece su comprensión. La localización se debe utilizar no sólo para medir distancias, velocidad, etc., sino también para identificar el entorno preciso y sus características. Estas características pueden ser objetivas (por ejemplo la calidad del aire, la contaminación acústica, las condiciones climáticas, la altitud, la densidad urbana, el uso del suelo, etc.), o subjetivas como por ejemplo la percepción de los ciudadanos. Así la localización se convierte en una variable de contexto para comprender y dar nuevos significados a las actividades. Además se plantea que es necesario pasar del concepto de localización, al término de lugar (con matices culturales, de arraigo, etc.), es decir, que puede generar identidad propia.

Queda claro entonces, la necesidad de re-enfocar los estudios de usos del tiempo, bajo el paradigma acceso-actividad, el que da un mayor entendimiento del fenómeno social de la cotidianeidad en la ciudad.

4. Un enfoque metodológico para el estudio del uso del tiempo en actividades desarrolladas en espacios próximos

El desafío entonces fue desarrollar un método para caracterizar el binomio acceso-actividad antes mencionado, para luego detectar las combinaciones que cumplen con la condición de acceder a un espacio próximo. Para esto se construyó un método basado en los principios de la “Geografía del Tiempo” y el de “cadena de actividades”.

A modo de introducción de la “Geografía del tiempo”, Hägerstrand en 1969⁶ presenta la estructura conceptual de esta nueva línea de análisis (Time Geography), argumentando haber seguido la filosofía de considerar más de cerca el problema emergente en ese entonces en la planificación, la política, y la opinión pública, referente a la consideración del ser humano como individuo en un entorno cada vez más complejo.

En esa época no existían trabajos relacionados a la ubicación y el dimensionamiento de estos lugares en relación con la distribución espacial de las necesidades. La pregunta que entonces le surgió fue si los esfuerzos para dar realismo espacial y generalidad a los aspectos económicos se habían reflejado también en un realismo humano y generalidad a aspectos de organización espacial. La respuesta a esta pregunta era difícil de encontrar en esa época, así como señalaban Isard y Reiner en 1966, “los modelos sobre el comportamiento humano en el espacio han

⁶ Citado en: Miller, 2005.

estado principalmente orientados a la conducta probabilística de las masas” (Miller, 2005).

Lo anterior sentaba las bases de la necesidad puramente teórica de estudiar más de cerca al individuo en su referencia situacional, para mejorar la capacidad de relacionar la conducta de las masas con la de los individuos.

Surgía entonces un problema, pues a escala agregada era bastante razonable eliminar el tiempo encubriéndolo con costes de transporte y de almacenamiento, en tanto que el condicionamiento de los insumos y productos era el principal interés del análisis locacional en la época. En cambio, esto era poco razonable de hacer cuando se analizaba a las personas, ya que si bien algunas veces un individuo desarrolla varias actividades al mismo tiempo, lo más frecuente era que las actividades fuesen excluyentes. Así, el individuo tiene que pasar por cada punto de la escala temporal. Cada punto en el espacio no requiere lo mismo de él; sólo es necesario que esté en algún lugar de un entorno que, como mínimo, le garantice unas condiciones para sobrevivir. Pero este “lugar” está siempre ligado al “lugar” de un momento anterior. Los saltos de “no-existencia” no están permitidos. Esto significa básicamente que el tiempo tiene una importancia vital cuando se trata de situar juntas a personas y cosas para el funcionamiento de los sistemas socioeconómicos.

La idea de Hägerstrand era introducir un concepto espacio-temporal que podría ayudar a desarrollar una suerte de modelo del tejido socio-económico. El concepto de trayectoria vital (o porciones de esta trayectoria, día/semana, etc.) podía mostrarse fácilmente de forma gráfica.

Con su desarrollo formal, Hägerstrand planteó una importante base conceptual y analítica para comprender el fenómeno social en la ciudad. Para esto estructuró un sistema coordenado tridimensional, constituido por un plano cartesiano que representa la componente espacial, y un eje ortogonal que representa la componente temporal. En la Figura 3, se muestra este esquema, con la ejemplificación del trayecto diario de una persona, cuya secuencia de actividades es salir del hogar para ir al trabajo. Desde el trabajo, va a comprar, para luego retornar al trabajo, y finalmente retornar al hogar.

Así, en el plano espacial se detectan los lugares utilizados en cada actividad (casa, trabajo, compras), y los vectores espaciales de desplazamiento. Por otra parte se detectan los tiempos utilizados en el desarrollo de las actividades (duración), y los tiempos utilizados en el desplazamiento entre actividades.

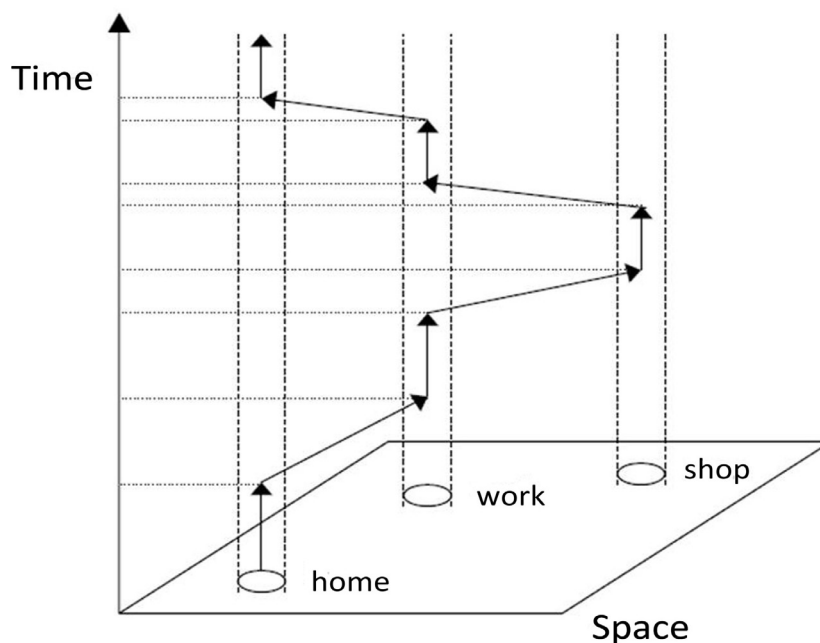


Fig. 3. Trayecto espacio-temporal individual (Miller, 2005).

Los trayectos individuales caracterizan el espacio de actividades de los mismos (limitado al entorno utilizado por el individuo), y de las influencias que otras actividades ejercen como puntos de atracción de la movilidad cotidiana. Por otra parte, dichos trayectos pueden detectar distintas configuraciones o estructuras espacio-temporales, como por ejemplo acoplamientos (uniones de dos o más individuos en una actividad específica), proyectos (conjunto de trayectos espacio-temporales y actividades con el objeto de lograr un objetivo final ya sea individual o institucional), sistemas de actividades espacio-temporales (patrones espacio-temporales estables o comunes, a multi-escala, que surgen de la asignación integrada de tiempos a las actividades en el espacio).

El enfoque anterior, sirvió de base para estructurar la metodología de caracterización del binomio acceso-actividad. El presente trabajo plantea que el uso de la ciudad es el cómo las personas, de forma agregada, satisfacen sus diversas necesidades en las actividades espacialmente distribuidas. El acto de satisfacer una necesidad tiene dos dimensiones de análisis, y dos acciones específicas. Las dimensiones de análisis son el tiempo y el espacio, y las acciones corresponden al acceder y el desarrollar la actividad en la ciudad. Dicho esto, las combinaciones de dimensiones y acciones articulan las variables a ser caracterizadas para las distintas actividades, que son: el “tiempo de acceso”, el “tiempo de desarrollo” (duración), el “espacio de acceso” (red), y el “espacio de desarrollo” (localización de la actividad). En la Figura 4 se esquematiza las variables antes mencionadas.

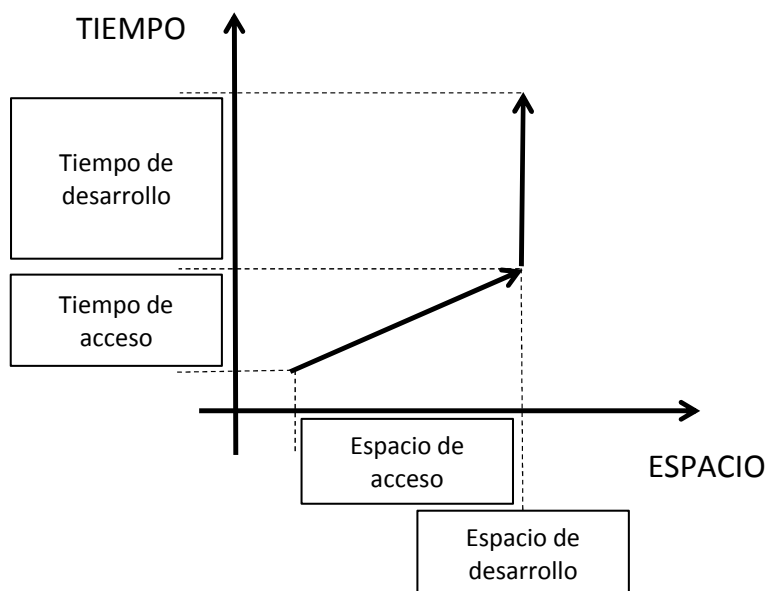


Fig. 4. Dimensiones de la funcionalidad de las actividades.

La novedad del enfoque planteado es que permite reflejar de una forma más real el comportamiento tanto de los tiempos como de los espacios utilizados en la ciudad.

La información a la cual se le aplicó este enfoque de análisis fueron las encuestas de viajes basadas en hogares, para el Área Metropolitana de Barcelona.

En este punto es necesario aclarar que son variados los tipos de instrumentos que registran el comportamiento de la población respecto del uso del tiempo o del espacio. Para la RMB existen sólo algunas iniciativas de recolección sistemática de información de este tipo, dentro de las cuales se destacan dos, siendo una de ellas la “Encuesta de Condiciones de Vida y Hábitos de la Población de Cataluña” (ECVHP). El objetivo de esta encuesta es recoger información sobre la renta y las condiciones de vida de una muestra de la población de Cataluña, que permite analizar la estructura y dinámicas sociales y económicas que se producen en distintas escalas territoriales, y especialmente en las áreas metropolitanas (Barcelona, Girona, Lleida, Manresa y Tarragona) de Cataluña. La información que recoge esta encuesta se refiere a la procedencia geográfica y lengua, nivel de estudios y formación, actividad y empleo, ingresos y renta, condiciones de la vivienda, movilidad residencial, uso y valoración del entorno residencial, relaciones sociales, y salud. Los organismos responsables de la encuesta son: el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona (IERMB), el Instituto de Estadística de

Cataluña (IDESCAT), el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), y la Diputación de Barcelona.

La segunda fuente que se destaca son las encuestas de movilidad cotidianas de la población de la RMB (en adelante EMQ). Las EMQ son una iniciativa de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), con el fin de conocer (en principio) quinquenalmente la movilidad de la población. Con este criterio, las distintas versiones de la encuesta han sido en los años 1996, 2001, y 2006. Las dos primeras han sido aplicadas a la RMB, mientras que la versión 2006 se amplió a toda Cataluña. Estas encuestas corresponden a las que se conoce en el ámbito del transporte como encuestas de viajes basadas en el hogar. El objetivo principal de estas encuestas es describir la movilidad cotidiana de las personas, poniendo atención a las etapas del viaje, al motivo del desplazamiento (actividad a ser desarrollada en el destino), al modo de transporte utilizado, a la distribución horaria y duración de los viajes, la estructura geográfica del viaje (origen y destino), y movilidad diferencial para distintos segmentos de la población. En las EMQ 2001 y 2006, también se recogieron dimensiones subjetivas referidas a las percepciones, predisposiciones, y valoraciones de la movilidad por parte de los usuarios.

Existen diferencias significativas entre las versiones 2001 y 2006 de la encuesta, respecto de: 1) el formato de toma de datos (cuaderno de viaje el 2001, y encuesta telefónica en 2006), 2) el tamaño de las muestras (30 mil el 2001 y 106 mil el 2006), y 3) la movilidad recogida (total semana el 2001, y el día anterior el 2006).

Independiente de lo anterior, los autores creen que las encuestas de movilidad cotidiana constituyen, actualmente, la mejor base de información para caracterizar el comportamiento espacio-temporal de las personas, si bien no exentas de distinto tipo de limitaciones. Las ventajas que presentan estas encuestas para la investigación se pueden resumir en los siguientes puntos: 1) en general, éstas tienen una representación estadística de todas las áreas de la ciudad, ya que se utilizan en estudios estratégicos de transporte (para definir políticas de inversión), por lo que se impone como condición tener buena representación espacial de la movilidad, 2) muchas áreas metropolitanas disponen de sendas encuestas, y sobre todo las que han implementado distintos estudios de transporte en el tiempo, por lo que la metodología se puede replicar en otras ciudades, y para distintos años, y 3) son encuestas que recogen variada información, que para los fines de los estudios de transporte, no tienen relevancia, por lo que en general son grandes inversiones económicas que se encuentran subutilizadas, siendo que su aplicabilidad a estudios urbanos es alta.

Es por lo antes expuesto que se decidió utilizar la EMQ 2006, como base de información para caracterizar el comportamiento espacio temporal de la población, en el desarrollo cotidiano de sus actividades.

Como se menciona antes, la orientación de la encuesta EMQ es hacia los viajes, por lo que su utilización para caracterizar la secuencia de actividades en tiempo y espacio de los viajeros generó los dos aspectos principales de validación de la información, que tienen que ver con: 1) validar para cada viajero la secuencia de las horas en la cadena de actividades (hora de salida, hora de llegada, o duración del viaje), y 2) validar la secuencia de las zonas geográficas desde donde sale y a donde llega todos los viajes de la cadena cotidiana.

En el desarrollo del trabajo la mayor complejidad la tuvo el procesamiento de las encuestas de viajes, ya que fue necesario construir un método de procesamiento que transformara una encuesta de viajes en una encuesta de actividades, aplicando el principio de indivisibilidad del binomio acceso-actividad. Respecto del proceso desarrollado para esto, que a continuación se expone, no se encontró referente en la literatura especializada, por lo que se considera como un subproducto interesante, que demuestra la alta potencialidad de uso de este tipo de encuestas. El procedimiento consistió en re-construir la cadena de viaje para cada viajero (secuencia temporal de viajes seguida a lo largo del día encuestado). En la cadena de viajes construida, se observaron los períodos entre viajes (entre la llegada de un viaje y la salida del siguiente), los que se le asignaron al desarrollo de actividades declaradas como motivos o propósitos del viaje. Con esto, primero se atribuyó a cada viaje el tiempo de desarrollo de la actividad en su destino, y segundo se generó la secuencia de actividades desarrollada por cada individuo a lo largo del día. Esta base se denomina secuencia de actividades, y se esquematiza en la Figura 5.

		Hora del día															
		0:00	0:30	1:00	1:30	..	..	..	..	..	..	..	..	..	23:00	23:30	24:00
Personas	1	A1	A1	A1	A1	A1	V	V	A2	V	A4	A4	...	...	A2	A1	A1
	2	A1	A1	A1	A1	V	A4	A4	A4	A4	A4	V	...	...	A1	A1	A1
	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

	...	Base de secuencia de actividades															
	...																
	...																
	...																
	...																
	xx																

Ak Actividad (1..n)
T Viaje

Fig. 5. Base de secuencia de actividades por viajero.

En la base de secuencia de actividades se detectaron aquellos binomios acceso-actividad que cumplieran con las condiciones definidas por Miralles y Marquet (2009) para identificar proximidad espacial. Estos autores plantean un enfoque más integral de proximidad, en el sentido que no lo refieren a la simpleza de la distancia, sino que ahondan en la interacción real y por ende más compleja, combinando aspectos del modo de acceso y el tiempo de acceso. Finalmente el criterio que se utilizó para definir un acceso como próximo es considerar el modo de acceso caminata, y un tiempo menor de 5 minutos. Así se identificaron todas las actividades desarrolladas en espacios próximos, y también no próximos (a modo de comparación).

La base original del año 2006 presenta un total de 17.310.838 viajes a la semana, cuyas actividades en el destino no consideran el retorno a casa, es decir, actividades fuera del hogar. La construcción de las secuencias (en adelante cadenas) de actividades identificó un 16 % de viajes con algún tipo de error, por lo que la base de datos final contiene 13.269.283 viajes (total semana).

Las actividades analizadas son las siguientes:

- Trabajo: que considera actividades propiamente del trabajo, o actividades inducidas como trámites o gestiones del trabajo.
- Estudio: que considera actividades en escuelas, universidad, o a actividades de formación complementarias o no regladas.
- Compras: que considera actividades de compras cotidianas y no cotidianas.
- Sociales: que considera actividades como visitar y/o acompañar a familiares o amistades.
- Ocio y recreación; que considera actividades de ocio, diversión, comer o cenar, culturales, actividades deportivas, paseos, etc.

5. Resultados para la ciudad de Barcelona 2006

Los resultados se presentan en dos apartados, el primero de los cuales caracteriza las cadenas (secuencias) de actividades de los habitantes de Barcelona. En el segundo apartado se caracterizan, de forma comparada, las actividades que se desarrollan en espacios próximos y no próximos (bajo el criterio antes definido).

5.1. Las cadenas de actividades (secuencias de actividades diarias)

Cabe recordar que la cadena de actividades está compuesta por todas las actividades desarrolladas de forma secuencial y cotidiana por los habitantes a lo largo del día. La Tabla 1 muestra el histograma de frecuencias del número de actividades que componen las cadenas, para el año 2006.

Número de actividades en las cadenas	Laboral	No laboral	Semana
2	40,7	55,1	44,2
3	5,7	7,2	6,1
4	31,7	23,4	29,7
5	6,3	4,8	5,9
6	8,6	6,1	8,0
7	2,6	1,4	2,3
8	2,1	1,0	1,8
9	1,0	0,4	0,8
10 y más	1,3	0,6	1,1
TOTAL	100	100	100

Tabla 1. Número de actividades en las cadenas, RMB 2006.

Fuente: elaboración propia, en base a EMQ 2006, Barcelona.

Para el día laboral del año 2006, se puede observar que el 41% de las cadenas tienen dos actividades, y un 32% cuatro, siendo poco significativo el resto de combinaciones. Esta situación es similar para el día no laboral (aumentando el porcentaje de 2 actividades a un 55%, y disminuyendo el de 4 a 23%). Para el total semanal los porcentajes son muy similares al día laboral. Lo anterior muestra una contracción de las cadenas de día no laboral en relación al laboral, en el sentido de disminuir el número de actividades desarrolladas en el día. Se aprecia que el porcentaje de 3 actividades no es monótonamente decreciente, al igual que el de 5 actividades. Lo anterior es indicativo de una situación de pendularidad (retorno a una actividad que opera como pivote o lanzadera). Para dilucidar esta situación, en la Tabla 2 se caracterizan las 16 secuencias más relevantes en términos de peso estadístico para el año 2006.

Cadenas de actividades	Laboral	No laboral
Casa-trabajo-casa	19,2	5,4
Casa-trabajo-casa-trabajo-casa	5,8	0,8
Casa-trabajo-casa-ocio-casa	2,2	0,9
Casa-trabajo-casa-social-casa	1,6	0,4
Casa-trabajo-casa-compras-casa	2,2	0,3
Casa-estudio-casa	3,4	0,7
Casa-estudio-casa-estudio	0,9	0,0
Casa-estudio-casa-ocio-casa	1,3	0,1
Casa-compras-casa	6,1	8,6
Casa-compras-casa-social-casa	0,9	1,3
Casa-compras-casa-ocio-casa	1,9	4,1
Casa-personal-casa	3,7	2,2
Casa-social-casa	2,7	10,7
Casa-ocio-casa	4,9	24,2
Casa-sd.fijo-casa	0,2	2,6
Casa-sd.fijo-casa-sd.fijo-casa	0,0	0,1
Otras	42,8	37,6
TOTAL	100	100

Tabla 2. Características de las secuencias de actividades más representativas, RMB 2006.
Fuente: elaboración propia, en base a EMQ 2006, Barcelona.

Las 16 cadenas mostradas en la Tabla 2 representan del orden de 60% del total de cadenas diarias en el año 2006. Lo anterior es indicativo de la significancia estadística de las cadenas fuera de este grupo, que corresponden a múltiples actividades.

Lo primero que se ratifica en la tabla anterior, es la pendularidad asociada al hogar (retorno a casa antes de salir a otra actividad) de las cadenas.

En día laboral, la cadena de mayor participación es casa-trabajo-casa con un 19,2%, seguida por casa-compras-casa con un 6,1%, casa-estudio-casa con un 5,8%, y casa-ocio-casa con un 4,9%. Lo anterior muestra que las cadenas uni-funcionales (una sola actividad fuera de casa), pierden peso estadístico en relación a las multifuncionales (varias actividades fuera de casa).

El día no laboral mantiene la predominancia de las cadenas uni-funcionales, pero cambia significativamente el orden, siendo la cadena de mayor participación casa-ocio-casa con un 24,2%, seguida por casa-social-casa y casa-compras-casa, ambas con alrededor de un 10%. Muy por debajo aparece la cadena casa-trabajo-casa. Lo anterior ratifica que las cadenas de características no ocupacionales (distintas de trabajo y estudio) son las que predominan en día no laboral, que como se mencionara antes, son actividades de gran variedad y diversidad locativa.

De lo anterior se deduce que las cadenas de actividades en el día laboral son uni-funcionales, condicionadas espacialmente (trabajo, estudio), mientras que en el día no laboral, también son uni-funcionales, pero espacialmente más diversas y variadas.

Uno de los factores relevantes para el análisis de proximidad es la espacialidad de las cadenas de actividades. Para esto, a continuación se presentan las características espacio-temporales de las cadenas anteriores.

Secuencia de actividades	Tipo de día	Distancias diaria (km)		Tiempo diario (hr)		Partición del tiempo de viaje por modo de transporte en la cadena (%)							
		Recorrido	Alajamiento	Viaje	Duración	Caminata	Bicicleta	Bus	Metro/Tram	Tren	Taxi	Cochete	Otro
casa-trabajo-casa	Laboral	9,1	6,8	1,0	8,9	5	0	11	15	20	1	46	3
	No laboral	8,5	6,2	0,8	8,6	6	0	10	21	10	1	50	2
casa-trabajo-casa-trabajo-casa	Laboral	4,7	3,1	0,5	4,5	19	1	10	15	5	0	49	1
	No laboral	5,2	3,4	0,6	4,5	11	1	11	20	23	0	30	6
casa-trabajo-casa-ocho/rec-casa	Laboral	10,6	6,2	1,2	9,8	31	2	8	11	11	0	36	1
	No laboral	8,9	4,6	1,2	9,5	27	0	6	14	5	3	45	0
casa-trabajo-casa-social-casa	Laboral	10,7	6,1	1,0	9,1	15	1	7	12	10	0	54	1
	No laboral	9,6	5,6	0,9	9,8	7	0	0	11	0	0	81	0
casa-trabajo-casa-compras-casa	Laboral	10,3	6,3	1,0	8,7	24	1	10	12	12	0	40	1
	No laboral	11,4	6,6	0,9	8,3	27	0	3	0	14	0	56	0
casa-estudio-casa	Laboral	8,3	6,2	1,1	5,8	9	0	15	20	44	0	12	0
	No laboral	8,5	6,3	1,1	4,1	13	0	7	6	33	0	41	0
casa-estudio-casa-estudio-casa	Laboral	4,4	2,8	0,6	3,6	30	1	17	20	16	0	16	0
	No laboral	1,9	0,9	1,7	2,1	77	0	0	0	0	0	23	0
casa-estudio-casa-ocho/rec-casa	Laboral	9,0	5,0	1,2	8,2	27	1	13	14	24	0	21	0
	No laboral	16,1	5,0	1,4	6,4	29	0	0	0	0	0	71	0
casa-compras-casa	Laboral	3,1	1,6	0,5	1,2	65	0	11	5	3	0	15	0
	No laboral	3,6	2,1	0,5	1,5	50	0	8	6	3	0	33	0
casa-compras-casa-social-casa	Laboral	5,4	2,5	0,8	2,9	58	0	13	9	4	0	15	0
	No laboral	7,8	4,1	0,8	4,2	38	0	12	4	7	0	39	0
casa-compras-casa-ocho/rec-casa	Laboral	4,8	2,0	1,1	2,3	83	0	6	3	2	0	6	0
	No laboral	7,5	3,9	1,1	3,7	60	1	5	6	2	0	25	0
casa-personal-casa	Laboral	5,6	3,8	0,9	2,3	21	0	26	14	14	3	22	1
	No laboral	4,5	2,8	0,8	3,1	22	0	11	4	9	1	53	0
casa-social-casa	Laboral	6,3	4,5	0,9	3,6	17	0	22	12	17	0	33	0
	No laboral	7,5	5,2	0,9	4,7	11	0	6	6	10	1	66	0
casa-ocho/rec-casa	Laboral	3,5	2,0	1,2	1,8	70	0	10	5	2	0	12	0
	No laboral	5,3	3,5	1,2	3,3	37	3	9	6	6	0	38	1
casa-sd/fijo-casa	Laboral	5,8	3,7	0,9	2,9	21	1	16	6	2	5	48	1
	No laboral	3,7	2,1	0,6	2,1	27	0	10	2	7	0	53	0
casa-sd/fijo-casa-sd/fijo-casa	Laboral	3,1	1,4	0,7	3,0	25	0	0	0	0	0	75	0
	No laboral	4,2	2,7	0,5	1,9	57	0	0	0	0	0	43	0

Tabla 3. Características espacio temporales de las cadenas de actividades, RMB 2006.

Fuente: elaboración propia, en base a EMQ 2006, Barcelona.

De los valores presentados en la Tabla 3 se puede verificar lo siguiente:

- Analizando la distancia total recorrida, se vuelve a observar que en las familias de cadenas asociadas al trabajo y estudio, las cadenas simples (uni-funcionales) recorren distancias menores que las pendulares (multifuncionales con retorno a casa), lo que es relativamente lógico. Y nuevamente esto no ocurre con el alejamiento, el que muestra valores relativamente constante, por lo que el área de desarrollo de estas actividades no cambia entre las cadenas simples y las pendulares. Lo interesante en este caso es que la cadena pendular de la misma actividad es la única que disminuye las distancias, ya que las cadenas pendulares multifuncionales mantienen la distancia de la cadena simple.

Lo anterior no ocurre para las cadenas de compras, en las que las cadenas pendulares aumentan tanto la distancia recorrida como el alejamiento, en relación a la cadena simple. Comparando entre familias de actividades, las mayores distancias son las de trabajo y estudio, siendo relativamente mayor la de trabajo. Las cadenas simples de menores distancias son las de compras y ocio.

- Al analizar el tiempo de viaje, y la partición modal se aprecian variadas situaciones. En la relación cadenas simples y pendulares, se aprecia que los tiempos de viaje no aumentan significativamente en las cadenas pendulares, y tampoco se distinguen grandes diferencias entre día laboral y no laboral.

Para las cadenas de trabajo, existe un predominio significativo del modo coche. Sin embargo, la participación del modo caminata aumenta significativamente en las cadenas pendulares de la misma actividad, mientras que disminuye la participación de los modos de transporte público (y sobre todo, en este caso, bus y metro).

Las cadenas asociadas a la actividad de estudio, presentan el mismo comportamiento antes descrito de aumento de participación de la caminata en las cadenas pendulares, pero en este caso los modos predominantes (que pierden participación en las secuencias pendulares) son los de transporte público.

Las cadenas de compras y de ocio presentan predominancia del modo caminata, seguido del modo transporte público, pero el día no laboral gana participación de forma significativa el modo coche.

En el caso de las actividades personales, sociales y sin destino fijo predomina el modo coche (aumentando el porcentaje el día no laboral), y en menor grado el modo caminata.

Finalmente, los tiempos totales de viaje de las cadenas de trabajo y educación no son significativamente más altos que las otras familias de secuencias.

- Al analizar la duración total de actividades fuera de casa, se observan las siguientes situaciones. Lógicamente las cadenas asociadas a trabajo y estudio presentan mayores duraciones que las asociadas a las otras

actividades (por la relativa imposición, y no elección, de los tiempos que duran estas actividades).

El comportamiento del día laboral y no laboral no presenta diferencias significativas, lo que indica que el desarrollo de la actividad no varía entre los tipos de días.

- Al estudiar la relación entre el tiempo total de viaje y la duración total, no se aprecia una relación lineal directa, sino más bien un comportamiento de saturación o restricción impuesta por el tiempo total disponible. La siguiente figura muestra el comportamiento de los valores presentados en la Tabla 3, sin diferenciar día laboral del no laboral (ya que la restricción es indiferente del día).

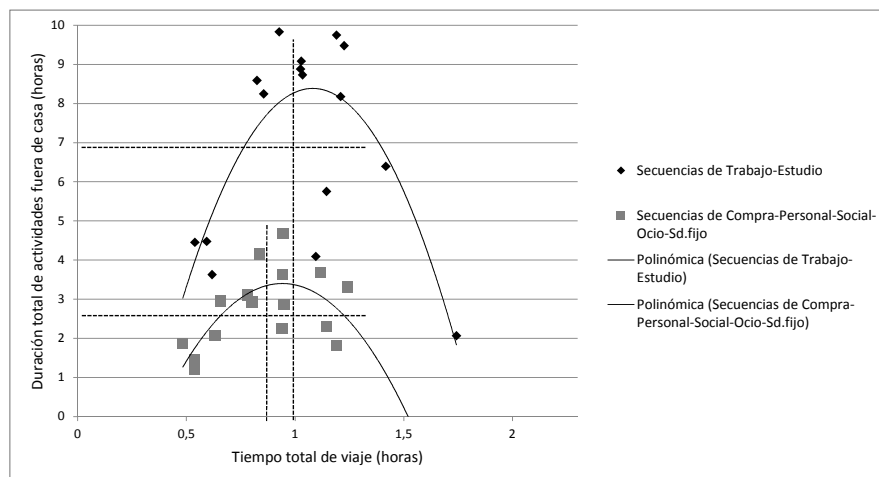


Fig. 6. Relación entre el tiempo total de viaje y la duración total de actividades fuera de casa, para las cadenas de actividades, RMB 2006.

En la Figura 6 se observa lo mencionado anteriormente respecto de la mayor duración de las cadenas de trabajo y estudio (en la gráfica se incluyen con línea punteada las medias de los tiempos de viaje y duración para cada tipo de cadena). Las curvas de tendencia agregadas muestran este comportamiento de saturación antes mencionado, en el sentido que a medida que aumento el tiempo de viajes, la duración aumentan para luego disminuir, dada la restricción del tiempo total disponible en el día para el desarrollo de la cadena de actividades.

En síntesis, se podría decir que las cadenas de trabajo y estudio tiene un comportamiento característico en términos espaciales y temporales, presentando mayores distancias, tiempos de viaje, y duraciones, las que en general no presentan una contracción en el día no laboral. A medida que las cadenas se hacen pendulares (retorno a casa, antes de volver a la misma u otra actividad), aumentan la partición de caminata en sus desarrollos, siempre manteniendo el predominio del modo coche

en el caso del trabajo, y transporte público en estudio. Por otra parte, las cadenas de compras, actividades personales, sociales, de ocio, y sin destino fijo, se caracterizan por distancias, tiempos de viaje y duraciones menores, con una expansión de distancias y duración en el día no laboral. Sí, se observa que se mantiene constante el tiempo de viaje diario, por un aumento de participación del modo coche el día no laboral, a pesar del relativo equilibrio entre todos los modos (coche, caminata, y transporte público).

Finalmente es destacable el hecho que en las cadenas de actividades en las que se puede elegir tanto la localización (destino) como la duración, el tiempo de viaje se mantiene relativamente constante (entre día laboral y no laboral), apoyado en una re-estructuración de los modos de viaje elegidos. Lo anterior significa que las actividades que pueden elegir el destino (en donde desarrollar la actividad), para una misma actividad, ocupa territorios distintos el día laboral del no laboral, originado por el cambio en los modos de transporte (se llega más lejos en coche y más cerca en caminata).

5.2. Las actividades en espacios próximos

En la Tabla 4 se muestran la distribución de actividades desarrolladas fuera de casa, tanto en espacios próximos y no próximos.

Tipo de actividad	Día laboral	Día no laboral	TOTAL
No próxima	7.419.838	5.219.647	12.639.485
Próxima	364.405	265.392	629.798
TOTAL	7.784.243	5.485.040	13.269.283

Tabla 4. Número de actividades por tipo de día, y categoría de proximidad de su acceso.
Fuente: elaboración propia, en base a EMQ 2006, Barcelona.

Del total de actividades de un día laboral, las que se desarrollan en espacios próximos corresponden a un 4,7%, porcentaje muy similar al del día no laboral (4,8%). Lo anterior es indicativo de que el fenómeno de las actividades desarrolladas en espacios próximos, en términos generales, no responde a las condicionantes propias del tipo de día de la semana.

Respecto del tipo de actividad que se desarrollan (tanto en espacios próximos como no próximos), la Tabla 5 indica el porcentaje de cada una de las actividades analizadas.

(%)	Próximas		No próximas	
Actividad	Laboral	No laboral	Laboral	No laboral
Trabajo	20	9	36	7
Estudio	6	1	8	1
Compras	32	32	14	17
Personales	6	5	9	5
Sociales	16	11	16	20
Ocio-recreación	21	42	17	51
TOTAL	100	100	100	100

Tabla 5. Porcentaje de actividades por tipo de día, y categoría de proximidad de su acceso.
Fuente: elaboración propia, en base a EMQ 2006, Barcelona.

De la tabla se desprende que, en un día laboral, las actividades próximas mayoritarias son las compras (32%), seguidas por el ocio-recreación, y el trabajo con porcentajes significativos (del orden de un 20%). La inclusión del trabajo en esta categoría de actividades próximas no es sorpresa, dado la estructura pendular de las cadenas de actividades hacia el hogar antes detectada. Lo anterior quiere decir que la actividad de trabajar, y la estructura de posibilidades de trabajo, permiten dicha pendularidad cotidiana. Sería simple pensar en que esta es una característica propia de la relativa compacidad espacial de Barcelona, lo que no se refleja al analizar las actividades no próximas, en las que en el día laboral sí es mayoritaria la actividad de trabajo (36%). Lo anterior es indicativo de un proceso que también combina una relativa dispersión del mercado laboral.

Otra realidad es la que se observa en el día no laboral, en el que las actividades mayoritarias son de ocio-recreación, compras y actividades sociales, tanto en espacios próximos como no próximos. Lo anterior da indicios de lo significativo que es el comportamiento en día no laboral, en términos de actividades, y la indiferencia de la proximidad o no de los espacios en los que se desarrollan.

En relación a la intensidad de las actividades desarrolladas, en términos del tiempo dedicado a ellas, en la Tabla 6 se muestran las duraciones medias de las actividades analizadas.

(Hr)	Próximas		No próximas	
Actividad	Laboral	No laboral	Laboral	No laboral
Trabajo	4,9	5,6	6,0	6,6
Estudio	3,3	2,2	4,2	3,6
Compras	0,6	0,5	1,0	1,4
Personales	0,9	1,1	1,6	2,3
Sociales	0,8	2,6	1,3	3,2
Ocio-recreación	1,5	1,7	1,6	2,5

Tabla 6. Duración media de actividades por tipo de día, y categoría de proximidad de su acceso.
Fuente: elaboración propia, en base a EMQ 2006, Barcelona.

De la tabla se observa, como era de esperar, que las duraciones de las actividades de trabajo y estudio son significativamente mayores al resto de actividades. Lo anterior es relativamente esperable, dado que dichas actividades están altamente condicionadas en sus tiempos de duración. No es extraña la magnitud de dichas duraciones (aproximadamente entre un 50 y 70% de las 8 horas laborales), en el contexto de la pendularidad hacia el hogar de la cadena de actividades. Esto genera que los valores de la tabla correspondan a períodos de media a tres cuartos de jornada total diaria.

El día no laboral aumenta las duraciones, lo que se explica por el hecho que en dichos días sólo se trabaja en una jornada única (y no se retorna al hogar).

Lo que sí es relevante de los valores que muestra la tabla es el hecho de que las duraciones de actividades próximas son menores que las duraciones de las actividades no próximas. Esto va en contra del imaginario común, que se refiere a la relación de sustitución entre el tiempo de acceso y duración, en el sentido que era de esperar que al ser menor el tiempo de acceso (definición de proximidad) mayor sería la duración de la actividad. Esta situación no ocurre en la ciudad de Barcelona. Es decir, las actividades próximas son de menor duración que las actividades no próximas.

Lo anterior plantea una pregunta interesante, cuya respuesta pasa por el estudio de la estructura de las cadenas de actividades que contienen actividades próximas y no próximas. En la Tabla 7 se presenta el número promedio de actividades en las cadenas que tiene actividades próximas, por tipo de actividad.

	Próximas		No próximas	
Actividad	Laboral	No laboral	Laboral	No laboral
Trabajo	5,0	4,8	4,1	3,5
Estudio	5,5		4,3	4,0
Compras	5,2	5,0	4,6	4,2
Personales	5,9	4,8	4,7	4,2
Sociales	7,1	5,5	5,9	4,1
Ocio-recreación	6,0	4,8	4,8	3,9

Tabla 7. Número promedio de actividades por cadena, por tipo de día, y categoría de proximidad de su acceso.

Fuente: elaboración propia, en base a EMQ 2006, Barcelona.

De los valores se aprecia que las cadenas que presentan actividades desarrolladas en espacios próximos son aproximadamente un 23% más largas (en número de actividades) que las cadenas que no presentan actividades próximas. Con estos resultados se explican las menores duraciones antes detectadas, en el sentido que el hecho de que una cadena desarrolle actividades en espacios próximos libera tiempo, el que es utilizado en desarrollar más actividades, siendo por ende las duraciones menores, por el hecho de que el mismo tiempo se reparte en más actividades. Luego se puede plantear que la proximidad genera mayor número de actividades, con las ventajas y desventajas que esto significa (aspectos que no son tratados en este trabajo).

Lo anterior propone un paradigma nuevo en relación a la proximidad, dado que no se cumple la relación de sustitución entre tiempo de acceso versus duración, sino más bien se produce la sustitución entre tiempo de acceso y número de actividades (a menor tiempo de acceso, es decir, mayor proximidad, mayor es el número de actividades desarrolladas en las cadenas cotidianas).

Para finalizar, resulta relevante analizar la distribución espacial de las duraciones de las actividades desarrolladas en espacios próximos, en el área metropolitana de Barcelona. En la Figura 7 se presentan las duraciones medias por zonas de transporte para el área metropolitana de Barcelona.

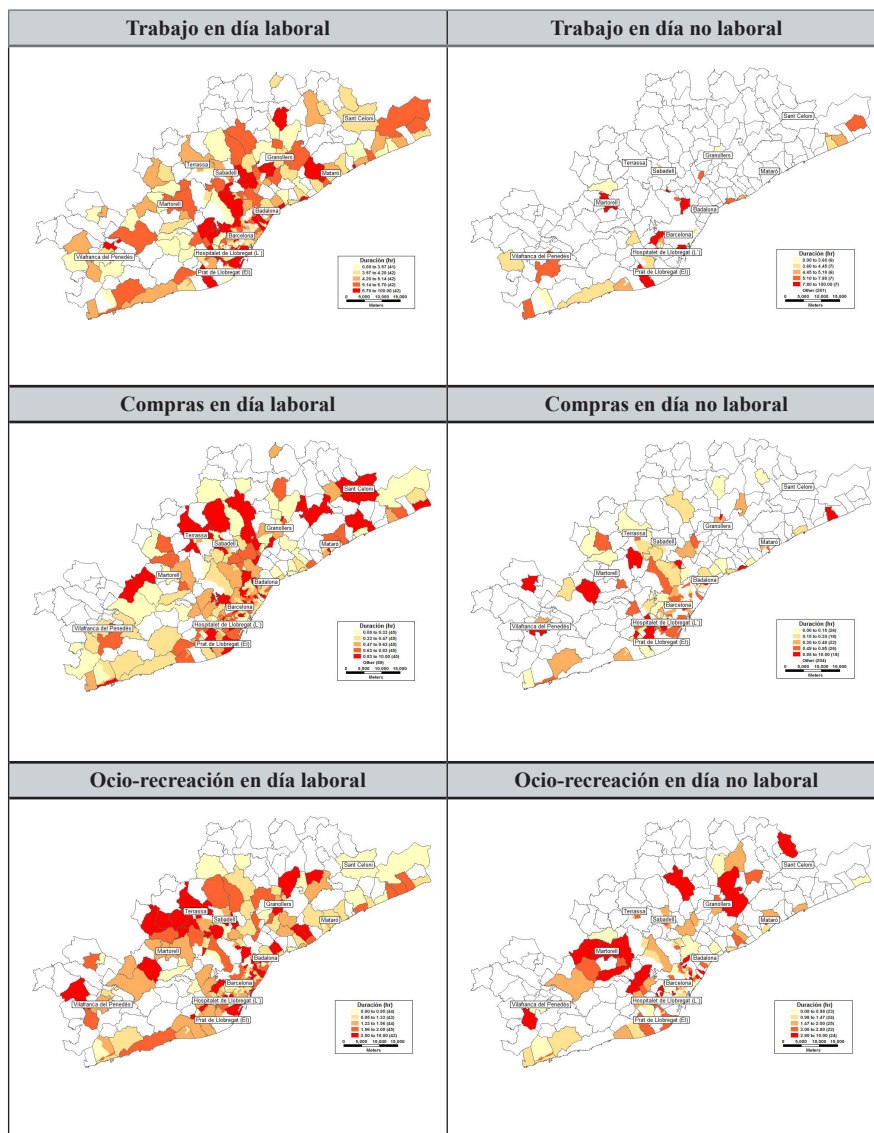


Fig. 7. Duración promedio de actividades próximas en la Región Metropolitana de Barcelona, 2006.

En general, se puede decir que de las figuras se deduce que los espacios próximos utilizados para las distintas actividades no son los mismos en día laboral y no laboral. Lo anterior se explica también por los valores de la Tabla 7, en donde se puede apreciar que las cadenas, que incluyen actividades próximas, tienen más actividades en día laboral que en día no laboral. Interpretando lo anterior, las cadenas con más actividades, pueden desarrollar actividades en espacios no próximos

antes de desarrollar una actividad en espacio próximo, por lo que la proximidad se relativiza al territorio de la actividad inmediatamente anterior. En cambio en día no laboral, las actividades de las cadenas son menos, por lo que las actividades próximas se desarrollan en otros espacios, menos desplazados por actividades no próximas.

Respecto de las actividades, se aprecia que tanto el trabajo, las compras, y el ocio-recreación se desarrollan en día laboral en los cordones del Vallés (oriental y occidental), y del plano litoral, territorios en donde se localizan la mayor cantidad de actividades. Esto es lógico y coherente con lo anterior, en el sentido que son en estos territorios en donde se desarrollan las actividades no próximas, por lo que los habitantes ya están desplazados, y en esos lugares (por ejemplo de trabajo) desarrollan las actividades próximas. En cambio, en el día no laboral, las actividades próximas de mayor duración se dan entorno a los grandes subcentros del sistema metropolitano de Barcelona (Mataró, Granollers, Martorell, Terrassa, Sabadell, Vilafranca del Penedés), y en la propia area metropolitana continua de Barcelona (Hospitalet, El Prat, Barcelona, Badalona).

6. Conclusiones

A modo de síntesis de los aspectos más relevantes de los resultados obtenidos se puede decir que la proximidad es parte constitutiva del concepto de accesibilidad, el que aún está en fase de desarrollo tanto en su definición, como en sus métodos de cálculo. En lo que si existe un consenso es en que los elementos constitutivos de la accesibilidad son el binomio indisoluble de acceso-actividad, en donde es ciertamente relevante la necesidad de estudiar y entender la relación entre ellos.

Por otra parte, los estudios de usos del tiempo por parte de la población, se ha enfocado preferentemente a destacar desigualdades en el patrón de actividades de distintos colectivos de población, haciendo mucho hincapié en las diferencias de género. Queda medianamente clara la necesidad de re-enfocar sus contenidos hacia el paradigma acceso-actividad, para tener un mayor entendimiento del fenómeno social de la cotidianeidad en la ciudad.

La base conceptual de los estudios de uso del tiempo, la geografía del tiempo, y el enfoque de cadena de actividades sirvieron para estructurar la metodología de caracterización del binomio acceso-actividad. La novedad del enfoque y método implementado es que permite reflejar de una forma más real el comportamiento tanto de los tiempos como de los espacios utilizados en la ciudad.

Los resultados mostraron que cadenas basadas en trabajo y estudio presentan mayores distancias, tiempos de viaje, y duraciones, las que en general no presentan una contracción en el día no laboral. A medida que las secuencias se hacen pendulares (retornan a casa y salen nuevamente), aumentan la partición de caminata en sus desarrollos, siempre manteniendo el predominio del modo coche en el caso del trabajo, y transporte público en estudio. Por otra parte, las cadenas de actividades basadas en compras, actividades personales, sociales, de ocio, y sin destino fijo, se caracterizan por distancias, tiempos de viaje y duraciones menores, con una expansión de distancias y duración en el día no laboral.

Es destacable el hecho de que en las cadenas de actividades en las que se puede elegir tanto el destino en donde desarrollarla, como la duración, el tiempo de viaje se mantiene relativamente constante (entre día laboral y no laboral), apoyado en una re-estructuración de los modos de viaje elegido, con el correspondiente cambio espacial de los sitios visitados.

Se aprecia una clara pendularidad en las cadenas de actividades cotidianas de los habitantes de la Región Metropolitana de Barcelona, siendo el hogar el pivote o lanzadera del desarrollo de las actividades.

Respecto de las actividades desarrolladas en espacios próximos corresponden a un 4,7%, del total de actividades diarias. En un día laboral, las actividades próximas mayoritarias son las compras (32%), seguidas por el ocio-recreación, y el trabajo con porcentajes significativos (del orden de un 20%). Otra realidad es la que se observa en el día no laboral, en el que las actividades mayoritarias son de ocio-recreación, compras y actividades sociales, tanto en espacios próximos como no próximos. Lo anterior da indicios de lo significativo que es el comportamiento en día no laboral, en término de actividades, y la indiferencia de la proximidad o no de los espacios en los que se desarrollan.

Un hallazgo relevante de la investigación es el hecho de que las duraciones de actividades próximas son menores que las duraciones de las actividades no próximas. Esto va en contra del imaginario común, que se refiere a la sustitución entre el tiempo de acceso y duración, situación que no ocurre en la ciudad de Barcelona.

Analizada la estructura de las cadenas de actividades que contienen actividades próximas y no próximas, se puede concluir que la proximidad genera mayor número de actividades en las cadenas cotidianas. Lo anterior propone un paradigma nuevo en relación a la proximidad, dado que no se cumple la sustitución entre tiempo de acceso versus duración, sino más bien se produce la sustitución entre tiempo de acceso y número de actividades (a menor tiempo de acceso -mayor proximidad-, mayor es el número de actividades desarrolladas en las cadenas cotidianas).

Para finalizar, y en base a los principales hallazgos obtenidos en el trabajo, se puede concluir el trabajo con algunas interrogantes de investigación que se abren en el tema. La primera interrogante que surge tiene que ver con que las ciudades compactas (próximas) tenderían a una significativa multifuncionalidad de las cadenas de actividades, con una fuerte peatonalización de las interacciones, y la utilización de espacios próximos con una mayor intensidad, no en duración, sino más bien en el número de visitas (de corta duración). Es decir, aumenta la movilidad de los habitantes en post de un aumento del número de actividades, pero en desmedro del tiempo dedicado a ellas. Los beneficios de esta situación podrían asociarse a: 1) Ingresos económicos de las actividades que serán más visitadas (demanda), con menores duraciones (por ende la demanda se amplifica aún más, ya que la capacidad de atención se optimiza), 2) Un modelo de movilidad ambientalmente sustentable, con alta tasa de peatonalización (o bicicleta), y por ende menor consumo de energía, 3) Mayor número potencial de interacciones sociales de los habitantes. Los costos atribuibles a esta situación podrían ser: 1) Una posible des-socialización del desarrollo de las actividades, ya que la disminución de las duraciones de las actividades las convertirían en actividades más funcionales, 2) La congestión

de las redes peatonales, dado por el aumento de la movilidad de corto alcance, 3) La pérdida de tranquilidad para el desarrollo de la actividad de residir, dado que debería compartir el espacio con actividades no residenciales, de alta demanda. Las situaciones descritas serían características principalmente de los días laborales, dado las condicionantes de las actividades desarrolladas en estos. En día no laboral se podría esperar una explosión espacio-temporal del desarrollo de actividades de los habitantes, con menor grado de pendularidad en torno al hogar, y en búsqueda de espacios menos congestionados (de individuos) para un desarrollo más armonizado de las actividades (preferentemente sociales). El argumento anterior parte de un supuesto inicial, que se refiere al hecho que los actuales habitantes de la ciudades buscan su individualidad en la medida que tienen la oportunidad, lo que ocurre generalmente en días no laborales. Lo anterior está en franca contradicción con los beneficios teóricos de las aglomeraciones sociales. Al parecer el habitante de las actuales metrópolis es altamente funcional en el uso de de las actividades urbanas en día laboral, maximizando su utilidad individual el día no laboral, visitando otros territorios para el desarrollo de sus actividades.

La segunda interrogante surge de lo antes expuesto, en el sentido que se perfila una dimensión actualmente ausente en la discusión de los estudios urbanos. Esta nueva dimensión se refiere a una pseudo-sustentabilidad social de las estructuras urbanas, es decir, si relajáramos las condicionantes que determinan un cierto patrón espacio-temporal de los usos del territorio por parte de los habitantes, estos mantendrían dicho patrón, o lo cambiarían radicalmente en función de sus aspiraciones más bien individuales o del grupo familiar. Esta respuesta mostraría el grado de sustentabilidad social que tienen los actuales patrones espacio-temporales de uso de la ciudad por parte de la población, que somos los que en definitiva gozamos o somos víctimas de nuestras ciudades.

Para concluir se plantea que el valor de la proximidad es relativo. Desde el punto de vista técnico es fácil evaluar dicho valor, con una visión sesgada por paradigmas de sustentabilidad ambiental tradicional, los que se traducen y subentienden muy fácilmente como valores de sustentabilidad social. Pero cuál es la sustentabilidad social de una ciudad? La actual visión des-integrada del fenómeno urbano no nos permite ni responder esta pregunta, ni visualizar esta dimensión, que más que dimensión es un todo multidimensional. En este todo, el transporte tiene un rol articulador, pero no es un fin en sí mismo. Lo mismo ocurre con la educación, el trabajo, la sanidad, el ocio, el esparcimiento, etc. Es el habitante el que articula todo, y lo muestra en su patrón espacio-temporal de su comportamiento, unido al sentimiento o satisfacción que este patrón le genera.

7. Bibliografía

- AGUIAR, M.; HURST, E. y KARABARBOUNIS, L. (2011): "Time Use During Recessions" en *NBER, Working Paper 17259*, disponible en: <http://www.nber.org/papers/w17259>.
- ANTONPOULOS, R. y MEMIS, E. (2010): "Time and Poverty from a Developing Country Perspective" en *Levy Economic Institute, Working Paper No. 600*, disponible en: <http://www.levyinstitute.org/publications/?docid=1268>.

- BHAT, C. R. (1999): "A retrospective and prospective survey of time-use research" en *Transportation*, n. 26, pp. 119-139.
- BHAT, C.; HANDY, S.; KOCKELMAN, K.; MAHMASSANI, H.; CHEN, Q. y WESTON, L. (2000): *Development of an urban accessibility index: Literature review*. Research Project conducted for the Texas Department of Transportation, University of Texas, Austin.
- BONKE, J. y FALLESEN, P. (2010): "The impact of incentives and interview methods on response quantity and quality in diary and booklet-based surveys" en *Survey Research Methods*, n. 4(2), disponible en <http://w4.ub.uni-konstanz.de/srm/issue/view/92>.
- CAMPORESE, R. (2011): "Where am I? What if we had location aware TUS data?", en *IATUR International Association Time Use Research Conference*, Oxford, 1-3 August.
- CHAPIN, S. y KAISER, E. (1979): *Urban Land use planning*. University of Illinois Press, Champaign. 672 p. (1st ed.).
- COLLINS, D. (2005): "Identity, mobility, and urban place-making: exploring gay life in Manila" en *Gender and Society*, vol. 19, No. 2, pp. 180-198.
- CRAIG, L. y MULLAN, K. (2011): "Lone and Couple Mothers' Childcare Time Within Context in Four Countries", en *European Sociological Review*, disponible en <http://esr.oxfordjournals.org/content/early/2011/02/28/esr.jcr013.full.pdf+html>.
- CRAIG, L. y POWELL, A. (2011): "Nonstandard work schedules, work-family balance and the gendered division of childcare" en *Work, Employment & Society*, n. 25(2), pp. 274-291.
- CRAIG, S. y NG, P. (2001): "Using quantile smoothing splines to identify employment subcenters in a multicentric urban area" en *Journal of Urban Economics*, nº 49, pp. 100-120.
- CURTIS, C. y SCHEURER, J. (2010): "Planning for sustainable accessibility: developing tools to aid discussion and decision-making" en *Progress in Planning*, doi:10.1016/j.progress.2010.05.001.
- DELFINO, A. (2009): "La metodología de uso del tiempo: sus características, limitaciones y potencialidades" en *Espacio abierto*, vol. 18, n. 2, pp. 199-218.
- DHC (2001): *Edinburgh New Transport Initiative. Accessibility Analysis*.
- FISHER, K. (2010): *An overview of time in volunteering and adult care in the United Kingdom*. Centre for Time Use Research, University of Oxford, Oxford.
- GEURS, K. y VAN ECK, R. (2001): *Accessibility measures: review and applications: RIVM Report 408505 006*. National Institute of Public Health and the Environment, Bilthoven.
- GIMÉNEZ, J. (2010): *Time Use Within the Household: Household Production, Work-Life Balance and Racial Discrimination*. Department of Economic Analysis, University of Zaragoza, Zaragoza.

- HALDEN, D.; JONES, P. y WIXEY, S. (2005): *Accessibility analysis literature review. Working Paper 3*, disponible en http://home.wmin.ac.uk/transport/download/SAMP_WP3_Accessibility_Modelling.pdf.
- HANDY, S. (2002): "Accessibility vs. Mobility: enhancing strategies for addressing automobile dependence in the U.S", en *European Conference of Ministers of Transport*, disponible en http://www.des.ucdavis.edu/faculty/handy/ECMT_report.pdf.
- HARVEY, A. (2009): "Halifax Regional Space-Time Activity Research (STAR) Project: a GPS Assisted Household Time Use Survey". St. Mary's University, Halifax (Canadá).
- LITMAN, T. (2003): "Measuring Transport: Traffic, Mobility and Accessibility" en *Victoria Transport Policy Institute*, disponible en www.vtpi.org.
- METZ, D. (2008): "The myth of travel time saving", en *Transport Reviews*, n. 28(3).
- MILKIE, M.; KENDIG, S.; NOMAGUCHI, K. y DENNY, K. (2010): "Time with children, children's well-being, and work-family balance among employed parents" en *Journal of Marriage and Family*, n. 72(5), pp. 1329-1343, disponible en <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1741-3737.2010.00768.x/abstract>.
- MILLER, H. (2005): "A measurement theory for time geography" en *Geographical Analysis*, n. 37, pp.17-45.
- MILLWARD, H. y SPINNEY, J. (2011): "Time Use, Travel Behavior, and the Rural-Urban Continuum: Results from the Halifax STAR Project" en *Journal of Transport Geography*, n. 19(1), pp. 51-8.
- MIRALLES, C. (2011): "Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo" en *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, n. 31 (1), pp. 125-145.
- MIRALLES, C. y MARKET, O. (2009): "Ciudad compacta, la otra cara de la movilidad sostenible" en *Revista ambiente@*, disponible en <http://www.revistaambiente.es/WebAmbiente/marm/Dinamicas/secciones/articulos/Miralles12.htm>.
- SPINNEY, J. (2008): "Improving the number, timing, and location of trips: a GPS-assisted prompted recall approach", en *57th Annual Meeting of Canadian Association of Geographers*, May 20-24, Quebec.
- TORNS, T.; BORRAS, V.; MORENO, S. y RECIO, C. (2006): "Las políticas del tiempo: un debate abierto". Ayuntamiento de Barcelona, disponible en www.bcn.cat/nust.
- UNITED NATIONS (2005): *Guide to Producing Statistics on Time Use: Measuring Paid and Unpaid Work*. Department of Economic and Social Affairs, New York.

LA PROXIMIDAD EN BARCELONA. UN ANÁLISIS DESDE LOS TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO COTIDIANOS THE USE OF PROXIMITY IN BARCELONA. AN ANALYSIS THROUGH DAILY TRAVEL TIMES

Oriol MARQUET SARDÁ* y Carme MIRALLES-GUASCH**

RESUMEN

Para evaluar la importancia de la escala local y de barrio en la vida cotidiana y contribuir al debate acerca de la ciudad compacta, este documento define, mide y analiza los viajes de proximidad en la ciudad de Barcelona. Los datos proceden de una de las Encuestas de Movilidad Cotidiana (EMQ), que proporciona la muestra necesaria para identificar los viajes que se llevan a cabo dentro de la escala de barrio. Ello permite analizar los motivos por los que se utiliza la escala barrial, junto con la frecuencia con que los ciudadanos de Barcelona confían en esta escala para su movilidad cotidiana. En la etapa final del artículo, se evalúa, mediante un cambio de la escala de análisis, la recurrencia en la utilización de la proximidad dentro de áreas de estudio más pequeñas. En este ámbito, se analiza los efectos de la densidad y el nivel de ingresos.

Palabras clave: proximidad urbana, ciudad compacta, sostenibilidad, movilidad cotidiana.

ABSTRACT

To evaluate the importance of neighbourhood uses and local scale in everyday life and to contribute to the Compact City debate, this paper defines, measures and analyses proximity travel in Barcelona. Data were taken from the mobility surveys in Spain, which offers the depth required to identify journeys within neighbourhoods. These allowed analysing proximity dynamics, along with the frequency with which Barcelona residents rely on local scale in their daily mobility. During the final stage of the study, we evaluated the degree of proximity uses for defined areas similar to neighbourhoods, simultaneously testing the importance of density and income in local scale dynamics.

Keywords: urban proximity, compact city, sustainability, everyday mobility.

* Oriol Marquet Sardá (oriol.marquet@uab.cat), es miembro del Grupo de Estudios en Movilidad y Territorio, (GEMOTT). Departamento de Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona.

** Carme Miralles-Guasch (Carme.Miralles@uab.cat) es directora del GEMOTT (Grupo de Estudios en Movilidad y Territorio). Departamento de Geografía. Instituto de Ciencia y Tecnología Ambiental (ICTA), Universitat Autònoma de Barcelona.

1. Introducción

La proximidad urbana ha sido uno de los temas centrales en los nuevos discursos urbanos que giran en torno a la ciudad compacta o al *new urbanism*. Dentro de la complejidad que implica tratar de definir formas urbanas más sostenibles, la cercanía entre usos y servicios aparece como uno de los factores clave. Las dinámicas de proximidad tienen aportes positivos en una amplia variedad de aspectos, entre los que se cuentan algunos tan relevantes como la reducción de las emisiones, el gasto energético o la mejora del bienestar de los ciudadanos (OCDE, 2012). A pesar de su valoración positiva, pocos estudios académicos han tratado la proximidad desde la perspectiva del ciudadano, analizando cómo éste utiliza la escala sublocal y cuáles son sus preferencias. El presente artículo, explora cómo las personas de una ciudad mediterránea y compacta, Barcelona, utilizan su entorno más inmediato. Para ello se usan los desplazamientos cotidianos de proximidad, definidos mediante vectores de tiempo y espacio e identificados en la encuesta de viajes cotidianos en Cataluña del 2006 (ATM, 2006). Ello permite examinar la frecuencia en que los ciudadanos utilizan la escala urbana de la vecindad para realizar sus actividades cotidianas, cuáles son los motivos que generan este tipo de movimientos y analizar sus niveles de intensidad en las distintas partes de la ciudad. El uso de los datos de movilidad, además, permite valorar algunos de los factores explicativos que la literatura ha considerado determinantes para la existencia de este tipo de dinámicas urbanas.

Un aspecto positivo de observar los fenómenos de cercanía urbana, desde el punto de vista de la movilidad es que permite analizar lo que las personas hacen y no lo que la estructura de la ciudad les permite hacer. En la mayoría de los estudios, se examinan las posibilidades físicas de una determinada área urbana bajo el supuesto de que los ciudadanos tienen comportamientos homogéneos dentro de unas mismas características del entorno. Aquí se realiza el camino inverso, conocer primero de qué forma los ciudadanos usan el espacio inmediato, y poder relacionar estos comportamientos con las diferentes características de la ciudad.

1.1. Ciudad compacta y movilidad

En los últimos años, el concepto “compacticidad” está ganando aceptación entre académicos y urbanistas como una de las formas urbanas capaces de hacer frente a las externalidades negativas, tanto del modelo urbano extensivo como del transporte privado (Dempsey, 2010). La ciudad compacta está a menudo relacionada con conceptos como los TOD (*Transit Oriented Developments*), el *New Urbanism* o el movimiento *Smart growth* (Neuman, 2005). Todas estas ideas sobre la ciudad giran en torno a las altas densidades de población, a una amplia oferta de transporte público y a la mixticidad de usos, con el objetivo de proporcionar una mejor calidad de vida a la ciudadanía, ampliando sus niveles de accesibilidad y reduciendo las externalidades negativas sobre el medio natural (Banister, 2006, 2008; Dempsey *et al.*, 2012; OCDE, 2012).

Uno de los temas donde la idea de compacticidad urbana tiene más argumentos favorables es en la movilidad cotidiana de la población. Su relación discurre sobre

tres ejes principales de reflexión: la cuestión del medio ambiente, la importancia de la *walkability* y el uso del tiempo social.

El aspecto ambiental es uno de los ejes centrales del debate entre forma urbana y sostenibilidad (Loo y Chow, 2006), desde que Newman y Kenworthy (1989) señalaran que el entorno construido puede incidir de forma notable en el consumo de energías para el manejo del transporte. Una larga tradición de estudios han estado identificando las consecuencias que la forma urbana tiene en la elección modal de los individuos, y con ella, el desigual uso de combustible. (TRB, 2005; Brownstone, 2008 y TRB, 2009). De ahí aparece la idea, a principios de la década de los 90, que una ciudad compacta está relacionada con modelos de movilidad más sostenibles. (Fulford, 1996; OCDE, 2010, 2012; Dempsey, 2010).

La recuperación del peatón como uno de los actores urbanos imprescindibles en el espacio público de la ciudad ha sido otra de las líneas de investigación más fructíferas en este ámbito, desde distintas disciplinas científicas (Alshalalfah y Shalaby, 2007). Por un lado el caminar, junto a la bicicleta, se ha incorporado a los estudios de los transportes urbanos en la medida que se identifican como medios de transporte no motorizado (Boer *et al.*, 2007; TRB, 2005) que, en el marco del nuevo paradigma de la sostenibilidad, adquieren nuevas virtudes, ya que no consumen energías y no contaminan, a la vez que son los medios de transporte más democráticos (Delbosc y Currie, 2011). Andar otorga un grado de accesibilidad universal -entendida como la capacidad de las personas de poder llegar a un lugar determinado, con un esfuerzo razonable (Miralles-Guasch, 2002), pues casi todas las personas son peatones, sin discriminación de renta, habilidad, género o etnia. También algunos trabajos de salud pública se han interesado por los patrones de movilidad generados por la forma urbana compacta, al incrementar la actividad física de la población por una mayor presencia de los medios de transporte no motorizados (Boer *et al.*, 2007; TRB, 2005).

Finalmente, algunos autores (Robert, 1992; Mückenbergh, 2009 y Miralles-Guasch, 2011) han estudiado el impacto que el aumento de las distancias entre las actividades diarias ha tenido en los tiempos de viaje. Estos análisis se basan en la idea de que, dentro de un tiempo limitado –24 horas–, aumentar algunos tiempos de viaje requiere la reducción de otros, para que el tiempo total no exceda de los límites razonables. Por ello la ampliación del tamaño funcional de la ciudad ha generado el surgimiento paralelo de dinámicas de pequeña escala (Méndez *et al.*, 2009). En la medida que para realizar algunas actividades, como la laboral, se tiende a aumentar el tiempo de desplazamiento, esto se compensa con el incremento de actividades próximas, en compras u ocio, e intensifica la escala del barrio (Timmermans *et al.*, 2002 y Duran, 2007).

1.2. La proximidad, elemento definitorio de la ciudad compacta

Las dinámicas de proximidad espacial o, lo que es lo mismo, la ubicación cercana de las distintas funciones urbanas –residencia, trabajo, comercio, equipamientos y servicios– intensifica la utilización del barrio. Lo que para Banister (2008) incrementa la accesibilidad de la población y mejora su entorno. Una de sus consecuencias es que los estudios urbanos y las políticas públicas están

redescubriendo esta escala urbana y con ella los trabajos precursores de Jane Jacobs (1961).

Pero, ¿de qué manera se aborda la proximidad? Muchos investigadores han realizado estudios desde el nivel territorial, midiendo la densidad de población y aspectos de los entornos urbanos utilizando diversas metodologías (Brownstone y Golob, 2009; Boyko y Cooper, 2011). Por lo general, se ha tratado de delimitar lo denso que la ciudad tiene que ser para generar desplazamientos más cortos. O cuán mixtos deben ser los usos del suelo a fin de obtener la diversidad necesaria para generar proximidad (Cera, 2003; Geurs y Van Wee, 2004; Ewing *et al.*, 2011). En la mayoría de los casos se analizan asentamientos urbanos ya existentes y se trata de calcular los efectos que un cambio particular en estos territorios puede tener en la movilidad de sus habitantes.

Aunque esta dimensión territorial de la proximidad es innegable, es necesario ir más allá de la distancia topológica para incorporar elementos contextuales como el tiempo de viaje o el entorno urbano en el que se producen estas dinámicas (Brennan & Martin, 2012). Los desplazamientos y la accesibilidad pueden ser tratados como un atributo temporal relacionado con los tiempos de viaje, de hecho el tiempo es tan inherente a la proximidad como lo es el espacio (Banister, 2011). En otras palabras, las dinámicas de proximidad solo aparecen allí donde interactúan cercanía física entre origen y destino con formas de accesibilidad al alcance de la población. Es por eso por lo que debe ser entendida como una combinación de atributos espaciales y temporales específicos, una doble condición que puede ser observada a través del análisis de la movilidad.

Y es que, a pesar de ser vista como una característica urbana deseable para nuestras ciudades (Kockelman, K., 1997; Ewing *et al.*, 2002; Kaido y Kwon, 2008, 2011 y Banister, Boyko y Cooper, 2011), la proximidad rara vez ha sido definida o analizada desde el punto de vista del uso cotidiano que de ella hacen de las personas. El presente trabajo se sitúa en este punto analítico, estudiando el uso que los ciudadanos hacen de su barrio más cercano, a través de sus desplazamientos cotidianos.

1.3. Tiempo y espacio como componentes de la proximidad

Una de las dificultades del análisis de la proximidad desde el punto de vista de la movilidad radica en el hecho de que la relación entre el espacio y el tiempo de viaje en la ciudad no es lineal, sino que depende en gran medida de la velocidad específica de cada medio de transporte (Rodrigues *et al.*, 2006). Lo que significa que se debe contemplar, no solo el tiempo viajado sino también la elección modal del desplazamiento.

Para ello es necesario establecer una definición de los desplazamientos breves. Ryley (2008) los identificó como aquellos viajes que implicaban menos de 10 minutos, pero para establecer la distancia recorrida en dentro de este periodo de tiempo hay que tener en cuenta el medio de transporte utilizado. En este sentido, los medios de transporte más relacionados con la proximidad son los no motorizados, especialmente el ir andando, que incorpora velocidades no superiores a los 4,5km/h

(Rietveld, 2000). Al cruzar viajes breves con bajas velocidades de desplazamiento, se obtiene un desplazamiento ubicado en la escala de barrio de la ciudad.

2. Metodología

Para analizar el uso de la proximidad, partiendo de las pautas de movilidad de las personas, se ha utilizado un método desarrollado en etapas secuenciales. La primera estudia los viajes de hasta 10 minutos en la ciudad, como un acercamiento inicial a esta tipología de desplazamientos. Después, se analizan sólo los trayectos breves, aquellos que, al hacerse andando, con 10 minutos de tiempo máximo, recorren distancias pequeñas. Son los que se han definido como desplazamientos de proximidad. A partir de aquí se examinan sus frecuencias, los motivos que los inducen y su distribución en la ciudad. Después el análisis cambia de escala y utiliza el nivel de barrio, con el fin de comparar la distribución espacial de los desplazamientos de proximidad y buscar que factores pueden explicar las diferencias

2.1. Ámbito de estudio

El área de estudio es el municipio de Barcelona, que en 2006 tenía 1,6 millones de habitantes. Con una división administrativa en 10 distritos y 73 barrios. Cerca del 90% de los 102,2 kilómetros cuadrados del municipio están urbanizados con altos niveles de compacticidad y de densidades constantemente altas (Muñiz y Galindo, 2005). Las características morfológicas de la ciudad son regulares, con una urbanización continua de edificios que no exceden los 8 o 9 pisos (Busquets, 2004). Los usos del suelo mixtos son también una característica importante, con una estructura comercial marcada por el pequeño comercio. El ingreso promedio de las familias se situaba en los 17.900 euros en 2006, con diferencias significativas en su distribución. Finalmente, otra característica de Barcelona es su sistema de transporte público integrado por líneas de metro, tren, tranvía y autobuses.

2.2. Fuentes de datos

La Encuesta de Movilidad Cotidiana –EMQ06– (ATM y GC, 2006) ha sido la principal fuente de datos utilizada en el análisis. Una encuesta realizada por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña y por la Autoridad del Transporte Metropolitano, con el objetivo de describir los desplazamientos de la población residente en Cataluña. Como en la mayoría de las encuestas oficiales de movilidad, un desplazamiento es identificado por el motivo que lo induce.

La encuesta estructura sus datos en 856 zonas de transporte para el conjunto del territorio catalán. Estas generalmente coinciden con los municipios, pero Barcelona, debido a su tamaño, está dividida en 63 zonas de transporte. Del total de las 106.091 entrevistas telefónicas realizadas (asistidas por ordenador, CATI), un 23% se localizaron en Barcelona. Una muestra que permite un tratamiento estadístico a nivel local y sublocal.

La EMQ06 ofrece información de los viajes, de su distribución territorial, y de algunas características socioeconómicas de los individuos que los realizan. Esto permite analizar la movilidad en relación con los factores territoriales y socioeconómicos. La información sobre movilidad incluye la elección del modo de transporte, el tiempo empleado en el viaje y el grado de acceso a los distintos modos de transporte. Las características territoriales comprenden las zonas de transporte de origen y destino del desplazamiento, entre otras. Por último, entre las diversas preguntas demográficas que se plantearon en los cuestionarios se encuentran el sexo, la edad y la situación laboral. La encuesta también proporciona información acerca de las motivaciones que generaron cada viaje. Por lo que es posible diferenciar la movilidad ocupacional, generada por el trabajo y el estudio de la movilidad personal, que incluye actividades tan diversas como ir de compras, al médico, las visitas sociales, acompañar personas, gestiones personales, o actividades de ocio.

Los datos utilizados se corresponden a los desplazamientos que tienen un origen o destino dentro de Barcelona, realizados por personas mayores de 16 años, en un día laborable. El nivel de confianza se fijó en 95,5% con un error relativo de $\pm 0,67\%$.

Para poder relacionar de forma efectiva el análisis de la movilidad con características urbanas y socioeconómicas también se han utilizado algunos datos procedentes de la amplia información recopilada por el servicio oficial de estadística del Ayuntamiento de Barcelona. Las dos principales variables utilizadas fueron la densidad de población de cada barrio y el ingreso medio de la familia del 2006, año de referencia de la EMQ06.

2.3. Escalas de análisis

En el análisis se han utilizado dos escalas territoriales, una municipal y otra submunicipal, asimilable a la escala de barrio. La primera es útil para tener una visión general de las dinámicas de proximidad del conjunto de Barcelona. La segunda es más adecuada a la dimensión de este tipo de desplazamientos y a la vez permite analizar algunos factores explicativos que determinan la distribución de las dinámicas de proximidad.

Para examinar esta dimensión barrial fue necesario diseñar áreas de estudio que, a pesar de su pequeño tamaño, tuvieran una muestra con significación estadística suficiente. El resultado fue el diseño de 15 áreas de estudio con las que se pudo trabajar con información de movilidad de la EMQ06 y datos territoriales y demográficos extraídos del servicio estadístico del municipio de Barcelona. Además de homologar los límites y de asegurar la significación de la muestra, estas áreas también ofrecían características urbanas similares en términos de densidad de población e ingresos disponibles (Figura 1).

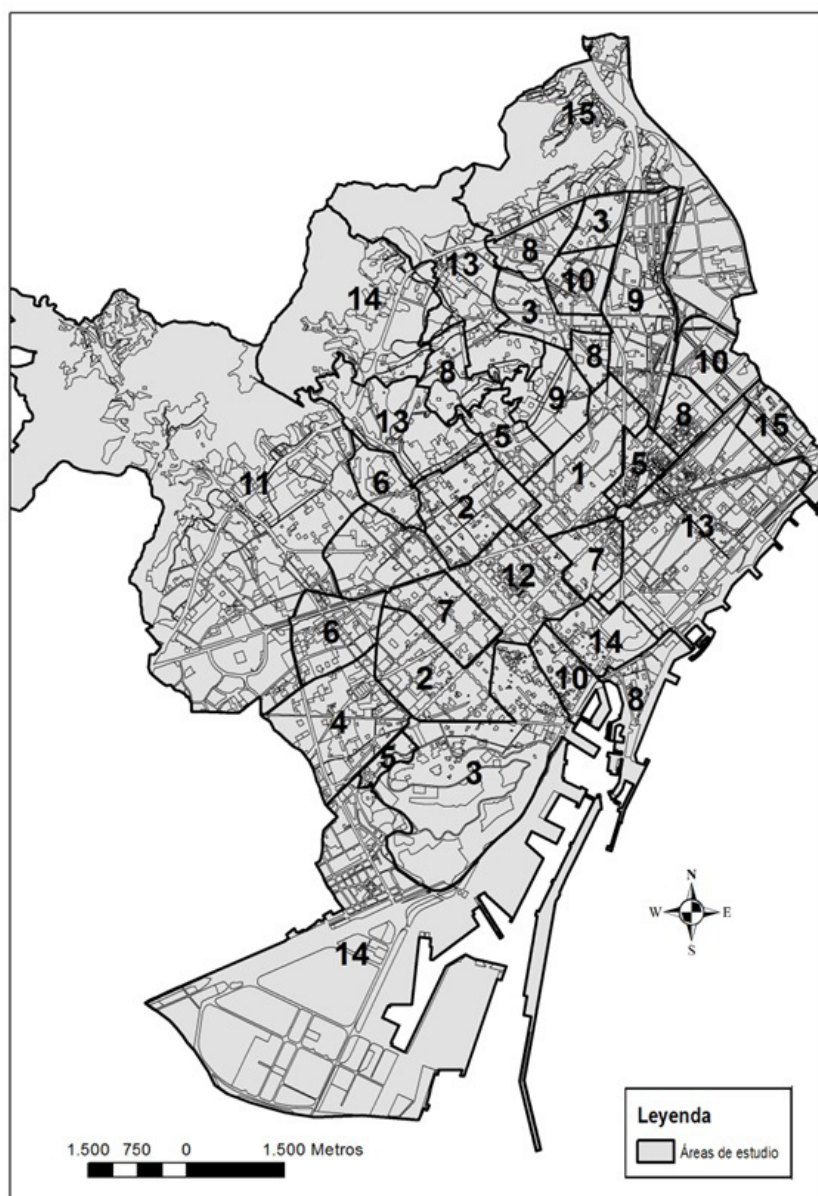


Fig. 1. Zonas de estudio.
Fuente: elaboración propia.

3. Resultados

Los resultados se presentan, primero, con una descripción de los tiempos de los desplazamientos en relación a los motivos que los generan, haciendo especial hincapié en aquellos que no sobrepasan los 10 minutos andando, definidos como desplazamientos de proximidad. En ellos se analiza la distancia recorrida y las actividades alcanzadas. Unos datos que definen la intensidad de la cercanía y el uso del barrio en la ciudad de Barcelona. Por último, se identifican las características urbanas de la ciudad y las condiciones socioeconómicas de su población como factores explicativos de la proximidad en Barcelona.

3.1. Desplazamientos breves, una cuestión de tiempo

Los ciudadanos mayores de 16 años realizan 4.667.921 desplazamientos en un día laborable, una cifra que representa el 90% del total de trayectos en Barcelona. El promedio es de 3,3 viajes al día por persona por lo que invierten una media de 79 minutos diarios. Su reparto modal es: 45% en medios no motorizados (que en el caso de Barcelona corresponden principalmente a pie), 32% en transporte público y 23% en vehículo privado, principalmente coche. Si se considera el propósito del viaje, 6 de cada 10 desplazamientos se deben a movilidad personal, el resto está relacionado con el trabajo o estudio.

En términos de tiempo, más de un tercio de los desplazamientos en la ciudad tienen un máximo de 10 minutos. En total existen 1,5 millones de desplazamientos diarios en este intervalo, de los cuales, casi el 50% implica tan sólo 5 minutos de viaje. Su reparto modal es distinto de la que se da para el conjunto de desplazamientos de la ciudad, ya que se realizan principalmente en medios no motorizados (76%), seguidos por el vehículo privado (17%), y sólo el 7% utiliza transporte público.

En conjunto, un 43% de la movilidad personal se ubica en esta franja de tiempo en cambio sólo representa un 26% del total de la movilidad laboral. Sin embargo la relación entre tiempo de desplazamiento y motivo que lo genera requiere de un análisis más detallado. La figura 2 muestra cómo los ciudadanos distribuyen de forma distinta los tiempos de desplazamiento según se trate de movilidad personal u ocupacional. Los motivos personales son más frecuentes en los trayectos breves (1-5 min y 5-10 min). En el caso de los desplazamientos de entre 11-15 minutos la distribución es similar, mientras que en los viajes que requieren de más de 16 minutos, la movilidad ocupacional tiene un mayor protagonismo. Una distribución que reafirma la idea que los tiempos breves de desplazamiento se ubican en aquellos motivos que pueden equilibrar la cantidad de tiempo total diario dedicado a ello. Si los viajes al trabajo tienen tiempos extensos, los viajes para actividades personales tienen que ubicarse en franjas de tiempo menor.

Cuando se detallan los motivos que inducen estos viajes (Figura 3), las compras cotidianas aparecen como la actividad más frecuente, un 60% utilizan un máximo de 10 minutos. Además el 49% de los viajes para acompañar a personas (por lo general los niños a la escuela), el 32% de las gestiones personales y un 31% de las actividades de ocio también se resuelven en menos de 10 minutos de viaje.

Entre las actividades que menos los utilizan se encuentra el “ir al trabajo” o “ir a estudiar” con un 21,6 y un 25,4% respectivamente.

La información que ofrece la figura 3 refleja a las preferencias de los ciudadanos y las posibilidades que ofrece la ciudad, pues la estructura y la mezcla de usos son imprescindibles para que se puedan generar los desplazamientos breves.

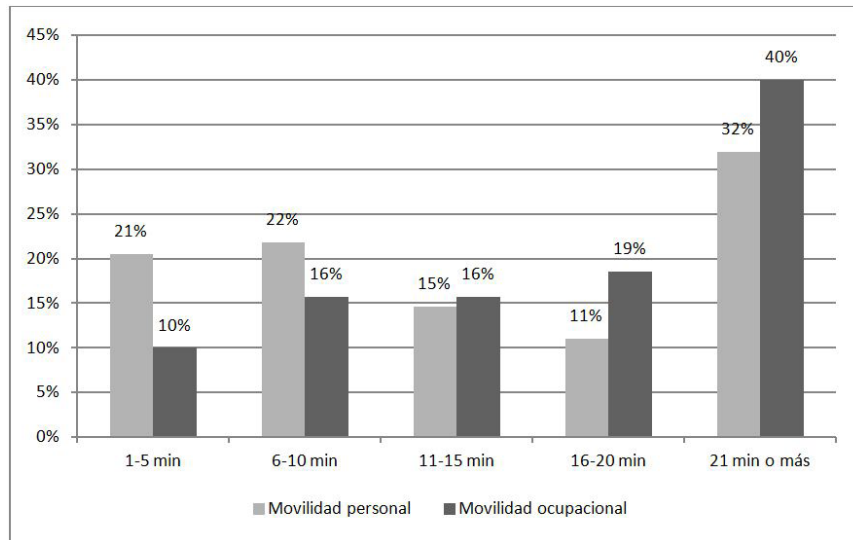


Fig. 2. Distribución de la movilidad personal/ocupacional según tiempos de desplazamiento.
Fuente: elaboración propia a partir de datos EMQ06.

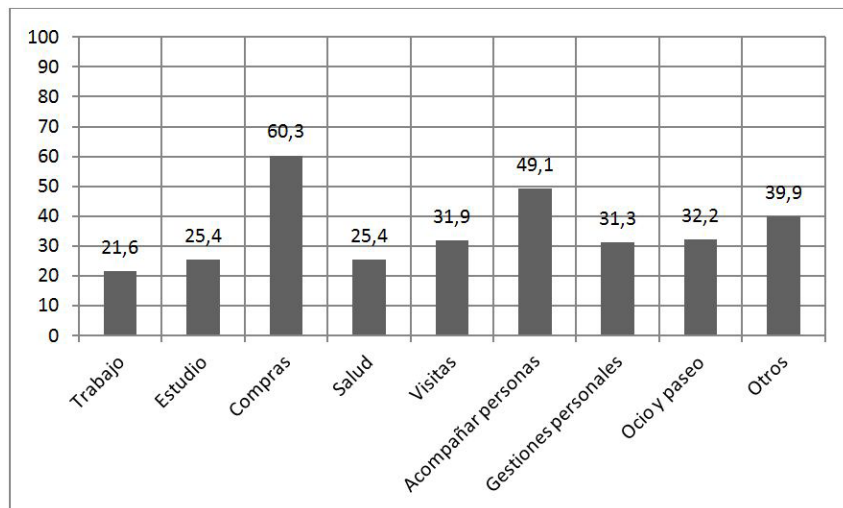


Fig. 3. Porcentaje de desplazamientos cortos (<10 min) según motivo del desplazamiento.
Fuente: elaboración propia a partir de datos EMQ06.

3.2. Del tiempo a la distancia

Pero el tiempo es sólo una de las variables que define los desplazamientos, estos también se explican a través de la distancia recorrida, por lo que la velocidad siempre desempeña un papel fundamental. Y con ella los medios de transporte utilizados, al imprimir distintas velocidades a cada uno de ellos. Un peatón puede caminar una distancia de 650 m a una velocidad de 4 km/h, lo que en Barcelona significa seis calles del Ensanche. Y es esta distancia lo que une la tipología de desplazamientos breves (como máximo 10 minutos de tiempo a una velocidad de peatón) con las dinámicas de proximidad. Otras velocidades significarían distancias que no podrían incluirse dentro de estas dinámicas.

En un día laborable en Barcelona se realizan 1,1 millones de estos desplazamientos de proximidad, que representan el 24% de todos los trayectos. Un dato importante, para entender la intensidad de la cercanía en la ciudad, es que más de la mitad de estos viajes tienen tiempos máximos de cinco minutos, lo que significa una distancia recorrida mucho menor. Unos y otros datos ayudan a entender la magnitud de la proximidad que tiene Barcelona, lo que le ha permitido conservar su vitalidad urbana en escalas de vecindad.

Un aspecto importante para comprender la movilidad que se ubica en espacios de cercanía, son las razones que generan este tipo de viajes. La figura 4 muestra la frecuencia de los desplazamientos de proximidad según el motivo del trayecto. Las compras, con un 55%, son las que generan más desplazamientos de este tipo, seguido de acompañar personas (38%). Los que tienen menor presencia son los viajes por actividad laboral (11%).

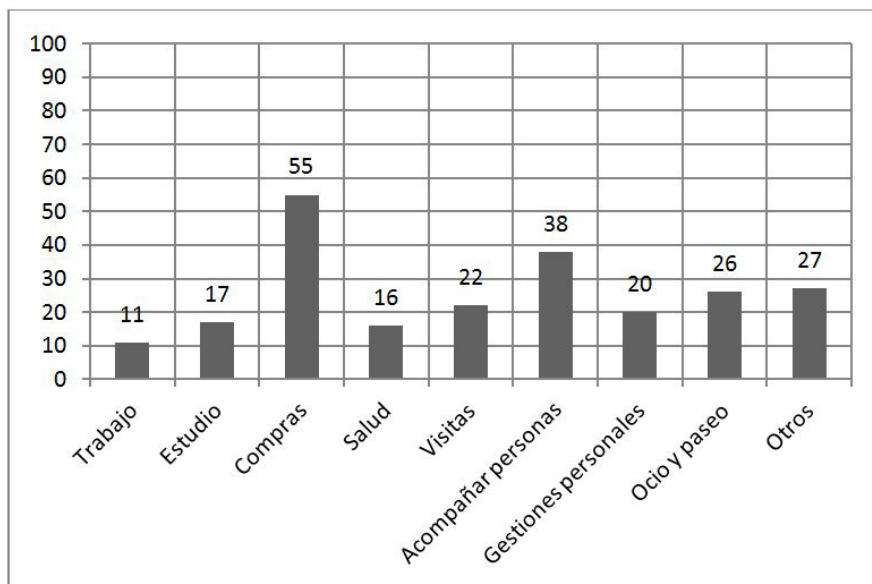


Fig. 4. Porcentaje de desplazamientos de proximidad (a pie y <10 min) según motivo del desplazamiento.
Fuente: elaboración propia a partir de datos EMQ06.

De estos datos se destaca que la proximidad está mucho más relacionada con las actividades personales que con las profesionales, vinculando la utilización del barrio al campo personal y doméstico. Mientras que la menor presencia de la proximidad en las actividades laborales refleja una desconexión entre los ámbitos de empleo y residencia (Poli, 2009; Miralles-Guasch, 2011). Sin embargo, y a pesar de que los desplazamientos al trabajo no son, en su gran mayoría, de proximidad, lo que sí se puede destacar es que Barcelona aún conserva lugares de trabajo a menos de 10 minutos andando desde la residencia. Una distribución de funciones que es una expresión real de su mixticidad.

3.3. Distribución del uso de la proximidad en la ciudad

La introducción de las 15 áreas de estudio, construidas para el estudio a partir de la delimitación utilizada por la EMQ dentro de la ciudad de Barcelona, permite observar la distribución espacial de las dinámicas de movilidad dentro del ámbito barrial. Así se logran analizar los desplazamientos de proximidad en un ámbito territorial más apropiado. Por su tamaño, las zonas de estudio tienen una distancia entre sus límites que puede ser recorrida en 20 minutos andando, es decir que se puede llegar desde su centro a su límite mediante un viaje de proximidad. Por último, el cambio de escala permite realizar análisis comparativos entre áreas y así detectar qué aspectos determinan la existencia de este tipo de movilidad.

La figura 5 muestra la distribución de los desplazamientos de proximidad para cada zona, y lo primero que se observa es que la amplitud entre los máximos y los mínimos es muy reducida (entre el 22 y el 27%), dando una imagen de la ciudad bastante uniforme. De hecho, 11 de las 15 áreas se sitúan muy cerca del 24%, media de los desplazamientos de proximidad de toda la ciudad.

Esta uniformidad inicial tiene sus orígenes en una distribución bastante equilibrada de los servicios y los equipamientos en la ciudad de Barcelona. La ubicación de las escuelas, de los centros de salud o de los 40 mercados municipales es un buen ejemplo de ello. También una estructura comercial caracterizada por el mediano y pequeño comercio, ubicados en distintos subcentros de la ciudad y que ocupan el 16% de la superficie urbana, favorecen las dinámicas de proximidad. Otra de las características que ayuda a entender esta distribución uniforme son las altas densidades residenciales en la mayoría de las zonas de la ciudad. El 80% de la población reside en entornos urbanos con densidades superiores a los 15.000 hab/km².

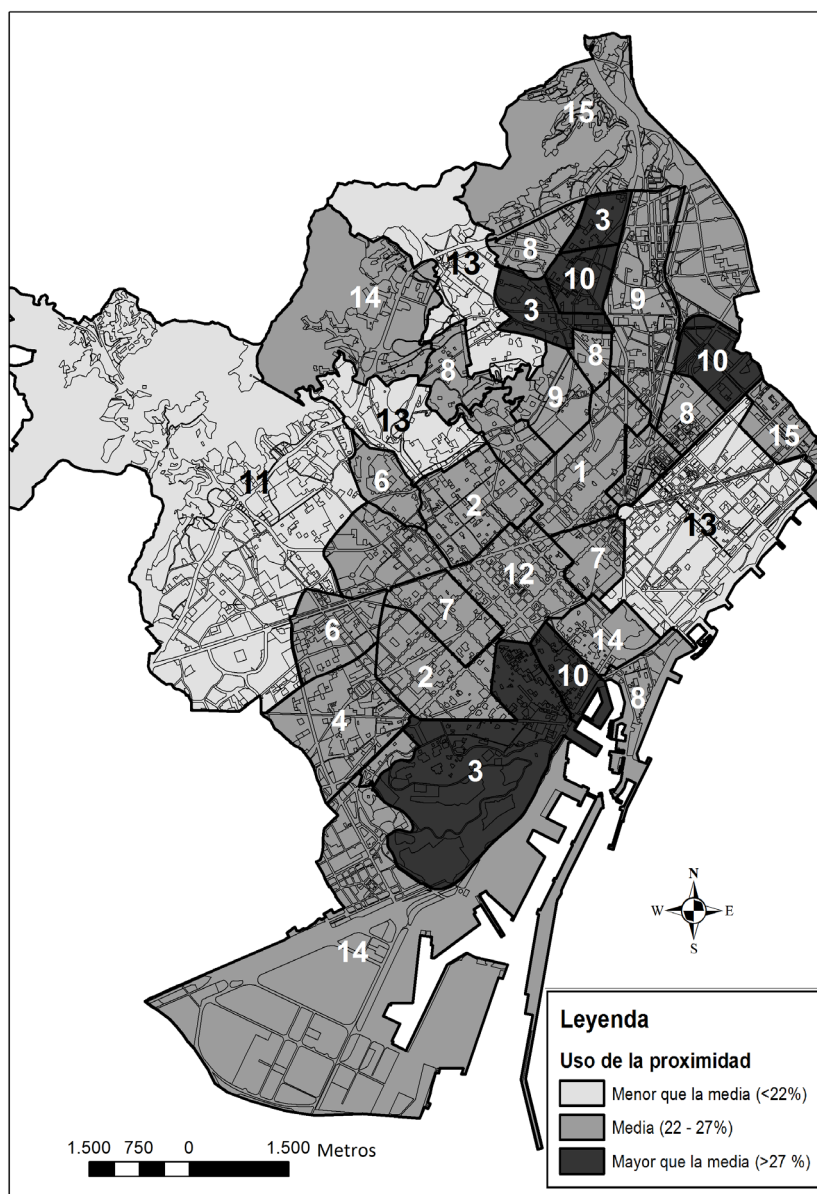


Fig. 5. Distribución del uso de la proximidad según zonas de estudio.
Fuente: elaboración propia a partir de datos EMQ06.

Pero más allá de las similitudes, lo que es interesante es analizar las zonas con valores de uso de la proximidad más dispares. En ese aspecto existen cuatro áreas con diferencias remarcables en la utilización de la escala de cercanía. Dos de ellas muestran cuantías más altas que la media, mientras que las otras dos cuentan registros menores. Las dos primeras son las áreas 10 y 3, donde el 30,4% y el 28,5% del total de desplazamientos se resuelven andando y en menos de 10 minutos. Por el contrario, las áreas 11 y 13, con un 19% y un 22% respectivamente, marcan el mínimo de la ciudad. Las áreas 10 y 3, las que más desplazamientos de proximidad concentran, agrupan el núcleo histórico de la ciudad, así como áreas de urbanización mixta desarrolladas entre 1960 y 1970, con una importante diversidad de tipologías edificatorias. No se trata ni de áreas periféricas ni de áreas céntricas y su tejido urbano se define por altas densidades, con edificios de tipología diversa sin que superen los 8 o 9 pisos de altura. Estas áreas concentran una gran proporción de población mayor de 65 años (23%) así como de población inmigrante (>40%). Por su parte, las áreas 11 y 13, que muestran un menor uso de la proximidad, están localizadas en la periferia del municipio, con características de urbanización dispersa y en algunas partes con construcciones más recientes (más del 15% de los edificios construidos es posterior a 1980). Con una presencia mayoritaria de población adulta (30-64 años) y joven (16-29) con niveles de ingresos por encima de la media.

Por último cabe destacar el Ensanche de Cerdá, como estructura urbana más reconocible de Barcelona, que muestra valores medios de utilización de la escala próxima. Su red de calles verticales y horizontales ocupa el centro geográfico de la ciudad y con densidades brutas por encima de los 30.000 habitantes/km² permite una utilización estable de la proximidad, siempre cercana a la media de los 24% de la ciudad.

3.4. Factores explicativos

Para explicar estas diferencias en el uso de la proximidad, la literatura ha identificado las características urbanas junto con la condición socioeconómica de la población, como factores clave de la movilidad urbana. Dentro de las muchas variables usadas, la densidad de población (Greenwald and Boarnett, 2001; Rodrigues *et al.*, 2009 y Litman & Steele, 2009) y la renta per cápita (Frank *et al.*, 2005; García Palomares, 2008 y Brownstone & Golob, 2009) han sido las más recurrentes, por tratarse de variables de fácil utilización y porque pueden actuar como indicadores que integren otras variables.

La densidad sirve como representación del entorno construido (Boyko y Cooper, 2011). En tipologías de ciudad europeas como Barcelona las altas densidades equivalen a concentraciones de población y generalmente también de servicios y comercio. Además, al tratarse de una medida de concentración, la densidad también es útil para discriminar entre tejido urbano compacto o disperso.

La densidad bruta alcanza cifras elevadas, en la figura 6 se observa que 11 de las 15 áreas tienen valores superiores a los 20.000 hab/km², con mayores densidades en el centro que en la periferia. El hecho de que la mayoría de zonas cuente con

densidades muy altas, provoca que esta no sea una de las variables más explicativas para la presencia de proximidad.

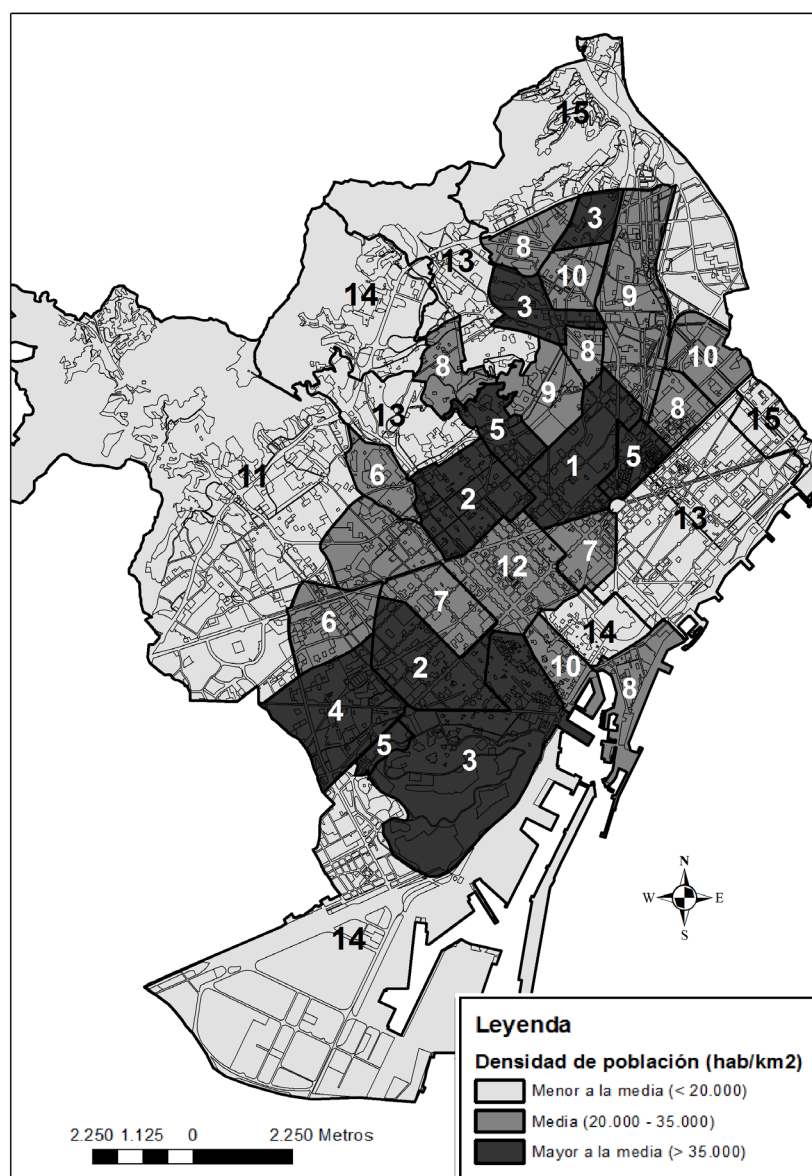


Fig. 6. Distribución de la densidad de población según áreas de estudio.
Fuente: elaboración propia a partir de datos EMQ06.

Sin embargo los matices que presenta la ciudad son, en este marco analítico, importantes. Así, zonas con densidades por encima de los 35.000 hab/km² albergan un 14% más de desplazamientos cercanos que las zonas con valores de densidad por debajo de los 20.000 hab/km². A mayor densidad, mayor utilización del barrio cercano, pero una vez se supera un cierto nivel de densidad, el uso de la proximidad ya no varía significativamente. Por encima de los 15.000 hab/km² la densidad deja de estar correlacionada significativamente con el uso proximidad. En zonas con la suficiente masa crítica de personas y servicios, más densidad deja de ser equivalente a mayor uso de la escala cercana.

La densidad pues, es tanto una precondition como una catalizadora de la presencia de dinámicas de proximidad. Aun así, en entornos urbanos densos y compactos no basta para explicar por qué algunas zonas albergan más actividad de barrio que otras. Existen otros factores, algunos de ellos aún relacionados con las condiciones físicas de la ciudad, como el número de servicios y equipamientos que cada área ofrece a sus ciudadanos. Como ejemplo se puede mencionar que, a pesar de que las áreas 14 y 15 tienen densidades similares a las áreas 11 o 13, en las primeras los comercios y servicios ocupan un 42% de la superficie catastral, mientras que en las segundas esta cifra es de un 34%. Una mayor oferta de destinos cercanos disponibles contribuye a que las primeras alberguen más desplazamientos de proximidad.

La otra variable utilizada en relación con la presencia de proximidad ha sido el nivel de ingresos de la población. Este indicador resume además otros factores socioeconómicos, como el nivel de motorización o el acceso al sistema de transporte público.

La distribución espacial de los ingresos es mucho más desigual que la densidad y sigue algunos patrones fácilmente identificables (Figura 7). Mientras que la renta media de la ciudad se situaba en los 17.900 euros/año, las áreas urbanas ubicadas en el oeste de la ciudad están muy por encima de este promedio, con ingresos de hasta 29.000 euros/año. Por el contrario, el núcleo histórico de la ciudad y algunas zonas ubicadas al norte, en el distrito de Nou Barris son las áreas con menos ingresos, alrededor de 11.200 euros/año. Son estas zonas con menor renta (zonas 3, 15, 8 y 10) las que albergan mayor utilización de la proximidad (25% de media). En las zonas de rentas más altas (6, 11, 12) el uso de los desplazamientos de proximidad es solo del 20,6% lo que parece vincular la variable nivel de renta con el uso de los desplazamientos de proximidad en la movilidad cotidiana. De hecho, el nivel de ingresos aparece como la variable más importante para explicar las variaciones de uso de la escala barrial entre las zonas de estudio, especialmente en aquellas áreas por encima de los 15.000 hab/km².

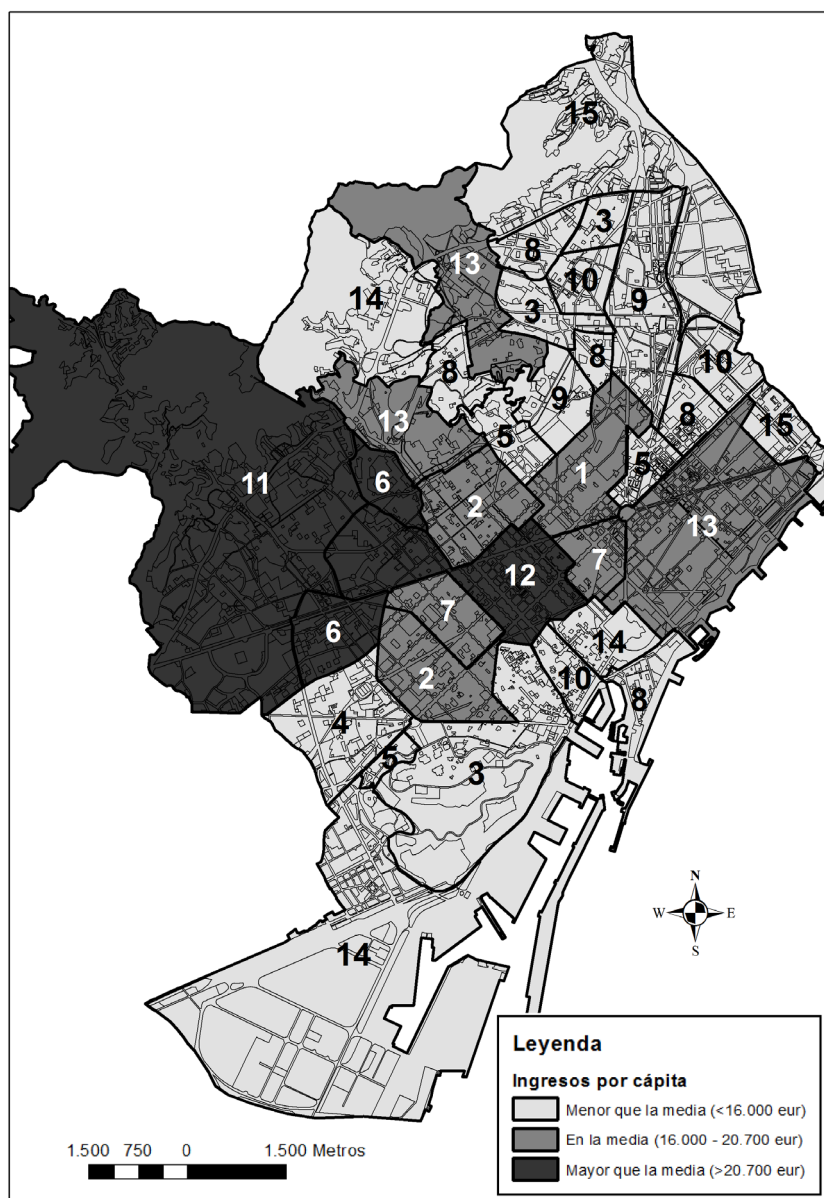


Fig. 7. Nivel de ingresos según áreas de estudio.
Fuente: elaboración propia a partir de datos EMQ06.

Porque el hecho de que las áreas con menores ingresos tienden a desarrollar mayores niveles de uso de la proximidad parece estar relacionado con el acceso al transporte privado. La motorización está estrechamente vinculada al nivel de ingresos (Scheiner, 2010). En el caso de Barcelona la disponibilidad de vehículo privado es un 25% más alta en las zonas de mayores ingresos, respecto a las zonas de menor renta. No tener acceso al coche impide realizar desplazamientos largos en rangos cortos de tiempo, y por tanto se opta en mayor medida por desplazamientos más próximos. Además, una menor motorización aumenta el uso de medios no motorizados, que son una condición definitoria de los desplazamientos de proximidad.

4. Conclusiones

Los nuevos discursos urbanos como la ciudad compacta y el movimiento *new urbanism* entienden que la proximidad entre las distintas funciones de la ciudad genera modelos de movilidad más sostenibles y democráticos. Pero lo que define la proximidad no es sólo la distancia topológica o euclidiana que separa un origen de un destino sino la capacidad que tienen las personas de trasladarse de un punto a otro en un tiempo y en un modo adecuado (Brennan y Martin, 2012). La proximidad por tanto incluye tanto el tiempo de trayecto como la distancia cubierta en ese mismo desplazamiento. Mientras los viajes breves sirven para explorar esta primera acepción temporal, los movimientos que además de ser breves se realizan a pie remiten a trayectos que han tenido lugar dentro de la escala de barrio, recorriendo distancias menores de 600 metros. A través de la observación de este tipo de desplazamientos es posible explorar el funcionamiento diario de nuestras unidades barriales, entendidas como las unidades de funcionamiento básico de la ciudad compacta.

El uso de dos escalas analíticas permite combinar el estudio de datos agregados a nivel municipal con el estudio de un ámbito más detallado como es la escala barrial. Gracias a este análisis multiescalar se puede cuantificar la importancia de los desplazamientos de proximidad para el conjunto de la movilidad cotidiana de la ciudad, al mismo tiempo que se observa este tipo de movilidad de corta distancia desde su ámbito más adecuado.

Los trayectos de cercanía suman hasta un cuarto del total de viajes que se emprenden en la ciudad en cualquier día laborable. El aspecto más importante de la forma en que la población utiliza este tipo de desplazamientos es que están estrechamente vinculados con la movilidad personal. Un 80% de todos los desplazamientos breves hechos a pie sirven a este tipo de motivos. Esto indica que mientras se tiende a invertir mayores tiempos de desplazamiento en viajes relacionados con el trabajo, los asuntos personales se realizan mayoritariamente dentro de la escala de barrio. A pesar de eso Barcelona aún mantiene un número importante de empleos localizados dentro de la esfera de la proximidad.

Estas dinámicas de proximidad existen gracias a las características morfológicas de la ciudad, definidas por un tejido urbano homogéneo con densidades altas y con usos del suelo mixto, así como una tradición de planeamiento centrada en la buena distribución de los servicios y equipamientos urbanos (Busquets, 2004). Aun

así, cuando se examina la distribución de estos desplazamientos por zonas más pequeñas, existen variaciones significativas en la intensidad de uso de esta escala sublocal, que pueden ser explicadas por una combinación de los valores de densidad de población y niveles de renta.

En el caso específico de Barcelona, la relevancia de la densidad se ve diluida por las características constantes del tejido urbano. Por el contrario, el factor ingresos tiene una mayor incidencia. Los resultados sugieren que la densidad de población es un elemento necesario para la presencia de dinámicas de proximidad. Se necesita de una masa crítica de población, servicios y comercio para generar este tipo de trayectos dentro del barrio. Pero por encima de los 15.000 hab/km², mayor densidad no implica mayor proximidad, sino que ésta viene determinada en mayor medida por otro factor: el nivel de ingresos. El nivel de renta actúa sobre la movilidad cotidiana al condicionar el acceso al medio de transporte privado y público. Así, la menor motorización de las zonas con menores ingresos impulsa a localizar una mayor cantidad de desplazamientos dentro del ámbito barrial, asequible mediante un viaje a pie de menos de 10 minutos.

Estudiar la proximidad desde el punto de vista de la movilidad contribuye a aumentar el conocimiento sobre unas dinámicas que implican una gran cantidad de pequeños desplazamientos y que se usan para una gran cantidad de motivaciones distintas. Esta mirada a los desplazamientos de proximidad conforma en gran medida el latido de la ciudad y deberían ser estudiados de forma acorde al protagonismo que tienen en la vida cotidiana de la población.

5. Bibliografía

- ALSHALALFAH, B. y SHALABY, A. (2007): "Case study: Relationship of walk access distance to transit with service, travel, and personal characteristics" en *Journal of Urban Planning and Development*, n. 133 (2), pp. 114-118.
- ATM –[Autoritat de Transport Metropolità]– y GC –[Generalitat de Catalunya]–, (2006): *Enquesta Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità y Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- BANISTER, D. (2008): "The sustainable mobility paradigm" en *Transport Policy*, n. 15 (2), pp. 73-80.
- BANISTER, D. (2011): "The trilogy of distance, speed and time" en *Journal of Transport Geography*, n. 19 (4), pp. 950-959.
- BANISTER, D. y HICKMAN, R. (2006): "How to design a more sustainable and fairer built environment: transport and communications" en *Intelligent Transport Systems, IEE Proceedings*, n. 153 (4), pp. 276-291.
- BANISTER, D. y ANABLE, J. (2009): "Transport policies and climate change", in DAVOUDI, S. y CRAWFORD, J. –eds.– *Planning for Climate Change: Strategies for Mitigation and Adaptation for Spatial Planners*. Earthscan, Londres, pp. 55-69.

- BERRIGAN, D. y TROIANO, P. (2002): "The association between urban form and physical activity in U.S. adults" en *American Journal of Preventive Medicine*, n. 23 (2), pp. 74-79.
- BOER, R.; ZHENG, Y.; OVERTON, A.; RIDGEWAY, G. K. y COHEN, D. A. (2007): "Neighborhood design and walking trips in ten U.S. metropolitan areas" en *American Journal of Preventive Medicine*, n. 32 (4), pp. 298-304.
- BOYKO, C. T. y COOPER, R. (2011): "Clarifying and re-conceptualising density" en *Progress in Planning*, n. 76 (1), pp. 1-61.
- BRENNAN, J. y MARTIN, E. (2012): "Spatial proximity is more than just a distance measure" en *International Journal of Human-Computer Studies*, n. 70 (1), pp. 88-106.
- BROWNSTONE, D. (2008): *Key relationships between the built environment and VMT*. Dep. of Economics, Univ. of California, Irvine.
- BROWNSTONE, D. y GOLOB, T. (2009): "The impact of residential density on vehicle usage and energy consumption" en *Forthcoming in the Journal of Urban Economics*.
- BUSQUETS GRAU, J. (2004): *Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- CERA, M. (2003): *Land use, transport and environmental sustainability in cities*. Department of Highway and Transportation Bari, Polytechnique of Bari, Italia.
- DE NAZELLE, A.; MORTON, B. J.; JERRETT, M., y CRAWFORD-BROWN, D. (2010): "Short trips: an opportunity for reducing mobile-source emissions?" en *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, n. 15 (8), pp. 451-457.
- DELBOSC, A. y CURRIE, G. (2011): "The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being" en *Journal of Transport Geography*, n. 19(6), pp. 1130-1137.
- DEMPSEY, N. y JENKS, M. (2010): "The future of the compact city" en *Built Environment*, n. 36, pp. 116-121.
- DEMPSEY, N.; BROWN, C. y BRAMLEY, G. (2012): "The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability" en *Progress in Planning*, n. 77 (3), pp. 89-141.
- DURÁN, M. Á. (2007): *El valor del tiempo: ¿cuántas horas te faltan al día?*. Espasa Calpe, Madrid.
- EWING, R.; ROLF, P. y DON, C. (2002): *Measuring sprawl and its impact*. Smart Growth America, Washington DC.
- EWING, R., et al. (2011): "Traffic generated by mixed-use Developments: six-region study using consistent built environmental measure" en *Journal of Urban Planning and Development*, n. 137 (3), pp. 248-261.
- FRANK, L. y PIVO, G. (1995): "Impacts of mixed use and density on utilization of three modes of travel: SOV, transit and walking" en *Transportation Research Record*, n. 1466, pp. 44-55.

- FULFORD, C. (1996): "The compact city and the market", in JENKS, M.; BURTON, E. y WILLIAMS, K. —eds.— *The compact city: a sustainable urban form?*. E & FN Spon Ed., Oxford.
- GARCÍA-PALOMARES, J. C. (2010): "Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid" en *Journal of Transport Geography*, n. 18 (2), pp.197-213.
- GEURS, K. T. y VAN WEE, B. (2004): "Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions" en *Journal of Transport Geography*, n. 12 (2), pp. 127-140.
- GIMENEZ-NADAL, J. y SEVILLA-SANZ, A. (2011): *The time-crunch paradox*. Springer, Holanda.
- GREENWALD, M. y BOARNET, M. (2001): "Built environment as determinant of walking behavior: analyzing nonwork pedestrian travel in portland, Oregon" en *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, n. (1) 33.
- IDESCAT —[Institut d'Estadística de Catalunya]—. <http://www.idescat.cat> [última consulta, 5 de febrero de 2013].
- IPCC (2007): *Climate Change 2007: The Physical Science Base, Report for Policy Makers*. Paris, February.
- JACOBS, J. (1961): *The death and life of great american cities*. Random House, Nueva York.
- KAIDO, K. y KWON, J. (2008): "Quality of life and spatial urban forms of mega-city regions in Japan", in JENKS, M.; KOZAK, D. y TAKKANON, P. —eds.— *World cities and urban form: fragmented, polycentric, sustainable?*. Routledge, Nueva York.
- KOCKELMAN, K. (1997): "Travel behaviour as a function of accessibility. Land use mixing and land use balance: evidence from the San Francisco Bay Area". *Transportation Research Record*, n. 1607, pp. 117-125.
- KRIZEK, K. J. (2003): "Residential relocation and changes in urban travel: does neighborhood-scale urban form matter?" en *Journal of the American Planning Association*, n. 69 (3), pp. 265-281.
- LITMAN, T. y STEELE, R. (2009): *Land use impacts on transport. How land use factors affect travel behavior*. Victoria Transport Policy Institute.
- LOO, B. y CHOW, S. (2006): "Sustainable urban transportation: Concepts, policies, and methodologies" en *Journal of Urban Planning and Development*, n. 132(2), pp. 76-79.
- MASNAVI, M. R. (2000): "The new millennium and the new urban paradigm: the compact city in practice", en BURTON, E.; JENKS, M. y WILLIAMS, K. —eds.— *Achieving sustainable urban form*. Routledge, Londres. 64 p.
- MCDOWELL, L.; WARD, K.; FAGAN, C.; PERRONS, D. y RAY, K. (2006): "Connecting time and space: the significance of transformations in women's

- work in the city” en *International Journal of Urban and Regional Research*, n. 30 (1), pp. 141-158.
- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R.; SÁNCHEZ MORAL, S.; ABAD ARAGÓN, L. D. y GARCÍA BALESTENA, I. (2009): “Sistema urbano y sociedad del conocimiento: Hacia una tipología de las ciudades españolas” en *Investigaciones Regionales*, n. 16, pp. 117-142.
- MIRALLES-GUASCH, C. (2002): *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Ariel, Barcelona.
- MIRALLES-GUASCH, C. (2008): *L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona*. Institut d'estudis regionals i metropolitans de Barcelona, Barcelona.
- MIRALLES-GUASCH, C. (2011): “Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo” en *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, n. 31 (1).
- MÜCKENBERGER, U. (2008): “Família, política de temps i desenvolupament urbà: L'exemple de Bremen” en *Papers: Regió Metropolitana De Barcelona: Territori, Estratègies, Planejament*, n. (49), pp. 32-46.
- MUÑIZ, I. y GALINDO, A. (2005): “Urban form and the ecological footprint of commuting. The case of Barcelona” en *Ecological Economics*, n. 55, pp. 499-514.
- NEUMAN, M. (2005): “The compact city fallacy” en *Journal of Planning Education and Research*, n. 25 (1), pp. 11-26.
- NEWMAN, P. y KENWORTHY, J. R. (1989): *Cities and automobile dependence; an international sourcebook*. Gower Technical, Aldershot.
- OECD (2010): *Cities and climate change*. Organisation for Economic Cooperation and Development.
- OECD (2012): *Compact city policies: a comparative assessment*. Organisation for Economic Cooperation and Development, Green Growth Studies, OECD Publishing.
- POLI, C. (2009): *Città flessibili: una rivoluzione nel governo urbano*. Instar, Torino.
- RIETVELD, P. (2000): “Non-motorized modes in transport systems: a multimodal chain perspective for the Netherlands” en *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, n. 5 (1), pp. 31-36.
- ROBERT, J. (1992): *Tempo rubato. L'uso dell'automobile nella nostra società*. Red Edizioni.
- RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C. y SLACK BRIAN (2006): *The geography of transport systems*. Routledge, Londres y Nueva York.
- ROGERS, R. y POWER, A. (2000): *Cities for a small country*. Faber and Faber Limited, Londres.

- RYLEY, T. J. (2008): "The propensity for motorists to walk for short trips: evidence from West Edinburgh" en *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n. 42 (4), pp. 620-628.
- SCHEINER, J. (2010): "Social inequalities in travel behavior: Trip distances in the context of residential self-selection and lifestyles" en *Journal of Transport Geography*, n. 18 (6), pp. 679-690.
- SCHEPERS, J. P. y HEINEN, E. (2013): "How does a modal shift from short car trips to cycling affect road safety?" en *Accident Analysis & Prevention*, n. 50 (0), pp. 1118-1127.
- TIMMERMANS, H. *et al.* (2002): "Time allocation in urban and transport settings: an international, inter-urban perspective" en *Transport Policy*, n. 9 (2), pp. 79-93.
- TRB –[Transportation Research Board]– (2009): *Driving and the built environment: The effects of compact development on motorized travel, energy use and CO2 emissions*. National Academy of Sciences, Washington DC.
- TRB –[Transportation Research Board]– (2005): *Does the Built Environment Influence Physical Activity? Examining the Evidence - Special Report 282*. The National Academies Press, Washington DC.
- WORLD BANK (2010): *Cities and climate change: An urgent agenda*. International Bank for Reconstruction and Development, Washington DC.
- ZHANG, M. (2005): "Exploring the relationship between urban form and nonwork travel through time use analysis" en *Landscape and Urban Planning*, n. 73 (2-3), pp. 244-261.

PROXIMIDAD OBLIGADA Y DENSIFICACIÓN NO PLANIFICADA EN BOGOTÁ

FORCED PROXIMITY AND UNPLANNED DENSIFICATION IN BOGOTÁ

Carlos JIMÉNEZ-ROMERA* y Carlos Alberto TORRES-TOVAR**

RESUMEN

La expansión suburbana de la ciudad contemporánea, con su dispersión y bajas densidades, es posible gracias a la velocidad proporcionada por los medios modernos de transporte. El caso de Bogotá constituye una excepción a esta norma: no sólo es una de las metrópolis más densas del mundo, sino que además su tendencia reciente es a aumentar su compacidad. Aunque hay diversos factores que han influido en esta evolución, siendo al parecer la degradación de las condiciones de movilidad la que ha puesto en marcha este proceso. Se analizan las distintas formas en que los bogotanos han recurrido a la proximidad para sortear las dificultades que plantea la insuficiente movilidad y se reflexiona sobre las lecciones que puede aportar este caso singular a otras ciudades que estén pensando en desarrollar planes de densificación.

Palabras clave: movilidad urbana, proximidad, densidad y compacidad urbana, Bogotá.

ABSTRACT

Suburban growth of contemporary cities, characterized by sprawl and low density, is possible thanks to the speed of modern transportation facilities. The case of Bogota constitutes an exception to this rule: it is not only one of the densest metropolises in the world, but also it recently tends to increase its compactness. Although various factors have influenced this evolution, the degradation of mobility conditions appears to be the one which has fostered this process. We analyze the different ways chosen by citizens to turn to proximity in order to circumvent the difficulties of insufficient mobility, reflecting on the lessons that this unique case could offer to other cities which may consider developing densification plans.

Keywords: urban mobility, proximity, urban density and compactness, Bogota.

* Carlos Jiménez Romera (cjimenez@ee.upm.es) es Arquitecto, Investigador del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, España.

** Carlos Alberto Torres Tovar (catorrest@unal.edu.co) es Doctor Arquitecto, Profesor Asociado de la Facultad de Artes en la Escuela de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, Colombia.

1. Introducción

En una ciudad entendida como lugar de encuentro (Mumford, 1961) o espacio de centralidad (Lefebvre, 1968) la accesibilidad se convierte en un valor fundamental: de poco sirven los atractivos de la ciudad a quien no puede acceder a los mismos. En tiempos premodernos la proximidad era la única forma de garantizar este acceso, pero el aumento de la velocidad proporcionado por los medios de transporte modernos ha permitido la expansión urbana a distancias cada vez mayores, transformando la forma de la ciudad y la vida cotidiana de quienes la habitan. La segregación funcional del espacio urbano provoca una fragmentación de los tiempos de la vida cotidiana: el tiempo del día no sólo se divide entre las distintas actividades, sino que también debe dar cabida a los tiempos dedicados al desplazamiento entre los distintos espacios (Juan, 2000). La especialización funcional de los espacios obliga a una planificación más rígida de actividades y desplazamientos, en tanto que los lapsos de tiempo dedicados a trasladarse entre cada espacio monofuncional se perciben como “tiempo perdido” y por ello todos los esfuerzos se encaminan a reducirlos al mínimo, por lo general desarrollando políticas de “movilidad” que aumenten la velocidad.

La “movilidad” ha sido una de las prioridades tradicionales de las políticas urbanas: el buen funcionamiento de la ciudad moderna depende en gran medida de garantizar que sus ciudadanos puedan desplazarse hasta los distintos espacios de la ciudad; en las grandes ciudades, por limitaciones de distancia y velocidad, esta movilidad sólo puede ser motorizada. Es un discurso muy ligado a la modernidad y al urbanismo funcionalista (además de resultar complemento imprescindible del principio de zonificación) que se sigue practicando hoy en día, más allá de su vigencia. Por su parte, el discurso de la “accesibilidad” tiende a aparecer en aquellos momentos en que entra en crisis el modelo basado en una creciente movilidad. Entonces se recuerda que la movilidad es un medio y no un fin, y se pone el foco en eliminar las barreras que dificultan el acceso del ciudadano a los distintos servicios (distancia, coste, conexiones, etc.). Sin embargo, pocas veces se discute el discurso hegemónico, y las “políticas de accesibilidad” suelen reducirse a políticas complementarias para aquellos colectivos “minoritarios” (discapacitados, niños, ancianos, mujeres, enfermos, pobres, etc.) que no pueden disfrutar de la movilidad convencional.¹

Sin embargo, las altas velocidades tienen costes crecientes (desde el consumo de combustibles hasta la construcción y mantenimiento de infraestructuras especializadas), en tanto que su generalización no parece viable (Illich, 1973). Así, la permanente ampliación de infraestructuras no ha supuesto la disolución de la congestión sino más bien su generalización en unos niveles “socialmente aceptables” (Estevan, 2008). Para romper este círculo vicioso de crecientes velocidades, distancias y tiempos “perdidos” se han planteado diversas opciones, desde las ciudades *slow*² hasta el urbanismo de proximidad. Se trata de romper

¹ En todo caso, políticas tradicionales, como la dotación de servicios y equipamientos de escala barrial, caerían dentro de esta categoría, ya que proporcionan accesibilidad mediante una reducción de la necesidad de movilidad.

² Movimiento que propugna una desaceleración de la vida cotidiana para aumentar su disfrute, recuperando todos aquellos aspectos desvalorizados por la ideología de la velocidad.

la fragmentación espacio-temporal generando un espacio multifuncional donde la proximidad permita escapar de la tiranía de la velocidad, recuperando cierta flexibilidad en la gestión del tiempo al ofrecer una alternativa a la movilidad obligada de la ciudad moderna, extensa y segregada, sobre la base de la densidad y la complejidad.

En todo caso, a pesar de los discursos teóricos, escasean los ejemplos que permitan contrastar la viabilidad del planteamiento. Hasta el momento, la política universal ha consistido en ampliar las velocidades y las distancias por todos los medios disponibles, fundamentalmente ofreciendo mayores y mejores infraestructuras a los vehículos. Sin embargo, de ello surgen varias preguntas: ¿se reducirían las distancias recorridas en caso de que también se consiguiesen reducir las velocidades empleadas? Igual que la ciudad se ha expandido gracias al aumento de la velocidad, ¿se contraería la ciudad en caso de una reducción de las velocidades a las que se desplazan sus habitantes? Cairns *et al.* (1998) describen algunos casos en que una reducción de infraestructura no ha supuesto mayores congestiones, sino menor volumen de tráfico (con igual nivel de congestión). ¿Podría plantearse restringir y no fomentar la movilidad como una forma de reducir las distancias y aumentar la densidad urbana? Si esto fuera así, las políticas de fomento de la densificación podrían, y tal vez deberían, complementarse con medidas de restricción de la velocidad o la movilidad.

El caso de Bogotá podría arrojar luz sobre esta cuestión, ya que ofrece un ejemplo de densificación a gran escala y de largo recorrido, generada por una combinación de circunstancias que analizaremos a continuación.

2. El caso de Bogotá

Bogotá está situada a unos 2.625 metros sobre el nivel de mar, en el borde sur-oriental de una llanura de origen lacustre que recibe el nombre de Sabana de Bogotá. Capital colonial y republicana, hasta principios del siglo XX su débil pero constante crecimiento demográfico³ estuvo contenido en un perímetro urbano bastante estable, absorbiéndose a través de una densificación y una elevación de la edificación (Aprile-Gnisset, 1992). Los factores que limitaron la expansión son dos: el poco interés de los terratenientes por urbanizar unas propiedades agrarias muy rentables y las dificultades para extender el servicio de acueducto (Palacio, 2008). En 1914 la municipalización de la empresa del acueducto inaugura una fase expansiva en cuanto a inversión y extensión del servicio, empezando por la conexión a la red municipal del asentamiento de Chapinero, al norte de la ciudad, que se había ido consolidando en las décadas anteriores como centro recreativo de las clases altas. Ese mismo año se aprueba un Acuerdo Municipal que reglamenta de forma específica las urbanizaciones, o extensiones del casco urbano (Saldarriaga, 2000, p. 88).

En las décadas siguientes la ciudad se expande sobre la Sabana sin encontrar obstáculo reseñable con densidades cada vez menores. Inicialmente el crecimiento se ciñe al borde oriental de la Sabana, aunque progresivamente se va colonizando

³ Bogotá contaba con 100.000 habitantes para el año 1900.

el área occidental hasta llegar al borde del río Bogotá⁴. Traspasado el perímetro de la ciudad decimonónica, se consolida el eje de crecimiento hacia el norte de los sectores de más altos ingresos, en tanto que surgen algunos barrios obreros y populares en localizaciones alejadas del casco urbano al sur, generando un patrón discontinuo y fragmentado (Fig. 1).

Sin embargo el modelo discontinuo y fragmentado no se consolida, sino que los espacios intersticiales se colmatan en un corto lapso de tiempo. No se trata de asentamientos que se aislen voluntariamente, sino de barrios obreros y populares que se levantan en localizaciones alejadas para aprovechar los bajos precios del suelo, que, a mediano plazo, disparan los costes de urbanización. La normativa existente tiene pocos desarrollos, múltiples vacíos y no limitan la incorporación y urbanización de suelo, por lo que muy rápidamente sus propietarios sacan provecho a las inversiones públicas que, para llevar los servicios públicos a las urbanizaciones aisladas, revalorizan el suelo vacante (Aprille-Gnisset, 1992). De esta forma, se aprovechan las distintas infraestructuras, especialmente viarias, que definen vectores de avance de la urbanización, dando lugar a un esquema tentacular de crecimiento (Parias, 2002). La anexión en 1954 de varios municipios vecinos (Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme) no hará más que repetir este esquema: la extensión de los servicios de la ciudad hasta los núcleos urbanos recién anexados genera una revalorización de los espacios intermedios a lo largo de los ejes que los unen con el centro de la ciudad, fomentando su urbanización al tiempo que se intensifica el carácter tentacular del crecimiento urbano. Pero tampoco el esquema tentacular se consolida, ya que la ciudad, en lugar de continuar su crecimiento a lo largo de los ejes de comunicación, tiende a expandirse transversalmente a dichos ejes, colmatando de nuevo los espacios intersticiales y configurando el actual esquema compacto, proceso que se dio especialmente a partir de la mitad de la década de 1980 (Parias, 2002).

Es así como, a lo largo de los últimos 100 años se presenta en Bogotá, junto a la tendencia centrífuga de la población que encontramos en otros contextos urbanos, una tendencia centripeta que favorece la compactación y finalmente la densificación de la ciudad. Son estas tendencias centripetas y sus posibles causas las que vamos a analizar con mayor detalle.

⁴ El crecimiento sigue los siete ejes tradicionales de conectividad de la ciudad con el resto del país, en tanto que al occidente se mantiene un vacío, correspondiente a la Hacienda El Salitre, donde se instalan diversos equipamientos metropolitanos antes de su definitivo desarrollo a partir de 1985.

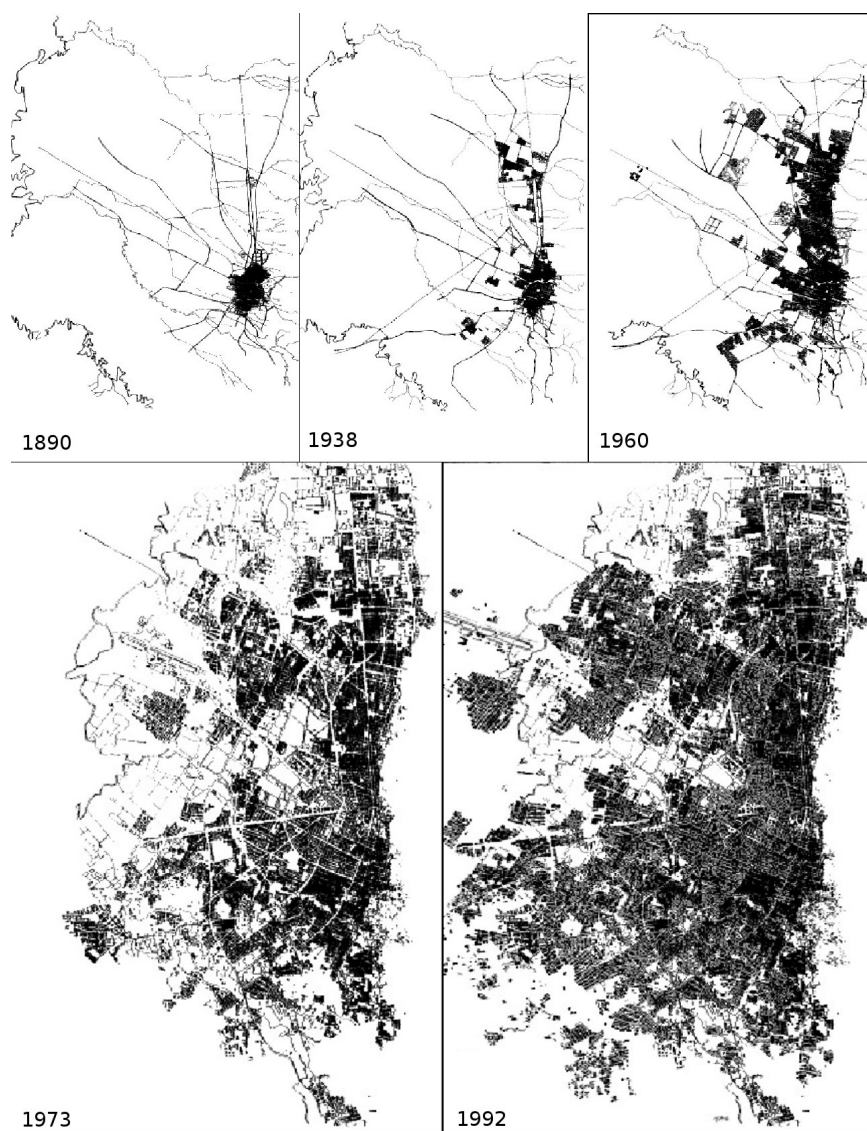


Fig. 1. Expansión de Bogotá (1890-1992).
Fuente: www.bogota.gov.co. Cortesía de Fabio Forero Suárez.

3. Procesos de localización y densificación

Bogotá ha crecido la mayor parte del siglo XX sobre dos bases muy estables: la vivienda unifamiliar y la continuidad vial de la trama ortogonal de origen colonial que, con diversos acomodos, perdura hasta la actualidad. Sin embargo, más allá de estos puntos en común, hay muchas otras diferencias entre el desarrollo del espacio residencial de los distintos sectores sociales y las dinámicas económicas que en ellas se localizan.

Desde sus orígenes la ciudad colonial se organizó en torno a la separación espacial y social de los distintos grupos étnicos. Tras el realojo en el siglo XVIII de las comunidades indígenas que habitaban Usaquén, en el norte de Bogotá, éste se convirtió en el espacio reservado a las clases altas de la ciudad, que lo transformaron en sus espacios para el ocio y la recreación y posteriormente lugar de residencia. Antes de desbordar el recinto decimonónico, ya había quedado fijado el esquema espacial de la segregación social (residencial y económica): el sur para las comunidades indígenas, el norte para los señores, en tanto que el occidente sólo se incorporó a la dinámica residencial mucho después, como lugar propio de los sectores de ingresos medios. La sencillez de este esquema ha permitido clarificar las expectativas de revalorización inmobiliaria sin necesidad de complejas regulaciones de zonificación. Los promotores y especuladores inmobiliarios formales centraron (y siguen centrando) sus esfuerzos de desarrollo en el nororiente de la ciudad, en los espacios destinados a los sectores más pudientes de la sociedad, en tanto que los propietarios de suelo al sur de la ciudad tuvieron que adaptar sus estrategias inmobiliarias a la reducida solvencia de la clase obrera y los sectores populares. Sobre esta separación geográfica se gesta la división entre ciudad formal e informal, donde se pueden distinguir diferentes estrategias de localización, formas arquitectónicas y cualidades urbanísticas que tendrán consecuencias en las formas en que han evolucionado los distintos tejidos urbanos.

Como señalara David Harvey (1973), los distintos sectores sociales tienen una capacidad diferente de control y gestión del espacio que habitan. Mientras los ricos huyen del centro urbano, los pobres son expulsados; los primeros disfrutan de la segregación (y la distancia), mientras que los segundos la sufren. En su constante huida hacia el norte, las clases altas bogotanas llevan consigo las mejores cualidades de la urbanización y de la edificación, en tanto que las mayores distancias se compensan primero con una mayor velocidad de desplazamiento, y posteriormente con un desplazamiento de los empleos cualificados en la misma dirección. El patrimonio residencial que dejan atrás es ocupado por los sectores medios de población que ascienden socialmente, producto del desarrollo de actividades terciarias de toda índole, provocando un cambio en las dinámicas territoriales que en algunos casos lleva a un despoblamiento relativo.

Por el contrario, los sectores populares que se ven obligados por los precios del suelo a instalarse en localizaciones cada vez más alejadas del centro urbano y de los lugares de trabajo, desarrollando otras estrategias. Los barrios populares, casi siempre surgidos de la iniciativa de urbanizadores ilegales o “piratas”, surgen prácticamente de la nada —con un trazado urbano básico, sin urbanización y apenas algún servicio público— y se van consolidando lentamente a través del esfuerzo

colectivo de sus habitantes, que van consiguiendo el reconocimiento legal y la dotación de servicios urbanos a la par que auto-producen sus viviendas⁵.

La estrategia de ascenso social de estos grupos está más asociada a la propiedad y valorización del suelo y la edificación de una vivienda, que se convierte en sí misma en un activo económico, a través del arriendo (piezas, apartamentos, locales comerciales, garajes, depósitos, talleres, etc.) o como soporte de actividades productivas de tipo familiar. Sin embargo, por ese mismo motivo, en las localizaciones más accesibles, las actividades económicas, una vez se consolidan produciendo centralidades, pueden llegar a desplazar los usos residenciales y producir un despoblamiento similar al que se veía en las zonas donde se localiza la población de altos ingresos de la ciudad.

Ambos procesos dan lugar a un patrimonio urbano y arquitectónico muy distinto, pero a un esquema de distribución de la población similar: los espacios centrales, nobles y populares, se van ocupando por actividades económicas que desplazan progresivamente la población hacia la periferia, de forma que una densificación edificatoria convive con un despoblamiento relativo. Este proceso vive su auge en las décadas de 1950 y 1960, cuando coincide con las mayores afluencias de población rural hacia la ciudad y las mayores cifras de crecimiento demográfico; es también el momento en el que la construcción informal tiene mayor peso relativo para responder a la demanda de alojamiento de la nueva población (Jaramillo, 1992). Este periodo marca el inicio del tránsito de Colombia de país rural a urbano, que se consolidará a partir de los años setenta.

En la década de 1970 se alcanzan los valores mínimos de densidad (Parías, 2002), pero al mismo tiempo empiezan a aparecer innovaciones que harán posible un cambio de tendencia. Así, mientras que la suburbanización hacia el norte sale del territorio de Bogotá hacia el municipio vecino de Chía, adoptando formas más próximas a la suburbanización típica de los países ricos, en la periferia más próxima al centro empiezan a construirse viviendas multifamiliares modernas, que no se asocian a las clases bajas como sería el caso de los países europeos y anglosajones, sino a una modernidad fuera del alcance de los esquemas constructivos populares, y muy alejada de las soluciones insalubres de los inquilinatos tradicionales del centro urbano (Arango *et al.*, 1997). La vivienda en altura no sólo aporta distinción, sino también un colchón de aislamiento respecto de la calle y el espacio público, en tanto que los primeros “conjuntos cerrados” terminan de configurar una solución de altas densidades para responder a las preocupaciones tradicionales de una sociedad clasista y segregada.

Pero no es hasta mediados de la década de 1980 que se produce el cambio de tendencia por el que se ralentiza e incluso se llega a invertir el éxodo hacia el suburbio. La localidad de Chapinero, primera expansión de la ciudad hacia el norte, que venía perdiendo población durante la década anterior, pasó en este momento a recuperar población gracias a un reflujo procedente del norte suburbano (Dureau, 2002a). Sin embargo, el retorno no devuelve la población al centro histórico, que se considera definitivamente perdido en manos de los sectores populares (Jaramillo,

⁵ Este proceso de producción de la ciudad informal ha mutado y evolucionado, presentado en la actualidad dinámicas de ocupación del suelo similares a las que se adelantan en los procesos regulados de urbanización de normas mínimas (Torres, 2012).

2006), sino al entorno de los nuevos centros de negocios situados en el norte de Chapinero.

El crecimiento poblacional del pericentro norte (norte de Chapinero y sur de Usaquén) se materializa a través de una nueva oferta de vivienda en altura, que sustituye al patrimonio anterior, ofreciendo altos estándares residenciales, en términos cualitativos y cuantitativos, que suponen un incremento intenso de la densidad en términos de edificación, pero no tanto en términos de población (Rincón, 2004, p. 88).

Por último, la relación de estas familias de altos ingresos con el suburbio no desaparece sino que se hace más compleja. De hecho, la renuncia al espacio público inmediato a sus viviendas debe compensarse con el uso de otros espacios privados, muchos de ellos situados en el suburbio. Diversos equipamientos educativos y de ocio mantienen su localización periférica por motivos funcionales obvios, y estas familias que trasladan su residencia a una localización más cercana a su empleo, siguen volviendo a los espacios suburbanos los fines de semana, en tanto que muchas veces sus hijos acuden a diario a colegios situados en las afueras. Otras familias conciben su estancia en el suburbio como algo temporal (Dureau, 2002a, p. 34), coincidiendo con la infancia de los hijos, periodo en que parecen más convenientes las ventajas que ofrece dicho entorno. En cualquier caso, se da una inversión respecto al proceso tradicional de suburbanización, y son las actividades productivas y educativas las que se trasladan fuera del territorio de Bogotá, más que las residenciales (Parias, 2002, p. 34).

La densificación edificatoria que propician las clases altas no se traduce en una densificación equivalente en términos demográficos debido a los altos estándares que se manejan, sin embargo sirven de modelo para la clase media. La solución de vivienda multifamiliar en conjuntos cerrados de altas densidades permite a la clase media instalarse en cualquier contexto urbano y, si bien se da sobre todo en los confines del occidente de la ciudad, por las dificultades de acceso a suelo urbanizable bien localizado, hoy también es posible encontrar estos enclaves en el sur de la ciudad, en localizaciones mucho más próximas al centro, rodeados de construcciones populares, frente a las que se convierten en bastiones inaccesibles diseñados para aislarse de un entorno considerado hostil, bajo la premisa de autoproverse las condiciones de seguridad.

Finalmente, la densificación edificatoria es una constante histórica en los barrios populares, ya que es la estrategia básica de acumulación y ahorro. La vivienda es también soporte de la actividad productiva, y en este sentido puede jugar un papel ambivalente en cuanto a la densidad poblacional: si la actividad económica tiene éxito termina por desplazar total o parcialmente el uso residencial, dando lugar a un despoblamiento, como puede detectarse en sectores próximos al centro de la ciudad, los únicos donde en la actualidad se sigue reduciendo la densidad de población.

Fecha	Población	Área urbana (Ha)	Densidad bruta* (hab/Ha)
1900 1905	100.000	326	306
1938	330.312	2.514	131
1951 1958	715.250	8.084	88
1964	1.697.311	7.915	214
1973	2.855.065	13.985	204
1985	4.441.470	24.046	184
1993 1996	5.484.244	29.308	187
2004 2005	6.763.325	38.431	175

Tabla 1. Población y extensión (oficial) de Bogotá (1900-2005).

Fuente: Saldarriaga, 2000 / SDP, 2011.

*Densidad bruta = Población total / Área urbana total.

Año	Área perímetro urbano	Total desarrollado %	Población	m ² brutos / persona	Área bruta urbanizable
1964 ^{1,2}	14.615	54,0	1.697.311	86,0	6.700
1979 ^{1,2}	24.800	85,0	4.135.309	57,6	3.615
1990 ¹	28.153	87,3	5.484.224	44,5	2.094
2000 ³	36.232	83,1	6.437.842	46,7	4.232
2008 ^{4,5}	38.438	87,6	7.155.228	54,5	2.936

Fuentes:

1. Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Unidad de Mejoramiento y Coordinación de Barrios. Bogotá, noviembre de 1990.
2. DAPD, 1999.
3. DAPD. Cuadernos de Plan de Ordenamiento Territorial Vivienda. Bogotá, 2001.
4. Secretaría Distrital de Planeación-SDP, 2008.
5. DANE, 2008. Proyecciones de población Bogotá D.C. y sus localidades / DANE-SDP: Convenio específico de cooperación técnica N° 096-2007.

Tabla 2. Disponibilidad de suelo por habitante en Bogotá (1964-2008).

Fuente: elaboración propia a partir de varias fuentes.

El proceso de densificación descrito no ha supuesto una paralización de la expansión de la ciudad, y en términos globales incluso tampoco queda claro que se haya producido una densificación global de la ciudad (ver Tablas 1 y 2). Para soportar el aumento poblacional y la demanda de vivienda, la ciudad ha venido ampliando su perímetro urbano e incorporando de manera permanente suelo para urbanizar como se observa en la Tabla 2, sin conseguir reducir o paliar el nivel de “agotamiento”: en 2007 sólo restaban por urbanizar menos de 6.000 ha al interior de su perímetro urbano, con un área bruta para nuevos procesos de urbanización de menos de 3.000 ha (Torres y Rincón, 2011).

En cualquier caso, y como conclusión a este apartado, debe evidenciarse que, a pesar de la complejidad del proceso de crecimiento y densificación de la ciudad, sí se ha producido un cambio claro en la mentalidad de los bogotanos: los esfuerzos ya no se dirigen a alejarse de la ciudad, sino más bien a aproximarse lo más posible a ella.

4. Factores explicativos

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de 2000 identificaba cuatro factores que habían favorecido la compactación y densificación de la ciudad: el modelo ineficiente de transporte, el excesivo precio del suelo, una fiscalidad que penalizaba el suelo urbano sin desarrollar, y la permisividad normativa (Salazar, 2001). Sólo la primera se refiere a la demanda, mientras que las otras tres se refieren específicamente a la materialización de la oferta. Podría aceptarse que los sectores de ingresos medios y bajos deban adaptarse a la oferta inmobiliaria existente y que asuman las altas densidades por obligación; sin embargo, el sector más solvente de la demanda es el que fija los precios: es su disponibilidad a pagar altos precios en determinadas localizaciones lo que aumenta los precios, y no a la inversa. Por ello la respuesta hay que buscarla del lado de la demanda: ¿qué hace que los estratos altos vuelvan de los suburbios a la ciudad? Podría ser una revalorización de la vida urbana, pero esto contradice sus prácticas cotidianas, que se desarrollan más de cara a los equipamientos privados suburbanos (incluyendo centros comerciales) y de espaldas al entorno urbano que les rodea. Puede aceptarse que la solución a las inquietudes de este colectivo se las proporcionase el sector inmobiliario, pero hay que preguntarse qué originó el cambio de sus pautas de localización e incluso su estilo de vida. Distintos autores aportan su interpretación de este fenómeno:

“A mediados de los años 1980, graves disfuncionamientos del sistema de transporte conllevan una verdadera ruptura con la situación que predominaba hasta entonces: la reducción de los tiempos de movilización se convirtió en un factor importante para el segmento de población económicamente más favorecido de Bogotá” (Dureau, 2002b, p. 99).

“Este proceso obedece a una ofensiva de los promotores capitalistas quienes lanzan una exitosa campaña de transformación de las convenciones urbanas, basada en la inseguridad de la ciudad y las dificultades provocadas por la elevada congestión vehicular de la ciudad” (Parias, 2002, p. 35).

“Una hipótesis que explicaría esta situación [el escaso desarrollo del área metropolitana de Bogotá] se relaciona con la baja calidad en la infraestructura y los medios de transporte y con la inexistencia de intercambiadores modales, lo cual congestiona el único medio de comunicación que son las vías y obliga a sus habitantes a minimizar las distancias, por el elevado consumo de tiempo y dinero” (Rincón, 2011, p. 59).

En primer lugar habría que identificar el papel de constructores y promotores inmobiliarios: ¿pueden haber sido los responsables, a través de una nueva oferta residencial, del cambio de tendencia ocurrido? En realidad no es tan importante identificar el primer desarrollo inmobiliario que marcó el camino a seguir a todos los demás, como averiguar los motivos por los que dicho desarrollo resultó un éxito tal que fue rápidamente copiado, poniendo en marcha una reacción en cadena que cambió la fisonomía de la ciudad.

La seguridad, variable tan importante en el contexto social latinoamericano, podría ser un factor que compitiera con el problema de movilidad, pero no parece que en este caso pueda considerarse el motor de este cambio, sobre todo porque el retorno a la ciudad se produce de forma casi simultánea con una ola de terrorismo urbano lanzado precisamente sobre la zona donde se están instalando esta clase alta bogotana. En este periodo podía resultar más seguro el suburbio que el centro de la ciudad, y en todo caso, el cambio producido en estas fechas en este factor invita más a la fuga que al retorno. La seguridad parece ser más bien una condición *sine qua non*, imprescindible en términos de aislamiento físico-espacial respecto de las amenazas clásicas de la ciudad: delincuencia común, mendicidad, etc. Pero precisamente estos requisitos mínimos están ya resueltos en la tipología de vivienda en altura en conjunto cerrado, e incluso de forma más confiable que en las tradicionales viviendas unifamiliares aisladas.

Podemos considerar pues que el problema de movilidad es el principal causante de este retorno, aunque hay otro factor de gran importancia que tal vez no fomenta, pero sin lugar a duda hace posible la densificación de las áreas de destino: la planificación urbana.

4.1. La debilidad de la planificación urbana

Es un lugar común habitual referirse a la actual situación de Bogotá como un caos resultado de la falta de planificación. Los urbanistas parecen con frecuencia incapaces de reconocer un orden que no sea el suyo (un orden racional y técnico basado en estándares cuantitativos) y descalifican como “desorden” o “caos” cualquier otro orden. Otro tanto puede decirse de quienes propugnan por un orden basado en el mercado inmobiliario, la competitividad entre ciudades y otros conceptos de la lógica neoliberal imperante. Sin embargo, la estructura de Bogotá responde a un orden, probablemente a varios órdenes superpuestos, que al menos en parte surgen de las características de la planificación urbana.

Sin duda, el orden urbano de Bogotá responde más a la lógica del interés particular de los grandes propietarios del suelo y otros agentes económicos que a la lógica de la eficiencia urbana de los planificadores. La fragmentación espacial de la ciudad, sobre todo en las décadas de 1940 y 1950, se puede explicar por la lógica del máximo rendimiento para los grandes propietarios del suelo: primero urbanizan las zonas más alejadas de sus propiedades para que la posterior inversión pública revalorice las áreas intermedias (Rodríguez-Bachiller, 2000). En este caso, los barrios obreros y populares que surgen en esta época en mitad de la nada, no sólo suponen un duro reto para sus pobladores, sino también una vida más fácil para los pobladores burgueses que se instalan posteriormente en los terrenos ya

urbanizados y más próximos al centro y, por supuesto, mayores rentabilidades para los terratenientes.

La segregación socio-espacial instaurada desde una fase muy temprana, con el norte de la ciudad reservado para los sectores acaudalados, mientras el sur se especializaba en los sectores populares, ha supuesto la aparición de tejidos urbanos especializados de acuerdo a la demanda prevista: sin apenas dotaciones en el sur, frente a un norte más cualificado, que definen dos mercados residenciales muy distintos, tanto en los tipos de viviendas como en los servicios que ofrece el entorno urbano.

En el sur de la ciudad, donde no se podía esperar una revalorización similar a los terrenos por el asentamiento de usos prestigiosos, la mejor opción de los propietarios era ofrecer sus tierras para la instalación de las clases populares derivando las necesarias inversiones de urbanización hacia el sector público (Alfonso *et al.*, 1997). Esta promoción de la ocupación del suelo por barrios de origen informal suele perseguir dos objetivos. Uno de tipo económico, ya que quienes lo promueven reconocen que este tipo de acciones implica una baja inversión⁶ y presenta una considerable rentabilidad, producto de las altas densidades (parcelas/hectárea). El segundo es de tipo económico y político, fundamentalmente en periodos electorales, donde se conjugan los beneficios económicos con los proselitistas, existiendo dentro de esta clase de promoción plusvalías económicas y electorales (Torres, 2011).

Esta lógica de la “urbanización pirata”, que impone la planificación particular del propietario del suelo o del intermediario urbanizador frente a la planificación general del conjunto de la ciudad, también ha funcionado para el sector formal de la construcción: en las permanentes negociaciones, formales o informales (legales o ilegales), sobre volúmenes edificatorios, cesiones de espacio público, etc., prevaleciendo siempre los intereses del particular sobre los de los colectivos de la ciudad. Todo ello puede explicarse por la tradicional debilidad del Estado colombiano en todos sus órdenes, cuya falta de operatividad (ya sea a través de la corrupción, la burocracia o la simple ineficacia) viene condicionada en primer lugar por la concepción patrimonial que han tenido siempre de la institucionalidad pública las élites políticas y económicas de la ciudad y del país (Guillén, 1979).

Los debates sobre el orden urbano de la ciudad se suceden desde fecha relativamente temprana, incluyendo la cuestión de la densidad (Rincón, 2006), pero cuando se intentan plasmar en planes o proyectos surgen todo tipo de dificultades prácticas que terminan por limitar su eficacia. Así pues, no puede decirse que no haya existido una planificación urbana formal y moderna, más bien al contrario (Saldarriaga, 2000), Bogotá cuenta con un largo listado de planes y proyectos, a lo largo de todo el siglo XX, planes de muy variado carácter, pero cuyo principal punto en común ha residido en su incapacidad para incidir significativamente sobre la realidad física y funcional de la ciudad⁷.

⁶ Una parcelación básica, realizada la mayoría de las veces sin asesoría técnica, con una nula o mínima dotación de infraestructura vial, de servicios públicos y de áreas de cesión para el espacio público y los equipamientos colectivos.

⁷ Un listado no exhaustivo de los principales planes y normativas ordenadoras podría ser el siguiente: Plan Bogotá Futuro (1919-1925), Plan Soto-Bateman (1944), Plan Piloto, Le Corbusier (1950), Plan Regulador, Wiener y Sert (1953), Plan Piloto Distrital (1957-1958), Plan Distrital (1961),

Unas condiciones de partida muy favorables para los grandes propietarios y los promotores inmobiliarios, y la ausencia de agentes alternativos con suficiente poder, han mantenido el *statu quo* con muy pocas alteraciones. Ante cualquier modificación normativa que pudiera amenazar la posición privilegiada de propietarios y promotores, éstos han adoptado todo tipo de medidas defensivas, desde largas batallas legales para frenar las reformas hasta el adelanto de proyectos inmobiliarios antes de la entrada en vigor de regulaciones más rigurosas (Alfonso, 2012), y aunque no han logrado evitar los avances legislativos, sí los han retrasado considerablemente, limitando también su aplicabilidad práctica.

Como consecuencia, la planificación urbana de Bogotá no ha sido capaz de oponerse a ninguna de las tendencias generadas desde el mercado inmobiliario, limitándose casi siempre a acompañar y regular *a posteriori* los desarrollos promovidos por particulares (formales o informales).

4.2. Políticas de transporte

“Mientras en Europa el aumento de las velocidades de desplazamiento y la evolución de los modos de vida tienden a disociar las escogencias residenciales y la localización del empleo, es el fenómeno inverso que se observa en Bogotá para un número creciente de familias de altos ingresos; y eso precisamente porque las evoluciones del espacio/tiempo y de los modos de vida han seguido recientemente evoluciones distintas” (Dureau, 2002b, p. 99).

Conforme ha crecido la población y, sobre todo, la extensión de Bogotá, y se han hecho necesarios medios de transporte más sofisticados, se han puesto en evidencia las limitaciones de la planificación existente. Se puede decir que los planes urbanos de la ciudad se han visto reducidos a meros planes viales, pensando exclusivamente en el vehículo privado, en tanto que diversos planes para el desarrollo de medios de transporte masivo se han visto obstaculizados por todo tipo de dificultades técnicas, económicas y políticas (Parias, 2002; Alfonso, 2012).

El entramado viario cobra un protagonismo destacado en el urbanismo de Bogotá, combinando la cuadrícula heredada del urbanismo colonial y la “regla de las 7 vías” de Le Corbusier, que él mismo aplicó en su Plan Piloto para la ciudad (1954). Siguiendo este modelo, el Plan Vial diseñado en 1961 se convirtió en el único proyecto que sobrevivió a los continuos cambios en la planificación de la ciudad, ejecutándose con todo tipo de retrasos y ajustes, hasta la actualidad. Este entramado, sobre el que se produce el crecimiento de la ciudad, resulta significativo porque define un espacio relativamente continuo e isótropo donde la jerarquía vial actúa para dirigir y concentrar el tráfico en la red principal. Así, la regla de las 7 vías resulta eficaz para reducir el tráfico en las vías menores, pero a cambio de provocar una mayor congestión en las vías principales, que además carecen de alternativas.

Plan Distrital (1964), Decreto 1119 de 1968, Plan General de Desarrollo Integrado (1979), Acuerdo 2 de 1980, Estatuto para el Ordenamiento Físico (1990), Plan de Ordenamiento Territorial (POT, 2000) y las sucesivas modificaciones realizadas o proyectadas por las distintas administraciones (2003, 2011, 2013).

Todo ello podría explicar los altos niveles de congestión en una ciudad que cuenta con infraestructuras relativamente desarrolladas en relación con su baja tasa de motorización.

Todas las insuficiencias anteriores cobran especial relevancia cuando se tiene en cuenta que la ciudad apenas cuenta con otras alternativas de movilidad. A lo largo del siglo XX el transporte público se dejó en manos de empresas privadas de autobuses, monopolio que han defendido sus propietarios durante décadas, retrasando y paralizando diversas iniciativas para desarrollar nuevos modelos de transporte masivo (Parias, 2002). Sólo el sistema Transmilenio ha podido superar este bloqueo, con un modelo de gestión que, en la práctica, permite a los transportadores privados conservar los beneficios de explotación, mientras que la mayor parte de las inversiones y los riesgos corren a cuenta de las autoridades públicas. Este sistema de autobuses en plataforma exclusiva ha mejorado el servicio en los barrios periféricos planos y ha reducido los tiempos de viaje de sectores de ingresos medios y bajos (Chaparro, 2002), pero no ha modificado los patrones generales de movilidad de la metrópolis (Silva, 2010) ni ha llegado a convertirse en alternativa a los usuarios del automóvil privado, que siguen sufriendo niveles crecientes de congestión.

Finalmente, las dimensiones de la ciudad (unos 7.700.690 habitantes en la actualidad) demandan contar con una combinación de medios de transporte multimodales, pero apenas se van a iniciar los estudios para el desarrollo de la primera línea de metro pesado, en tanto que no se cuenta con sistemas de metro ligero o tranvías, como tampoco se ha resuelto la movilidad de más del 45% de la población residiendo en áreas de pronunciada ladera.

5. Prácticas de movilidad basadas en la proximidad

“La vida de los estratos inferiores transcurre, salvo para el trabajo, en su mayoría, al interior de su mismo estrato. Para ir a la compra de su mercado, al centro hospitalario y al centro escolar, los dos primeros estratos se mueven dentro de su mismo barrio y lo hacen mayoritariamente a pie. Otra cosa muy distinta es la movilidad por la ciudad de los estratos superiores, quienes se movilizan en automóvil particular. Su lugar de trabajo, en promedio, queda cerca de su lugar de residencia; en sus barrios encuentran bancos, supermercados y centros comerciales. Para los estratos 4, 5 y 6, la ciudad fuera de su zona de movilidad es percibida con desconfianza” (Uribe *et al.*, 2006, p. 89).

En Bogotá pueden observarse dos modelos divergentes de movilidad que corresponden a los extremos de la escala social. Los sectores de mayores ingresos realizan desplazamientos frecuentes pero cortos en su propio automóvil, mientras que en el otro extremo sólo se realizan los desplazamientos imprescindibles, generalmente al trabajo, recorriendo grandes distancias en transporte público. Ambas estrategias hacen frente a limitaciones en la movilidad, ya sea en términos

de velocidad o de costes, y basan su respuesta en la proximidad, aunque en distintos términos.

Los estratos altos tienden a minimizar las distancias recorridas, pero sin renunciar al automóvil, que sirve no sólo a la movilidad sino también como satisfactor para la seguridad, el confort o el estatus. Estos grupos sociales han tendido en las últimas décadas a acercar sus domicilios a los centros de trabajo, pero sin renunciar a un estilo de vida basado en el automóvil. Sus espacios de residencia, a pesar de las altas densidades, presentan algunos de los rasgos de los típicos asentamientos suburbanos: absoluta monofuncionalidad, espacio público pulcro pero sin apenas uso, ausencia de comercio de proximidad y otros servicios complementarios a la vivienda. Es decir, su retorno a la ciudad no supone un abandono de sus ideales suburbanos, sino tan sólo una decisión práctica de reducir las distancias cotidianas.

En el otro extremo de la escala social, los barrios populares muestran un paisaje completamente opuesto: un mosaico de todo tipo de usos complementarios a la vivienda que permiten a sus habitantes satisfacer todas sus necesidades cotidianas sin necesidad de salir del barrio. Esta vocación de complejidad está inscrita en la propia lógica estructural del barrio popular y de la vivienda como factor productivo. En este caso, la principal dificultad de los estratos populares reside en acceder a los recursos (incluido el empleo) que se sitúan en otras partes del espacio metropolitano (Dureau *et al.*, 2012), pues la ineficiencia del transporte traduce la distancia en sobrecostos de tiempo y dinero, dificultad que sortean muchas veces mediante el uso de la bicicleta o incluso caminando largas distancias.

6. Conclusiones

La compactación y densificación de Bogotá parece seguir el modelo de ciudad sostenible, densa y compacta, que se propugna y discute en distintos foros desde hace años (Naredo y Rueda, 1996), aunque se haga realidad a costa de la insatisfacción de sus habitantes. Tal vez no se pueda considerar un caso ejemplar, pero sin duda ofrece interesantes lecciones para otras ciudades. Hemos visto que el factor más relevante de este fenómeno reside en la deficiente movilidad, y especialmente en la reducción de la velocidad efectiva de los desplazamientos, resultado del fracaso de las políticas de transporte desarrolladas, en tanto que la desregulación normativa que ha permitido la densificación también ha ocasionado una escasez acuciante de espacios libres y equipamientos públicos⁸. Como consecuencia, los bogotanos han reducido su movilidad obligados por sus costes (en tiempo y en dinero) y no por su conciencia ambiental. La proximidad se ha convertido en la alternativa no planificada a la satisfacción de las necesidades urbanas de los bogotanos sin que se logre satisfacer el derecho a la ciudad.

De hecho, es posible que Bogotá tan sólo sea el caso extremo de una pauta más general. Las grandes ciudades latinoamericanas son más densas y compactas que sus homólogos europeos (Inostroza *et al.*, 2010). El caso bogotano ayudaría

⁸ En términos de espacios libres (zonas verdes, parques, plazas y plazoletas), la ciudad cuenta en 2013 con una dotación media de 4,2 m²/habitante, frente a los 9 m²/hab que recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS), los 10 m²/hab que se propuso alcanzar el POT de 2000 (en un plazo de 12 años), o los 15 m²/hab que exige la norma colombiana desde 1998 (SDP, 2013, p. 108).

a perfilar una posible explicación: el mayor costo relativo de la movilidad. Para ello se combinarían dos factores, por una parte la existencia de amplios sectores de población con ingresos que no les permiten hacer uso habitual de los medios motorizados de transporte; por otra, inversiones en infraestructuras y en subsidios al transporte muy inferiores a los existentes en Europa. Sin embargo, mientras las ciudades europeas buscan las herramientas para frenar la dispersión y volver a esquemas de alta densidad, las ciudades latinoamericanas tienden a seguir la senda recorrida por las europeas.

En cualquier caso, la velocidad es uno de los valores centrales de la modernidad, y estamos lejos de asumir sus inconvenientes. El derecho a la movilidad (e implícitamente la velocidad) sigue ocupando un lugar central en las políticas urbanas. Revalorizar la proximidad y la accesibilidad como satisfactores esenciales del derecho a la ciudad debe convertirse en una tarea previa a cualquier esfuerzo de reconversión democrática de nuestras ciudades.

7. Referencias bibliográficas

- ALFONSO, Óscar (2012): *Bogotá segmentada*. (Serie de Economía Institucional Urbana, n° 6). Universidad Externado de Colombia, Bogotá.
- ALFONSO, Óscar; HATAYA, Noriko y JARAMILLO, Samuel (1997): *Organización popular y desarrollo urbano en Bogotá*. Universidad Externado de Colombia, Bogotá.
- APRILE-GNISET, Jacques (1992): *La Ciudad Colombiana. Siglo XIX y siglo XX*. Biblioteca Banco Popular, Bogotá.
- ARANGO ESCOBAR, Gilberto; PELÁEZ BEDOYA, Pedro Pablo y WOLF AMAYA, Gilda (1997): *Los cambios en la vivienda en Colombia, discursos y percepciones*. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Bogotá. ISBN 958-628-138-8, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en <http://www.bdigital.unal.edu.co/2188/>
- CAIRNS, S.; HASS-KLAU, C. y GOODWIN, P. –coord.– (1998): *Traffic Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence*. Landor Publishing, Londres.
- CHAPARRO, Irma (2002): *Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio*. CEPAL, Santiago de Chile, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/3/11423/LCL1786-P-E.pdf>
- DUREAU, Françoise (2002a): “Bogotá: una doble dinamica de expansion espacial y de densificación de espacios ya urbanizados”, en DUREAU, F. y DUPONT, V. –coord.– *Metrópolis en movimiento: una comparacion internacional*. Alfaomega, Bogotá, pp. 28-36.
- DUREAU, Françoise (2002b): “Bogotá: unas estrategias residenciales muy diversas marcadas por un dominio desigual del espacio”, en DUREAU, F. y DUPONT,

- V. –coord.– *Metrópolis en movimiento: una comparacion internacional*. Alfaomega, Bogotá, pp. 96-102.
- DUREAU, Françoise; GOUËSET, Vincent y LE ROUX, Guillaume (2012): “Movilidad cotidiana, prácticas del espacio urbano y desigualdades socioterritoriales en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009)”, en *X seminario ACIUR*. Mesa temática 18. Universidad Javeriana.
- ESTEVAN, Antonio (2008): “La enfermedad del transporte. Transporte contra Natura: la inviabilidad ecológica del transporte horizontal”, en *Boletín CF+S* 38/39, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n38/aaest.html>
- HARVEY, David (1973): *Social Justice and the City*. Edward Arnold, Londres. (Versión castellana: *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI, Madrid, 1979).
- GUILLÉN MARTÍNEZ, Fernando (1979): *El Poder Político en Colombia*. Editorial Planeta Colombiana, Bogotá (3ª ed., 2003).
- ILLICH, Ivan (1973): *Energy and Equity*. Marion Boyars Publishers, London. (Edición española: *Energía y equidad*. Barral Editores S.A., Barcelona, 1974).
- JARAMILLO, Samuel (1992): *La vivienda en Bogotá*. (Documentos del CEDE, n° 87). CEDE-UNIANDES, Bogotá.
- JARAMILLO, Samuel (2006): *Reflexiones sobre las políticas de recuperación del centro (y del centro histórico) de Bogotá*. (Documentos del CEDE, 2006-40). Universidad de Los Andes, Bogotá.
- JUAN, Salvador (2000): “Las tensiones espacio-temporales de la vida cotidiana”, en LINDÓN, Alicia –coord.– (2000): *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*. Anthropos Editorial, Barcelona, pp. 123-146.
- LEFEBVRE, Henri (1968): *Le droit à la ville*. Anthropos, Paris. (Edición española: *El derecho a la ciudad*. Edicions 62, Barcelona, 1969).
- MUMFORD, Lewis (1961): *The City in History*. (Edición española: *La ciudad en la Historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Infinito, Buenos Aires, 1965).
- NAREDO, José Manuel y RUEDA, Salvador –coord.– (1996): *La construcción de la ciudad sostenible*. Ministerios de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en <http://habitat.aq.upm.es/cs/> (Biblioteca CF+S).
- PALACIO CASTAÑEDA, Germán (2008): “Urbanismo, naturaleza y territorio en la Bogotá republicana (1810-1910)”, en *Historia ambiental de Bogotá y la Sabana, 1850-2005*. Universidad Nacional de Colombia, Sede Amazonía, Leticia, pp. 18-47.
- PARIAS DURÁN, Adriana (2002): “Transporte y movilidad en Bogotá”, en PARIAS DURÁN, Adriana y LUNA DEL BARCO, Antonio. *Transporte y procesos urbanos en el siglo XX. Bogotá y la Bahía de Cádiz vistos con el mismo prisma*.

- (Cuadernos del CIDS, Serie III, Número 4) Centro de Investigaciones sobre Dinámicas Sociales, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, pp. 13-67.
- RINCÓN AVELLANEDA, María Patricia (2004): “Análisis de los procesos de re-densificación en Bogotá, ¿una alternativa al crecimiento urbano sostenible?” en *Bitácora Urbano-Territorial*, vol. 1, n. 8, pp. 82-92.
- RINCÓN AVELLANEDA, María Patricia (2006): “El tema de la vivienda en Bogotá desde el territorio de la región central del país” en *Bitácora Urbano-Territorial*, vol. 3, n. 10, pp. 136-147.
- RINCÓN AVELLANEDA, María Patricia (2011): *Bogotá región central. Transformaciones recientes en las dinámicas de ocupación del territorio*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- RODRÍGUEZ-BACHILLER, Agustín (2000): “Discontiguous urban growth: edge cities, global cities, or both?”, en SIMMONDS, Roger y HACK, Gary –ed.– *Global city regions. Their emerging forms*. Spon Press, London y New York, pp. 260-268.
- SALAZAR FERRO, José (2001): “¿Expansión o Densificación? Reflexiones en torno al caso Bogotá” en *Bitácora Urbano Territorial*, n. 5, pp. 21-35.
- SALDARRIAGA ROA, Alberto (2000): *Bogotá siglo XX. Urbanismo, arquitectura y vida urbana*. Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Bogotá.
- SDP (2007): *Síntesis de Coyuntura No. 27: “Suelo Urbano en Bogotá”*. Dirección de políticas sectoriales, Bogotá.
- SDP (2013): *Documento técnico de soporte de la modificación excepcional al POT-2013*. Bogotá, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Otros_Documentos/DTS_Final_1_mayo_Rev%20APP_1-parte1.pdf.
- SILVA APARICIO, Liliana (2010): “El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá” en *Territorios*, n. 22, pp. 33-64.
- TORRES TOVAR, Carlos Alberto (2011): *Producción y transformación del espacio residencial de la Población de Bajos Ingresos en Bogotá en el marco de las políticas neoliberales (1990-2010). Una aportación a la comprensión del problema de la vivienda a través de cuatro casos de estudio de la localidad de Ciudad Bolívar*. Tesis doctoral, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, directoras, Dra. María Castrillo y Beatriz García.
- TORRES TOVAR, Carlos Alberto (2012): “Legalización de barrios: acción de mejora o mecanismo de viabilización fiscal de la ciudad dual” en *Bulletin de l’Institut Français d’Études Andines*, n. 41 (3), pp. 441- 471.
- TORRES TOVAR, Carlos Alberto y RINCÓN GARCÍA, John Jairo (2011): *Suelo urbano y vivienda social en Bogotá: la primacía del mercado y el sacrificio del interés general, 1990-2010*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- URIBE MALLARINO, C.; VÁSQUEZ CARDOZO, S. y PARDO PÉREZ, C. (2006): “Subsidiar y segregar: la política de estratificación y sus efectos sobre la movilidad social en Bogotá” en *Papel Político*, n. 11 (1), pp. 69-94.

Miscelánea

Miscellanea

CLASE CREATIVA Y FACTORES DE UBICACIÓN: LAS CAPITALES AUTONÓMICAS ESPAÑOLAS THE CREATIVE CLASS AND LOCATION FACTORS IN SPANISH REGIONAL CAPITALS

Antonia SÁEZ CALA*

RESUMEN

La evidencia empírica constata una relación clara entre el logro económico y la presencia de capital humano cualificado. Determinar el tamaño y la distribución de la clase creativa en las ciudades autonómicas españolas a principios del siglo XXI constituye el principal objetivo de este trabajo. Asimismo, es objeto de investigación la probable relación entre la presencia de clase creativa y la posible relevancia de factores como la tolerancia y la diversidad para atraer a los miembros de la clase creativa.

Los hallazgos manifiestan una distribución desequilibrada y compleja de la clase creativa en las capitales autonómicas. Además, similares niveles de tolerancia se corresponden con volúmenes diversos de clase creativa y los factores del entorno social no siempre atraen y retienen a la clase creativa en las capitales autonómicas.

Palabras clave: clase creativa, factores de localización del talento, capitales autonómicas, España.

ABSTRACT

The empirical evidence finds a clear link between economic success and the presence of skilled human capital. Determining the size and distribution of the creative class in the Spanish regional capitals at the beginning of the Twenty-first century is the main aim of this paper. Also, the possible relationship between the presence of the creative class and the likely relevance of factors such as tolerance and diversity to attract members of the creative class is under investigation.

The findings show a complex and unbalanced distribution of the creative class in regional capitals. Furthermore, similar values of tolerance and diversity do not match one single creative class size and social environmental factors do not always attract and retain the creative class in the Spanish regional capitals

Keywords: creative class, talent locational factors, regional capitals, Spain.

* Antonia Sáez Cala (antoniasaez@uam.es) es Profesora Titular de Economía Aplicada de la Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Autónoma de Madrid, España.

Este texto se enmarca en el proyecto de investigación «Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2012). Dinámicas, procesos y políticas», financiado por el Plan Nacional de Investigación I+D+i del Ministerio de Economía y Competitividad para el periodo 2010-2013 (Código: CSO 2009-11261-(Subprograma GEOG)).

1. Introducción

En el proceso de cambio estructural de las áreas urbanas se asiste desde los años ochenta del siglo XX, a un aumento notable del número de personas que desempeñan trabajos creativos. Esta denominada clase creativa, término acuñado por Richard Florida, puede llegar a representar entre el 25 y el 30% de la fuerza de trabajo en los países más desarrollados y generar cerca de la mitad de los ingresos laborales como sucede en el caso de la economía estadounidense (Florida, 2002; 2012). Se estima que alrededor de un tercio de los trabajadores en las economías avanzadas trabajan en actividades creativas, que incluyen categorías profesionales tales como científicos, ingenieros, artistas, músicos, diseñadores, investigadores, profesionales del conocimiento, entre otras.

La creatividad, entendida como generación de conocimiento, se ha convertido en las últimas décadas en un factor productivo básico y en el impulso primordial del crecimiento y desarrollo de las ciudades (Florida, 2005). Está alterando de manera drástica las ventajas competitivas de las áreas urbanas. Es más, autores como Florida (2002) piensan que la población creativa es el recurso fundamental, pues las ciudades que presentan concentraciones importantes de trabajadores creativos obtienen una ventaja competitiva manifiesta, se convierten en polos de innovación de primera línea y en las principales zonas de localización de empresas de alta tecnología. Pero, no siempre en todos los entornos urbanos la simple presencia de clase creativa es suficiente para que éstos se transformen en centros innovadores, sino que en ello juega también un papel importante su estructura productiva.

Estos centros de la clase creativa, resultado de la reorganización demográfica que viene produciéndose desde finales del siglo XX, tienen mayores posibilidades de erigirse en ganadores económicos, ya que su gran densidad de individuos creativos facilita las interacciones, al tiempo que crea un entorno social más proclive al comportamiento innovador (Desrochers y Leppälä, 2011). Los individuos atrapados en redes de intercambio densas se encuentran en mejor posición para adquirir información valiosa e indagar su completo significado que aquellos más aislados socialmente (Scott, 2010).

No obstante, los miembros de la clase creativa tienen una alta movilidad, mayor en el contexto norteamericano que en el europeo (Martin-Brelot *et al.*, 2010), y se ven atraídos hacia lugares cuyos estilos de vida se caracterizan por una tolerancia, una apertura a las minorías, buenas condiciones medioambientales y una diversidad de la vida cultural; es decir, donde los denominados factores suaves de localización o clima social son más importantes que los factores tradicionales o clima empresarial. Contar con este tipo de atractivos es esencial, porque de ello dependerá en última instancia el posible éxito económico de una ciudad, para captar a los contingentes creativos y a las empresas de alta tecnología. Aunque no siempre los individuos creativos valoran esos factores de localización relativos con el clima social, como se ha demostrado para la región metropolitana de Dublín por Murphy y Redmond (2009)¹.

El objetivo del presente trabajo es determinar el tamaño y la distribución de la clase creativa en las capitales autonómicas a principios de la primera década del

¹ Factores como la oferta disponible de trabajo, familia y lugar de nacimiento.

siglo XXI. Las principales cuestiones a investigar se centrarán en ¿dónde se localiza la clase creativa?, ¿qué papel juega la calidad del entorno urbano en la distribución de la misma? y ¿en qué medida la tolerancia y la diversidad son factores relevantes para captar miembros de la clase creativa en los entornos urbanos elegidos? No serán objeto de análisis la denominada economía creativa y en particular las industrias creativas culturales, ni la revisión exhaustiva de los planteamientos de la teoría del capital creativo.

Tras esta introducción, se presenta una revisión breve de dos de los mecanismos del modelo creativo y de los factores de localización que atraen y retienen a los miembros de la clase creativa. Después se describen las fuentes de información, las variables y la metodología seguida para el estudio de la clase creativa en las ciudades autonómicas, recogiendo el apartado cuarto los principales resultados del tamaño y distribución de los efectivos creativos en el ámbito geográfico seleccionado. Para finalizar, se exponen una serie de conclusiones y consideraciones.

2. Creatividad y ciudad: los postulados de la teoría del capital creativo

Las ciudades han sido desde siempre centros de innovación y creación artística y el principal motor de los procesos de desarrollo económico. La importancia económica de las aglomeraciones urbanas está ligada a la eficiencia para producir y realizar negocios, según los modelos tradicionales de crecimiento económico, que enfatizan el papel de los recursos naturales y la dotación de infraestructuras. Pero, hace ya tiempo que los instrumentos diseñados en el marco de las políticas tradicionales han dejado de ser la única vía para lograr el éxito. Autores como Florida (2005) creen que estos modelos, en los que el crecimiento económico es resultado de las empresas y de la tecnología, son incompletos.

Los factores como el “estilo de vida”, la diversidad étnica y cultural, vinculados al denominado *people climate* (Asheim y Hansen, 2009), que se presentará en el apartado 2.2., explican la competitividad urbana en mayor medida que aquéllos tradicionales relacionados con la producción (*business climate*). Lo cierto es que no todas las ciudades pueden atraer a la clase creativa, y para la teoría de la clase creativa sólo aquellas que ofrecen una alta calidad de vida y diversidad sociocultural amplia tienen más éxito a la hora de atraer y retener el talento y las actividades intensivas en tecnología. Sin embargo, para autores como Taylor (2009) la competitividad territorial y el nivel de la misma dependen en mayor medida de los factores que favorecen un entorno productivo (*business climate*), relacionados con la capacidad institucional, el conocimiento y pericia, las relaciones en red y una cultura de confianza de ese entorno local, que generan ventajas económicas no transferibles y replicables, y por tanto una capacidad para atraer nuevas industrias.

2.1. Talento y tolerancia: dos mecanismos del modelo creativo

Para que un territorio atraiga a las personas creativas, genere conocimiento e innovación y estimule los procesos de crecimiento, es necesario que en él estén simultáneamente presentes el talento, la tecnología y la tolerancia, más conocidos

en la bibliografía como las “3T” del desarrollo económico de Richard Florida (2002; 2005; 2012).

La concentración del “talento” en un territorio, medido en términos de la cantidad de personas que tienen empleos creativos y no por el número de personas con titulación universitaria, se percibe como un elemento crucial para la prosperidad presente y futura de las ciudades y regiones. Los trabajos empíricos llevados cabo por Richard Florida y sus colaboradores, sobre las grandes áreas urbanas norteamericanas y/o países, constatan una fuerte relación entre el talento y el ingreso per cápita, en línea con la bibliografía sobre la relación entre el capital humano y el crecimiento económico.

La clase creativa está integrada por todas aquellas personas cuya creatividad añade valor económico (Florida, 2005). Aglutina desde trabajadores del conocimiento y analistas simbólicos hasta profesionales y técnicos, que Florida subdivide en el núcleo creativo y los profesionales creativos. El primero de los dos componentes puede llegar a representar alrededor del 12% de los ocupados (Florida, 2002) e incluye categorías profesionales como científicos e ingenieros, profesores universitarios, poetas, escritores, artistas, animadores, actores, diseñadores y arquitectos, además de líderes de opinión. Se dedica a los procesos creativos de primer orden (nuevos diseños o las nuevas formas), fáciles de transferir y muy útiles. Posee los mayores niveles de cualificación y genera la mayor parte del valor económico de la clase creativa.

El segundo, los profesionales creativos, es el grupo más numeroso dentro de la clase creativa y desempeñan su ocupación en un amplio número de actividades económicas que utiliza de manera intensa el conocimiento, como es el caso de las industrias de alta tecnología, los servicios financieros, las profesiones sanitarias y aquellas relativas al ámbito jurídico y la gestión empresarial.

Para Asheim y Hansen (2009), la clase creativa es el resultado de tres tipos diferentes de conocimiento: el sintético, el analítico y el simbólico, que presentan mezclas distintas de conocimiento codificado y conocimiento tácito, de cualificación y especialización, así como desafíos concretos y presiones de innovación. No hay que olvidar que las actividades de innovación de las empresas difieren y exigen tipos de conocimiento específico, en función de la industria y sector en el que operan.

Los tres tipos de conocimiento pueden identificarse a través de las categorías profesionales de ocupación, de modo que el conocimiento analítico corresponde a todas aquellas profesiones vinculadas a los trabajos de investigación básica, cuyas aplicaciones se traducen en nuevos productos y procesos, y en la creación de nuevas empresas, a partir de esas nuevas innovaciones radicales. El conocimiento sintético se asocia más a las categorías profesionales relacionadas con la investigación aplicada, donde el conocimiento tácito tiene un mayor peso. Por último, el conocimiento simbólico se aplica en todos aquellos trabajos que tienen que ver con la creación de atributos estéticos de productos, diseños, imágenes y símbolos entre otros. Su crecimiento está relacionado con el dinamismo de la producción cultural (cine, publicidad, música, diseño, marcas y moda) y una gran parte de su aplicación apunta a la creación de nuevas ideas e imágenes.

Pero la delimitación y la cuantificación de la clase creativa son difíciles de precisar y han sido objeto de fuertes críticas². Asimismo, el impacto económico de los subgrupos creativos es desigual (Stam *et al.*, 2008). Los miembros del núcleo creativo son el componente más importante y el de mayor influencia en los resultados económicos frente al de los profesionales creativos, en particular, aquéllos del ámbito de las finanzas, del sector inmobiliario, de la política y la dirección y gestión pública y privada. Estos profesionales, según Krätke (2010), no tienen la función de aplicar conocimiento creativo que conduzca a un desarrollo, sino que a menudo se asocian a la generación de algunos de los efectos externos negativos de la economía creativa.

La “tolerancia”, otro mecanismo del modelo, tiene que ver con las características de los espacios que atraen y retienen a la clase creativa y a las industrias de alta tecnología, habilidad que se percibe como algo decisivo para la prosperidad de un territorio, dada la supuesta alta movilidad del talento y la tecnología. Aquellos lugares abiertos, diversos y tolerantes social y culturalmente son los que presentan mayores concentraciones de clase creativa y de actividades productivas intensivas en conocimiento y tecnología, de las que obtienen ciertas ventajas competitivas.

Para un territorio, la diversidad aumenta las posibilidades de atraer a personas creativas con diferentes ideas y habilidades. Es más atractiva para las ocupaciones sustentadas en el conocimiento analítico y simbólico, que aquellas basadas en el conocimiento sintético (Asheim y Hansen, 2009).

La tolerancia, valorada mediante los índices crisol de culturas³, *gay*⁴ y bohemio⁵, que intentan reflejar la disposición de un lugar a aceptar distintos tipos de personas e ideas, impulsa la innovación y el crecimiento junto al talento y la tecnología. Los resultados de los trabajos de Florida (2002, 2005) apuntan que los inmigrantes han contribuido considerablemente al crecimiento regional en EE.UU. entre 1990 y 2000. Han sido en parte el motor de la revitalización de antiguas regiones industriales y han impulsado también el crecimiento de algunas de las ciudades más jóvenes.

Las críticas en torno a la tolerancia se han centrado en la dificultad de definir este mecanismo desde un punto de vista operativo, la gran confusión acerca del mismo que existe entre muchos de los responsables de la política urbana, además de la inexactitud de la relación causal entre la tolerancia y el crecimiento económico. Los entornos sociales y las actitudes de la población de los núcleos urbanos son heterogéneos, en particular en las grandes aglomeraciones, de modo que en ciudades con fama de ser muy tolerantes no pueden descartarse manifestaciones de xenofobia entre ciertos grupos o zonas de las mismas (Krätke, 2010).

² Autores como Krätke (2010) creen que sería más razonable caracterizar como clase creativa aquellas categorías profesionales implicadas en las actividades de I+D, porque este grupo puede ser un indicador admisible de la capacidad de innovación y por consiguiente de desarrollo económico. Sin embargo, esta delimitación dejaría fuera a una serie de operarios cualificados y especializados que son agentes significativos en los procesos de innovación incremental y que contribuyen al crecimiento y desarrollo económico en determinados territorios.

³ Proporción de residentes nacidos en el extranjero sobre la población total de una ciudad.

⁴ Proporción de homosexuales y lesbianas sobre la población total de un lugar.

⁵ Empleo en las profesiones artísticas y creativas (escritores, diseñadores, músicos, actores, directores, pintores, escultores, bailarines...).

Muchos actores políticos asimilan tolerancia a la simple presencia de diversidad cultural en la ciudad. Sin embargo, la tolerancia debe entenderse en la línea de una sociedad abierta a nuevas ideas en lo que respecta a los cambios en sentido amplio (institucionales, sociales, económicos y culturales) que puedan evitar esas situaciones conocidas como de bloqueo (*lock in*) en una comunidad y por tanto, limitaciones posibles a la generación de conocimiento e innovación. Las economías locales más diversificadas tienden a estimular en mayor medida los comportamientos y actividades innovadoras que aquéllas más especializadas, al brindar mayores oportunidades para interactuar con individuos y empresas que poseen conocimientos y destrezas diferentes (Desrochers y Leppälä, 2011).

2.2. Factores de localización. Elemento clave para la clase creativa

Los miembros de la clase creativa se ubican en determinadas ciudades y regiones y en ellas no se distribuye de forma homogénea (Florida, 2002; Asheim y Hansen, 2009; Clifton, 2008; Stam *et al.*, 2008; Pesquera *et al.*, 2010; Navarro y Mateos, 2010; Sáez Cala, 2012). Las profesiones más tecnológicas y de orientación económica prefieren residir en mayor medida en los núcleos urbanos de las áreas metropolitanas, mientras que las ocupaciones más relacionadas con la cultura suelen elegir los centros históricos de las ciudades, con una escena cultural y social vibrante (Mommaas, 2009). Los lugares con entornos socioculturales abiertos al desarrollo de toda forma de creatividad y a la diversidad de cualquier tipo, con una amplia dotación de infraestructuras y alta calidad medioambiental son los que cuentan con mayor éxito de ser seleccionados. Esta capacidad de atraer a los creativos proporciona a esas ciudades toda una serie de ventajas para innovar, crear y captar empresas de alta tecnología, al tiempo que estimulan el crecimiento económico.

La diversidad de la actividad productiva es importante para el rendimiento económico, pero también junto a ella la diversidad demográfica juega un papel relevante a la hora de impulsar la innovación y el crecimiento de las ciudades como ya apuntaron en su día los trabajos de Jane Jacobs. Así, del mismo modo que se habla de bajas barreras de entrada al mercado para las empresas, Richard Florida argumenta, que las barreras de entrada para las personas en una comunidad deben ser de igual forma bajas, es decir, que los recién llegados sean aceptados pronto en todo tipo de actividades económicas y sociales. Desafortunadamente, en las últimas décadas un número considerable de actuaciones y proyectos de inversión públicos y también privados en las áreas urbanas ha limitado alcanzar un mayor grado de diversidad de esas comunidades y por consiguiente de sus niveles de creatividad e innovación (Florida, 2005).

La calidad de la ubicación, término con que Florida hace referencia a los factores de localización de la clase creativa para diferenciarlo del tradicional concepto de calidad de vida, valora los aspectos relativos a la adecuación del entorno edificado y natural para desarrollar formas de vidas creativas; la diversidad de personas que residen, sus interrelaciones y su grado de integración en la comunidad; así como la escena social y cultural. Para una economía generadora de conocimiento e innovación, la existencia de centros educativos superiores

punteros puede conferir una ventaja importante (Casares *et al.*, 2012) en el caso español, incluso más relevante que las infraestructuras técnicas de otras épocas. Sin embargo, estos centros deben desempeñar funciones interrelacionadas que reflejen los mecanismos del modelo creativo, es decir, el talento, la tecnología y la tolerancia. Según Florida (2002) hay muchos lugares que crean conocimiento, pero muy pocos los que pueden absorber y aplicar esas ideas.

Atraer y retener a la población creativa parece apoyarse más en el suministro de toda una gama de servicios urbanos específicos, dirigidos a satisfacer las necesidades y deseos de su singular estilo de vida, que en la posible oferta de empleos bien remunerados o en su caso, como en la actual situación de crisis, la estabilidad en el trabajo. Pero, no toda la clase creativa comparte las mismas preferencias de localización, relativas a dónde vivir y trabajar (Martin-Brelot *et al.*, 2010). Las ocupaciones basadas en el conocimiento sintético (profesionales creativos) valoran más a la hora de ubicarse en un determinado lugar lo que Asheim y Hansen (2009) caracterizan como “clima empresarial” y no tanto el “clima social”. Por su parte, los trabajadores creativos ligados a los conocimientos analítico y simbólico, en particular este último, otorgan más importancia a algunas de las características de ese clima social que a las del clima empresarial. Para estos autores, el clima social no debe verse como un componente desconectado de las estructuras económicas e institucionales de un determinado territorio.

3. Fuentes de información y metodología

Una limitación importante a la hora de estudiar la clase creativa es la falta de datos primarios que permitan cuantificar aquellos individuos que trabajan tanto en la creación de conocimiento como en la aplicación del mismo a nuevas áreas productivas. No obstante, la variable población ocupada según categoría profesional podría constituir una aproximación útil para acercarnos a la cuantificación del tamaño de la clase creativa y sus subgrupos en un territorio determinado.

El ámbito espacial seleccionado es el conjunto de las capitales autonómicas españolas, a fin de observar si su rango administrativo se asocia con unas pautas determinadas de ubicación de la clase creativa. Este colectivo se ha contrastado con las capitales provinciales de Andalucía, que constituye el grupo de control. Esta última opción viene motivada por el número y la presencia de diversidad de los centros urbanos que no se da en otras estructuras urbanas regionales de nuestro país y que pueden permitir observar similitudes o en su caso diferencias entre ambos grupos de ciudades.

Optar por el nivel municipal frente al de área urbana obedece al interés de estudio del comportamiento de la clase creativa a escalas más locales, que el ya tradicional de área metropolitana, y a la disponibilidad de cierta información, aunque reducida, de otras variables socioeconómicas, que por limitación de espacio no son consideradas en este trabajo, pero inexistentes o nada representativas para unidades de análisis como las áreas urbanas (por ejemplo índice de desarrollo humano, huella ecológica, estimaciones del PIB per cápita, ...).

El Censo de Población y Vivienda del año 2001, elaborado por el INE, es la fuente de información principal empleada para realizar el análisis empírico. Recoge

datos sobre ocupados según categorías profesionales, sexo, nivel de instrucción, lugar de nacimiento y actividad de la empresa a nivel municipal, con un grado de desagregación de hasta tres dígitos CNO94, que facilita la medición y caracterización de la clase creativa en el ámbito espacial seleccionado. Además, se ha consultado la base de datos municipales de Caja España.

Para analizar la geografía del talento y contrastar algunos de los postulados del enfoque de la clase creativa en las ciudades autonómicas y en el denominado grupo de control se han calculado los índices siguientes:

- “Índice clase creativa total”, que refleja la relación existente entre la cantidad de ocupados en la clase creativa⁶ sobre el total de la ocupación en cada ciudad.
$$ICCT_j = \frac{X_{ij}}{\sum_i X_{ij}}$$
- “Índice bohemio”, mide la proporción de bohemios en relación al total de la población ocupada. Para Richard Florida (2002) supone una mejora respecto a las medidas tradicionales de la oferta cultural de un lugar, al cuantificar directamente a las personas que producen dicha oferta. Con este índice se pretende explorar los posibles efectos de la concentración de bohemios sobre la localización de las industrias de alta tecnología y la clase creativa.

Donde

$$IB_j = \frac{\frac{E_{ij}}{E_j}}{\frac{E_i}{E_t}}$$

E_{ij} : ocupados en categorías profesionales de bohemios en la ciudad j.
 E_j : total de ocupados en la ciudad j.
 E_i : ocupados en categorías profesionales de bohemios a nivel nacional.
 E_t : total de ocupados a nivel nacional.

Un valor superior a la unidad del IB significa una mayor concentración de bohemios que la media nacional, por debajo de la unidad lo contrario, lo que indica que esa ciudad presenta bajos niveles de tolerancia y apertura. Esta última representa diferentes normas y valores sociales, por otro lado difíciles de medir de forma cuantitativa.

Un proxy podría ser el peso que representan los nacidos en el extranjero sobre el total de la población residente, el denominado “índice crisol de culturas”, aunque no está exento de problemas como indica Hansen *et al.* (2009). Porcentajes elevados de residentes nacidos en el extranjero podrían indicar un entorno tolerante, pero sería necesario algún tipo de medida de la integración de estos residentes en la comunidad, como por ejemplo analizar la relación entre peso de residentes nativos

⁶ Las categorías profesionales que definen la clase creativa según los códigos de la CNO94 son:
 “Núcleo creativo”: 201, 202, 203, 204, 205, 211, 212, 213, 214, 219, 221, 222, 223, 242, 243, 252, 261, 262, 263, 264, 265, 271, 281, 282, 283, 292, 293.
 “Profesionales creativos”: 1, 231, 232, 239, 241, 272, 291, 30, 31, 331, 332, 341, 351, 352, 353.
 “Bohemios”: 251, 354, 531.

y no nativos en el mercado de trabajo. Desgraciadamente este tipo de información no siempre está disponible en las fuentes de información estadística a determinados niveles espaciales. De este modo, ante la falta de dicha información y con el interés de ahondar en el posible grado de integración de ese colectivo, se ha calculado el “índice de integración”, definido como el peso que representan los extranjeros con niveles de estudios universitarios completados. Parece ser que este colectivo suele integrarse mejor y con más rapidez en la sociedad de acogida.

- “Índice de oportunidad cultural”, definido como el peso del número de ocupados en las actividades productivas de restauración; establecimientos y bebidas; cinematográficas y vídeo; radio televisión; otras actividades artísticas y de espectáculos; bibliotecas, archivos, museos y otras instituciones culturales; y deportivas respecto al total de ocupados en cada una de las ciudades.

$$IOC_j = \frac{X_{ij}}{\sum_i X_{ij}}$$

Se pretende que sea un intento de medir la oferta cultural y de ocio de una ciudad, uno de los elementos relevantes para atraer y retener a los individuos creativos. El índice se ha normalizado por cada cien habitantes.

Para su cálculo se ha utilizado los datos de ocupados según la actividad económica de la empresa, con una desagregación a tres dígitos de la CNAE-93, a escala municipal, recogidos en el mencionado censo.

4. La geografía de la clase creativa en la capitales autonómicas

Los colectivos seleccionados para estudiar la clase creativa aglutinan diferentes tipos de ciudades desde diversos puntos de vista tales como el tamaño demográfico, la importancia económica, la relevancia cultural, la accesibilidad, la generación de conocimiento y la innovación tecnológica entre otros, del sistema urbano español. Sin embargo, en el grupo de las capitales autonómicas todas ellas comparten la característica de ser centros políticos y administrativos regionales, algunas desde hace más de tres décadas. Este grupo está integrado por grandes áreas urbanas con proyección internacional y europea, como Madrid y Barcelona, por metrópolis con influencia nacional como Valencia, Sevilla y Zaragoza, por ciudades con influjo regional como Las Palmas de Gran Canaria, Murcia, Palma de Mallorca, Valladolid o por centros urbanos de menor tamaño y diferente especialización, pero con funciones de ámbito regional y provincial como Oviedo, Santa Cruz de Tenerife, Santiago de Compostela, Santander, Logroño, Mérida y Toledo; e incluso dos de ellas, Pamplona y Vitoria, tienen un régimen foral.

La evolución demográfica fue positiva de 1981 a 2010 para el conjunto de las capitales autonómicas y las provinciales andaluzas, aunque a tasas superiores en estas últimas y muy inferiores a la nacional. El crecimiento demográfico se concentra principalmente en aquellos centros urbanos más pequeños y con proyección regional, que como en el caso de Murcia, llega a duplicar su población. Pero, sobre todo, son las ciudades de < 250.000 habitantes en el 2010, las que más crecen durante el período. Sólo Barcelona y Valladolid, en el grupo de las capitales autonómicas, y Cádiz y Granada, en el grupo de control, presentan tasas negativas.

Desde la década de los ochenta del siglo pasado, todas estas ciudades han estado inmersas en un proceso de reestructuración productiva, encaminado a intensificar las actividades de servicios y el crecimiento del sector de la construcción frente al sector primario y la industria; aunque ciudades como Logroño, Pamplona, Vitoria, Zaragoza y Valladolid mantienen un peso importante de ocupados en las actividades industriales. Asimismo, durante las dos últimas décadas y hasta la llegada de la actual crisis económica, estos centros urbanos han diseñado y ejecutado políticas urbanas dirigidas a mejorar la competitividad, muy centradas en acciones localizadas y desiguales de renovación urbana, y en algunos casos bajo la fórmula de mega-proyectos emblemáticos y esquemas de marketing territorial. Muchos de esos proyectos de regeneración urbana obedecen a los esquemas del enfoque de la clase creativa, muy populares desde el año 2000 entre los planificadores urbanos y los responsables políticos de las diferentes administraciones.

4.1. El mapa del talento

En el año 2001, el 40,5% de los ocupados en las capitales autonómicas y el 35,8% de las capitales provinciales de Andalucía pertenecían a las categorías profesionales que integran la clase creativa, en un sentido amplio definida por Richard Florida. Estas proporciones representaban el 31% y el 5,9% respectivamente de la clase creativa española.

El tamaño de la clase creativa en ambos grupos es muy superior al contabilizado por este autor para el conjunto de las grandes áreas urbanas norteamericanas, un 30% de la ocupación, pero está dentro de la variación que muestran los países de la OCDE, entre el 30 y 40% de la ocupación y en la línea de lo cuantificado por Clifton (2008) para el caso del Reino Unido.

La mayor presencia de efectivos creativos se da en las dos grandes ciudades, Barcelona y Madrid, seguidas de Oviedo, Santiago de Compostela y Sevilla, todas ellas con más del 40% de sus ocupados, aglutinando el 28% del total de creativos de las capitales autonómicas. El menor tamaño de esta clase se observa en Palma de Mallorca, Vitoria y Santa Cruz de Tenerife, algo más del 30% (Fig. 1). Por su parte, en el grupo de control, las ciudades de Granada (44%) y Sevilla (40%) son las que cuentan con mayores proporciones de personas creativas; y Almería (30%) y Málaga (31%) con las menores.



Fig. 1. Clase creativa de las capitales autonómicas y de las capitales provinciales de Andalucía. 2001. Fuente: elaboración propia. Datos INE.

Por subgrupos creativos, las capitales autonómicas en su conjunto reunían al 34,4% del núcleo, el 29,4% de los profesionales y el 37,4% de los bohemios de España; mientras que las capitales provinciales andaluzas el 4,9%, el 5,5% y el 3,2% respectivamente. En ambos colectivos y en cada una de las ciudades analizadas, los profesionales creativos son el contingente de mayor peso dentro de la clase creativa, oscilando entre el 69% de Palma de Mallorca y el 57% de Santiago de Compostela en el grupo autonómico, y el 67% de Málaga y el 56% de Granada en el de control. El segundo subgrupo en relevancia es el núcleo, con máximo en la ciudad de Santiago de Compostela (39%) y Granada (44%), y mínimos en Palma de Mallorca (26%) y Málaga (33%). Finalmente, los bohemios, que muestran su mayor presencia en Barcelona (5%), junto con Madrid y Santiago de Compostela (> 4%), y en el caso de las capitales provinciales andaluzas Sevilla (> 3%); mientras que las menores concentraciones se daban en Murcia, Valladolid, Toledo, Oviedo (> 2%), así como Cádiz, Almería, Granada y Jaén (< 0,3%).

Se aprecia que los profesionales creativos suelen concentrarse, además de en las principales grandes ciudades de la red urbana española –Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla–, en capitales autonómicas de territorios uniprovinciales –Oviedo y Logroño–, y en menores proporciones en aquellos núcleos urbanos con una especialización industrial y turística. En el caso del núcleo creativo se opta más por aquellas ciudades con una especialización tradicional universitaria y actividad productiva vinculadas al conocimiento analítico, en lugar de las industriales y turísticas. Los bohemios prefieren ubicaciones en ciudades con proyección nacional e internacional, que presenten una oferta cultural y un atractivo clima social, importante para el desarrollo de actividades ligadas al conocimiento simbólico.

Si se examina las jerarquías de los dos grupos de ciudades según el tamaño de población y el cociente de localización de la clase creativa (Tabla 1), no parece claro que se dé la hipotética relación de a mayor tamaño de población mayor presencia de efectivos creativos⁷ (Florida, 2005; Clifton, 2008; Lorenze y Andersen, 2009), que en los casos de Palma de Mallorca y Vitoria podría obedecer a una cierta especialización funcional de los centros urbanos que configuran el sistema

⁷ Navarro y Mateos (2010) concluyen algo similar para su análisis de los municipios españoles, apuntando que esa relación no es muy estrecha y varía según los subgrupos de la clase creativa.

urbano regional; de modo que los esquemas de distribución de la clase creativa y sus subgrupos siguen más un patrón regional.

Tamaño de población posición	Municipio	LQ Clase creativa, posición
1	Madrid	2
2	Barcelona	1
3	Valencia	8
4	Sevilla	5
5	Zaragoza	13
6	Murcia	15
7	Palmas de Gran Canaria (Las)	14
8	Palma de Mallorca	18
9	Valladolid	11
10	Vitoria-Gasteiz	17
11	Oviedo	3
12	Santa Cruz de Tenerife	16
13	Pamplona/Iruña	7
14	Santander	9
15	Logroño	12
16	Santiago de Compostela	4
17	Toledo	6
18	Mérida	10
1	Sevilla	2
2	Málaga	7
3	Córdoba	5
4	Granada	1
5	Almería	8
6	Huelva	6
7	Cádiz	4
8	Jaén	3

Tabla 1. Clasificación de las capitales autonómicas y capitales provinciales de Andalucía, 2001.
Fuente: elaboración propia.

En las grandes áreas urbanas, a excepción de Madrid y Barcelona que se sitúan en los dos primeros puestos de la jerarquía, la clase creativa suele ubicarse también en los núcleos localizados en la corona metropolitana, sobre todo los miembros pertenecientes al núcleo y profesionales creativos, y en menor medida los bohemios (Sáez Cala, 2012), condicionando en parte su puesto en el ranking. Así pues, en aquellas ciudades con áreas metropolitanas de menor tamaño y cuya expansión geográfica es más reciente, sus municipios centrales se pueden ver favorecidos con mayores concentraciones de individuos creativos, en particular ciertas categorías profesionales, que las concentraciones presentadas por las grandes áreas urbanas.

Hay que recordar que la fuente de información para la cuantificación de la clase creativa, el Censo de Población y Vivienda, está referenciada al lugar de residencia más que al de trabajo, que en muchos casos podría estar localizado fuera del núcleo central de esas grandes áreas urbanas.

Por tanto, a primera vista podría concluirse que la distribución espacial de la clase creativa de ambos grupos de ciudades analizados es desigual y compleja, como sucede en los municipios, provincias y regiones españolas (Navarro y Mateos, 2010; Pesquera *et al.*, 2010) y otros entornos y niveles espaciales europeos (Reino Unido, Países Escandinavos, Países Bajos) objetos de este tipo de investigación.

4.2. Los factores de ubicación

Para analizar los aspectos de la ubicación se han calculado los índices de bohemios, crisol de culturas y una medida de integración racial, que permitirán observar los niveles de diversidad (tolerancia y apertura) de las sociedades de esas ciudades, y el índice de oportunidad cultural, una aproximación a la oferta cultural y de ocio. Es claro que todos estos simples índices estadísticos, como bien señala Clifton (2008) no pueden aprehender todos los aspectos del impreciso concepto de calidad de un lugar, pero sí observar las posibles relaciones entre la localización de la clase creativa y la calidad de los entornos urbanos.

A primera vista parece algo simple vincular la ubicación del talento con la mayor o menor presencia de población bohemia y de inmigrantes extranjeros en un lugar. No obstante, la presencia de estos colectivos indica ciertos niveles de tolerancia, de apertura a otras culturas y de determinados estilos de vida, que constituyen un factor de atracción según Richard Florida (2002) para los miembros de la clase creativa. Los dos colectivos urbanos analizados en conjunto y de forma individual no muestran niveles de tolerancia y diversidad, medidos a través de los diferentes índices calculados, por encima de la media nacional, lo que lleva a pensar que la capitalidad autonómica no es un aspecto decisivo.

Los valores del índice bohemia (Fig. 2) indican concentraciones de conocimiento simbólico superiores a la media nacional, es decir por encima de la unidad, en gran parte de las capitales autonómicas, en particular en las dos grandes ciudades –Barcelona y Madrid-⁸ y en Sevilla para el caso de las capitales provinciales andaluzas. Cifras inferiores a la unidad y por tanto una menor presencia de bohemios, se observan en cinco ciudades especializadas en servicios administrativos de rango regional y en actividades industriales, como Valladolid y Zaragoza, así como en el resto de las capitales provinciales de Andalucía.

⁸ Espacios que aglutinan también las mayores concentraciones de empleo en las industrias culturales creativas (Méndez *et al.*, 2012). A nivel provincial, Casares *et al.*, (2012) obtienen una relación positiva entre la distribución del talento y la tolerancia, pero no así con las medidas de apertura (inmigración y su integración), debido al menor porcentaje de este tipo de trabajadores en actividades creativas y a su bajo nivel de integración.

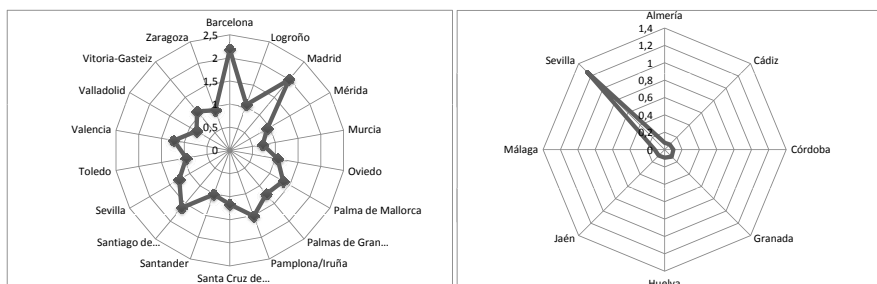


Fig. 2. Índice bohemio de las capitales autonómicas y de las capitales provinciales de Andalucía, 2001.
Fuente: elaboración propia. Datos INE.



Fig. 3. Índice crisol de culturas de las ciudades autonómicas y de las capitales provinciales de Andalucía, 2001.
Fuente: elaboración propia. Datos INE.

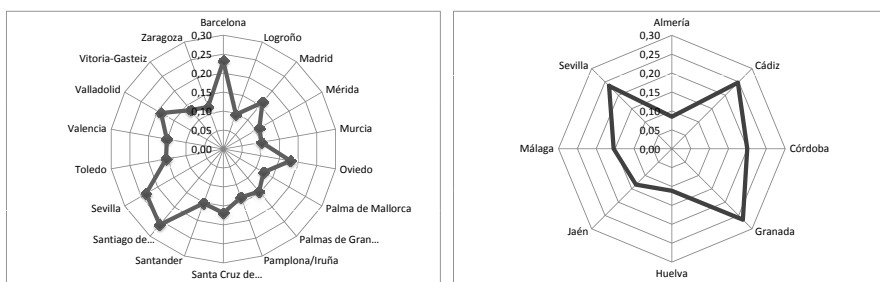


Fig. 4. Medida de integración de las capitales autonómicas y de las capitales provinciales de Andalucía, 2001.
Fuente: elaboración propia. Datos INE.

El índice crisol de culturas y la medida de integración (Figs. 3 y 4), valoraciones simples adicionales de tolerancia y apertura, muestran igualmente este comportamiento heterogéneo en ambos colectivos urbanos. Mientras el índice crisol de cultura es manifiestamente superior en las capitales autonómicas y no así en el colectivo andaluz, los residentes nacidos en el extranjero y con niveles educativos universitarios están más integrados en ambos colectivos que a nivel nacional.

De nuevo, Madrid y Barcelona presentan concentraciones de residentes nacidos en el extranjero por encima del 10%, junto a otras ciudades autonómicas de diferente tamaño y especialización, pero en cuyas estructuras productivas figuran actividades económicas intensivas en factor trabajo y con menores niveles de generación de conocimiento e innovación, como el turismo y la agricultura. Las ciudades de tradición industrial ligadas al sector de la automoción y metalmecánica o capitales autonómicas con una reciente funcionalidad regional son las que tienen menores proporciones de residentes nacidos en el extranjero y consecuentemente serían las menos diversas y abiertas a otras formas culturales y de vida.

El índice de oportunidad cultural (Fig. 5), que intenta mostrar las posibles variaciones y concentraciones de las infraestructuras culturales y de ocio, despliega sus mayores valores en las ciudades de Palma de Mallorca, Santiago de Compostela, Madrid y Barcelona, donde el número de ocupados en las actividades culturales y de ocio es igual o superior a 2,5 trabajadores por cada 100 habitantes, y en el caso del grupo andaluz Sevilla, Cádiz y Málaga. En el extremo opuesto se situaban Murcia, Zaragoza, Vitoria y Valladolid, además de Jaén y Almería. La posible relación entre presencia de clase creativa en una determinada ciudad y su oferta cultural y de ocio, solo parece cumplirse en los casos de Madrid, Barcelona y Santiago, pero no está tan clara para el resto de las capitales autonómicas e incluso la cuestiona como ocurre con el ejemplo de Palma de Mallorca, pues no siempre los entornos urbanos tolerantes y diversos son focos de atracción de la clase creativa.

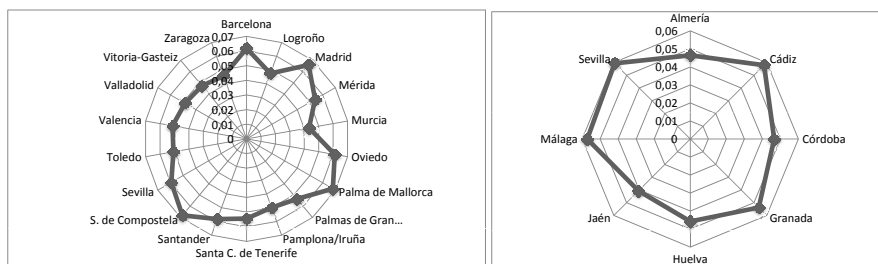


Fig. 5. Índice de oportunidad cultural de las capitales autonómicas y de las capitales provinciales de Andalucía, 2001.

Fuente: elaboración propia. Datos INE.

Si bien como conclusión tentativa podría apuntarse que la relación constatada entre clase creativa y tolerancia sí se observa en las dos grandes áreas urbanas, Madrid y Barcelona, y en ciudades más pequeñas como Santiago de Compostela con larga tradición universitaria, en el resto de los núcleos urbanos parece desempeñar un papel la composición de su estructura productiva, pues aquellas ciudades con una especialización turística presentan también niveles considerables de tolerancia, no así de clase creativa. Por tanto, como ya señala Clifton (2008) para el caso del Reino Unido, nos encontramos en los colectivos urbanos estudiados, ciudades con niveles de apertura similares, en los términos antes especificados, pero con volúmenes muy diferentes de clase creativa; resultado probablemente de las diferentes trayectorias regionales y locales seguidas. Por consiguiente, parece no estar clara una pauta general de distribución de la clase creativa desde el punto de vista de la calidad del entorno urbano, medida a través de los índices considerados.

5. Conclusiones

La distribución de la clase creativa en las capitales autonómicas y provinciales de Andalucía es desequilibrada y compleja, hecho que se refleja también en el reparto espacial de los subgrupos de la clase creativa. Los mayores porcentajes se observan tanto en grandes capitales autonómicas (Madrid y Barcelona, Sevilla), como en aquellas de menores volúmenes de población, pero que cuentan con universidades de tradición. Las menores proporciones aparecen en núcleos urbanos de distinto tamaño especializados en turismo de sol y playa y en actividades industriales.

Los núcleos centrales de áreas metropolitanas de menor tamaño, que han crecido recientemente, se ven favorecidos con mayores concentraciones de individuos creativos, en particular ciertas categorías profesionales, que las observadas en aquellos de las grandes áreas urbanas. Por tanto, las evidencias de asociación entre el tamaño de la ciudad y la concentración de trabajadores creativos no son tan contundentes a nivel municipal.

La constatada asociación entre clase creativa y tolerancia, en términos de bohemios y medidas de diversidad, integración y oportunidad cultural está presente en los dos grandes núcleos urbanos y en ciudades más pequeñas con tradición universitaria. En el resto de los núcleos, la composición de la estructura productiva juega un papel en los niveles de tolerancia, en particular aquella especializada en actividades turísticas. Por consiguiente, niveles similares de tolerancia pueden corresponderse con volúmenes muy diversos de clase creativa, y los factores del entorno social no siempre atraen y retienen a la clase creativa en las capitales autonómicas. El hecho de la capitalidad autonómica no parece generar pautas homogéneas en la ubicación del grupo creativo.

La atracción y retención del recurso humano creativo en los núcleos urbanos obedece a factores clásicos de localización relativos al entorno productivo y a factores del entorno personal, pero su relevancia en la ubicación de la clase creativa va a depender de las singularidades de cada ciudad. Explorar el papel que puede llegar a jugar la presencia de redes personales e industriales y la densidad institucional en la ubicación y retención de la clase creativa podría complementar los aspectos de tolerancia y apertura y ayudar en parte a comprender por qué

ciertos espacios son focos de atracción de los efectivos creativos. La creatividad surge también en los procesos de interacción social y contar con oportunidades que faciliten el contacto directo entre personas y el intercambio de información, contribuye en última instancia a la difusión de nuevas ideas (Mansury *et al.*, 2012), y en la actual situación de competencia global por el talento, la separación entre trabajo y ocio es casi inexistente, dada cada vez más la simultaneidad espacial de producción y consumo.

Para finalizar y desde un punto de vista más operativo, se impone clarificar la delimitación de aquellas categorías profesionales que configuran la clase creativa en su conjunto y sus subgrupos, así como el tamaño poblacional de la unidad espacial de observación para poder comparar los resultados de otras investigaciones y contrastar los argumentos de la teoría del capital creativo. Asimismo, mejorar y desarrollar índices que permitan integrar los múltiples aspectos que influyen en la ubicación del talento en las ciudades.

6. Bibliografía

- ASHEIM, B. y HASEN, H. K. (2009): "Knowledge bases, talents, and contexts: on the usefulness of the creative class approach in Sweden" en *Economic Geography*, n. 85 (4), pp. 425-442.
- CASARES, P.; COTO-MILLÁN, P. e INGLADA LÓPEZ de SABANDO, V. (2012): "Talento, tecnología y desarrollo económico en las provincias españolas" en *Investigaciones Regionales*, n. 22, pp. 57-80.
- CLIFTON, N. (2008): "The 'creative class' in the UK: An initial analysis" en *Geografiska Annaler: Series B. Human Geography*, n. 90 (1), pp. 63-82.
- DESROCHERS, P. y LEPPÄLÄ, S. (2011): "Creative Cities and Regions: the case for local economic diversity" en *Creative Cities and Regions*, vol. 20, nº 1, pp. 59-69.
- FLORIDA, R. (2002): *The rise of the creative class*. Basic Books, Nueva York. (Traducción al castellano, 2010: *La clase creativa. La transformación de la cultura del trabajo y el ocio en el siglo XXI*. Paidós, Barcelona).
- FLORIDA, R. (2005): *Cities and the creative class*. Routledge, Nueva York.
- FLORIDA, R. (2012): *The rise of the creative class, revisited*. Basic Books, Nueva York.
- HANSEN, H. K., ASHEIM, B. y VANG, J. (2009): "The European creative class and regional development: how relevant is Florida's theory for Europe?", en KONG, L. y O'CONNOR, J. *Creative economies, creative cities: Asian-European perspectives*. Springer, Berlín, pp. 99-120.
- KRÄTKE, S. (2010): "Creative Cities and the rise of the dealer class: a critique of Richard Florida's approach to urban theory" en *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34, nº 4, pp. 835-853.

- LORENZE, M. y ANDERSEN, V. K. (2009): "Centrality and creativity: does Richard Florida's creative class offer new insight into urban hierarchy?" en *Economic Geography*, n. 84 (4), pp. 363-390.
- MANSURY, Y. S. y ANANTSUKSOMSRI, S. (2012): "The impact of the built environment on the location choices of the creative class: evidence from Thailand" en *Regional Science Policy & Practice*, n. 4 (3), pp. 183-205.
- MARTIN-BRELOT, H.; GROSSETTI, M.; ECKERT, D.; GRITSAI, O. y KOVÁCS, Z. (2010): "The spatial mobility of the 'creative class': a European perspective" en *International Journal of Urban and Regional Research*, n. 34 (4), pp. 854-870.
- MÉNDEZ, R.; MICHELINI, J.; PRADA, J. y TÉBAR, J. (2012): "Economía creativa y desarrollo urbano en España: una aproximación a sus lógicas espaciales" en *Eure*, n. 38 (135), pp. 5-32.
- MOMMAAS, H. (2009): "Spaces of culture and economy: mapping the cultural-creative cluster landscape", en KONG, L. y O'CONNOR, J. *Creative economies, creative cities: Asian-European perspectives*. Springer, Berlín, pp. 45-59.
- MURPHY, E. y REDMOND, D. (2009): "The role of 'hard' and 'soft' factors for accommodating creative knowledge: insights from Dublin's creative class" *Irish Geography*, vol. 42, nº 1, pp. 69-84.
- NAVARRO, C. J. y MATEOS, C. (2010): *La clase creativa en los municipios españoles: Propuesta de medición y análisis descriptivo*. Documento de Trabajo (DDC/DT07), Centro de Sociología y Políticas Locales, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla.
- PESQUERA, M. A.; CASARES-HONTAÑÓN, P.; COTO-MILLÁN, P. e INGLADA LÓPEZ DE SABANDO, V. (2010): *Innovación empresarial, clase creativa y desarrollo económico en España*. Tirant lo Blanch, Valencia.
- SÁEZ CALA, A. (2012): "Una aproximación a la reestructuración económica urbana de España ¿hacia la ciudad creativa?", en VALENZUELA, M. –coord.– *El impacto del modelo autonómico en las ciudades españolas. Una aproximación interdisciplinar*. (Colección Estudios, 150). Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, pp. 519-560.
- SCOTT, A. (2010): "Cultural economy and the creative field of the city" *Geografiska Annaler, Serie B, Human Geography*, vol. 92, nº 2, pp. 115-130.
- STAM, E. JONG, J.P.J. y MARLET, G. (2008): "Creative industries in the Netherlands: Structure, development, innovativeness and effects on urban growth" en *Geografiska Annaler: Series B. Human Geography*, n. 90(2), pp. 119-132.
- TAYLOR, C. (2009): "The creative industries, governance and economic development: a UK perspective", en KONG, L. y O'CONNOR, J. *Creative economies, creative cities: Asian-European perspectives*. Springer, Berlín, pp. 153-166.

LOS CONFLICTOS COMPETENCIALES ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS EN MATERIA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO. EL CASO DE MADRID CAPITAL

PLANNING CONTROVERSIES BETWEEN PUBLIC ADMINISTRATIONS. CASE STUDIE: MADRID CAPITAL

Marta LORA-TAMAYO VALLVÉ* y Amaya CASADO ECHARREN**

RESUMEN

Los conflictos de competencias entre Administraciones Públicas se manifiestan de un modo particularmente intenso en los procesos de formación y aprobación de los planes urbanísticos, especialmente en las capitales y grandes ciudades, con importantes posibilidades de desarrollo urbanístico. Los implicados a nivel regional y local no siempre comparten los mismos objetivos y fines. El caso de Madrid capital es uno de los mejores ejemplos de superposición de intereses. Madrid como región, como territorio municipal y como capital de España. Este artículo resume con algunos estudios de caso la tensión política que surge a raíz de la defensa de estos intereses.

Palabras clave: capitales autonómicas, políticas de ordenación urbana, Planes Generales de Ordenación, conflictos interadministrativos, mecanismos legales de concertación de intereses.

ABSTRACT

Conflicts of jurisdiction between public Administrations are especially evident in the framework of the planning processes which refer to capital and major cities. Regional and municipal planning actors show different scales of interest. The case of Madrid capital is one of the best examples of overlapping interests. Madrid as a region, Madrid as a municipal territory, Madrid as the capital of Spain. This article summarizes with some case studies the political tension that arises from the defence of these different goals.

Keywords: regional capitals, urban planning policies, General Land Use Plans, interadministrative conflicts, legal mechanisms of coordination of interests.

* Marta Lora Tamayo Vallvé (mlorat@der.uned.es) es Profesora Titular en el Departamento de Derecho Administrativo de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), España.

** Amaya Casado Echarren (amayacasado@der.uned.es) es Jefe de Servicio de la Secretaría Permanente de la Comisión Técnica de Licencias del Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda en el Ayuntamiento de Madrid, España.

Este texto se enmarca en el proyecto de investigación «Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2012). Dinámicas, procesos y políticas», financiado por el Plan Nacional de Investigación I+D+i del Ministerio de Economía y Competitividad para el período 2010-2013 (Código: CSO 2009-11261-(Subprograma GEOG)).

1. La evolución de las políticas urbanas en España

No existe un único concepto de las políticas urbanas, sino distintas definiciones en función del momento histórico y del contexto nacional en el que se han encontrado los gobiernos locales. La ciudad y lo urbano, como categoría genérica en la que se insertan las capitales autonómicas, pueden entenderse como entorno físico o espacio en el que se desarrollan unos usos, unos elementos y unas actividades determinadas y como proceso social condicionado por factores menos tangibles, vinculados a los hábitos y a los comportamientos sociales. Estos dos elementos se encuentran íntimamente imbricados entre sí hasta el punto de condicionarse y afectarse recíprocamente. Por ello, se puede decir que las políticas urbanas se dirigen tanto a la transformación y configuración del ámbito espacial propio de las ciudades (planificación urbana, movilidad, transportes...) como a los grupos sociales que las habitan, desde la óptica de los servicios sociales, culturales, sanitarios, educativos... (Iglesias, Martí-Costa, Subirats y Tomás, 2011).

En cualquier caso, en los últimos años las políticas urbanas han sufrido importantes reajustes y transformaciones por el efecto inevitable que el proceso de globalización ha tenido tanto a escala nacional como a escala local, lo que también ha tenido eco en las capitales autonómicas en cuanto centros de referencia y de atracción social, económica, cultural, laboral y de servicios. Las grandes ciudades han asumido en este escenario un papel protagonista que las ha permitido ponerse a nivel con las escalas autonómicas en lo que a autonomía, capacidad de gestión, capacidad de decisión y capacidad de financiación se refiere, y ello a pesar de no haber contado siempre con el apoyo de éstas, que han visto en este crecimiento urbano una amenaza a su esfera de poder, plasmada en continuos conflictos canalizados a través de los resortes legales previstos para ello, que en última instancia han dificultado este crecimiento y expansión de las ciudades. Este nuevo liderazgo de los gobiernos locales ha venido a impulsar y dinamizar el desarrollo de las ciudades, especialmente de las grandes ciudades y de las capitales, mediante la realización de importantes infraestructuras de comunicación, transporte o nuevas tecnologías; el incremento de la calidad de vida desde el punto de vista prestacional, social, cultural, recreativo (Innerarity, 2006), propiciándose el desarrollo de la gobernanza local en cuanto forma de gestión local basada en la participación de múltiples actores que actúan a través de consensos a fin de generar políticas públicas que propicien el crecimiento económico y la cohesión social de las ciudades.

Territorialmente España se caracteriza por albergar un número muy elevado de municipios que a su vez responden a una configuración y unas características verdaderamente dispares. En este sentido, coexisten en el territorio nacional municipios de estructura rural con municipios de fuerte desarrollo, industrialización y terciarización. Esta dicotomía también se ve reproducida en lo que al tamaño y número de habitantes se refiere, encontrando incluso en una misma Comunidad Autónoma, municipios de pequeñas dimensiones junto a grandes concentraciones urbanas. Pero más allá de esta consabida distinción, en España también se ha propiciado la diferenciación entre las grandes ciudades y las ciudades en las que concurre el dato de la capitalidad, las cuales han reivindicado un tratamiento específico aunque con resultados muy discretos.

Todos estos factores inciden lógicamente en las políticas urbanas a desarrollar e impulsar en cada caso. Las decisiones a adoptar en el plano de la ordenación urbanística y su posterior gestión en el caso de un municipio pequeño no están en el mismo orden que en el caso de una gran ciudad. La dimensión de las ciudades conlleva el problema del alcance y del impacto de sus respectivas políticas locales, en el sentido de que las posibilidades que éstas tienen de chocar con las políticas públicas regionales son mayores por dos motivos: la concurrencia de ambas en un mismo espacio físico, el de la ciudad y su zona de influencia, y la interferencia derivada del actual reparto territorial de competencias en el que los gobiernos autonómicos se han visto especialmente favorecidos en las últimas décadas por las transferencias y delegaciones conseguidas del poder central, sin correlato en el nivel local. Este último aspecto encuentra su mejor y mayor exponente en las políticas públicas en materia de ordenación urbana en las que se va a centrar el presente trabajo. Ciertamente, la dinámica desarrollada en los últimos años ha sido la del continuo recelo y desconfianza de los gobiernos autonómicos respecto de unas políticas locales cada vez más complejas y expansivas, con continuas innovaciones en las formulas de gestión que han desbordado las previsiones recogidas en las legislaciones autonómicas.

2. El marco jurídico de la capitalidad en España

La relevancia del hecho de la capitalidad resulta del todo patente a nivel normativo pudiendo constatarse distintos esfuerzos por parte del legislador, tanto estatal como autonómico, por dar respuesta y tratamiento adecuado a todos los aspectos que de la misma se derivan. Este esfuerzo de positivación se ha articulado, a nivel nacional, mediante diferentes planteamientos.

2.1. Opciones legislativas

La circunstancia de la capitalidad autonómica o de la condición de gran municipio no debe confundirse con otros problemas que también pueden darse en una gran ciudad, pero que requieren una solución jurídica diferenciada. Nos referimos al fenómeno metropolitano (Galán y Toscano, 2006). Esta distinción resulta del todo pertinente en la medida en que lo habitual es que un municipio de gran población y por tanto también que una capital autonómica confluya e interactúe con otros municipios para la formación de un área metropolitana. El ordenamiento jurídico interno ofrece respuestas legislativas concretas al fenómeno de la capitalidad autonómica, en un escenario dual:

- La inserción del fenómeno de la capitalidad autonómica en el contexto de los municipios de gran población. La Ley 57/2003, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local.
- La capitalidad autonómica como circunstancia merecedora de un tratamiento legal propio y específico. Las leyes de capitalidad autonómica.

2.1.1. La regulación legal de las grandes ciudades

La primera posibilidad, consiste en la aplicación a las capitales autonómicas del régimen legal de los municipios de gran población, al ser, en muchos casos, municipios de gran tamaño en términos poblacionales. Esta alternativa es mayoritaria, y a ella se acogen la práctica totalidad de las capitales autonómicas en el territorio español. La normativa básica de referencia en estos casos es la Ley estatal 57/2003, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local, a través de la cual se introdujo en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, el Título X relativo al régimen especial de organización para los municipios de gran población.

Un elemento muy significativo del régimen legal de los grandes municipios, es el del ámbito de aplicación ya que si bien en un primer momento se pensó para las grandes ciudades en términos poblacionales, lo cierto es que durante su tramitación se fue ampliando progresivamente a ciudades de mediano e incluso de pequeño tamaño. Este aspecto ha propiciado sin duda la aplicación de este régimen legal a todas las capitales autonómicas, hasta el punto de ser para la mayoría de ellas la única respuesta legal específica a su rasgo de capitalidad autonómica.

La Ley 57/2003 surge como reacción a la excesiva uniformidad y rigidez de la Ley 7/85 que establecía un único modelo orgánico y funcional para todos los municipios, con independencia de las circunstancias demográficas y la complejidad de los mismos. De esta uniformidad se han resentido singularmente las mayores ciudades españolas, que venían reclamando un régimen jurídico que les permitiera hacer frente a su enorme complejidad como estructuras político-administrativas (Ministerio de Administración Pública, 2003).

2.1.2. La regulación legal de las capitales autonómicas

La segunda posibilidad para abordar el fenómeno de la capitalidad autonómica es mediante una regulación legal específica, dirigida a dar respuesta a los aspectos que se derivan de la configuración de un municipio como capital de la respectiva Comunidad Autónoma. Es una opción minoritaria, sólo tres capitales autonómicas cuentan con una ley de capitalidad autonómica (Ley Foral 16/1997 de 2 de diciembre, por la que se establece la Carta de Capitalidad de la Ciudad de Pamplona, la Ley 4/2002 de 25 de junio, del Estatuto de la Capitalidad de la Ciudad de Santiago de Compostela y Ley 23/2004 de 20 de diciembre, de Capitalidad de Palma), descartando el caso de la ciudad de Madrid que afronta la capitalidad de Madrid pero desde la óptica de la capitalidad del Estado en la Ley estatal 22/2006, de 4 de julio de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid. Estas leyes autonómicas pretenden solucionar los problemas inherentes a su condición de capital: problemas derivados de la ubicación de la sede de las instituciones; disposiciones sobre honores o distinciones y régimen protocolario, atribución de competencias diferenciadas por razón de la capitalidad; relaciones interadministrativas y otras instituciones que confluyan en el territorio de la capital; regulación de un régimen económico y financiero especial.

No obstante, más allá de un mero voluntarismo formal, las leyes autonómicas que regulan la circunstancia de la capitalidad autonómica no constituyen en sí mismas una garantía de materialización real de las expectativas de las ciudades que han de convivir con la problemática específica derivada de su cualidad capitalina. Se limitan a abordar, de manera coincidente, los aspectos en torno a los cuales se plantean sus reivindicaciones, pero la satisfacción de las mismas sigue estando condicionada a la sensibilidad y compromiso que manifieste el respectivo poder regional.

3. La incidencia del fenómeno de la capitalidad autonómica en el ejercicio de las competencias en materia de planeamiento urbanístico

La especial complejidad que presentan las relaciones entre los municipios en los que concurre el factor de la capitalidad con las organizaciones territoriales superiores, es especialmente intensa y patente en el ejercicio de competencias de marcado carácter discrecional en las que el factor de oportunidad se presenta como elemento central de las decisiones ejecutivas a adoptar. Tal es el caso de las competencias en materia de planificación urbanística de las ciudades.

3.1. El solapamiento del ámbito de la capital autonómica con el del municipio

La configuración básica de las capitales autonómicas como municipios explica que la posición que estas ocupan respecto del Estado y de la respectiva Comunidad Autónoma sea una posición similar a la del resto de municipios aunque cualificada por las singularidades y especificidades que sobre ellas concurren por razón de dicha capitalidad. Por lo tanto la clave o el elemento esencial que da la pauta a la hora de definir cómo han de ser estas relaciones entre las capitales autonómicas respecto del Estado y la Comunidad Autónoma no es otro distinto que el de la autonomía local y su garantía constitucional¹, aunque en estos casos se les debería reconocer un plus respecto del resto de municipios, en lo referente a participación más intensa en la toma de decisiones; refuerzo de las relaciones interadministrativas; mayor capacidad en la gestión de competencias y mayor autonomía financiera (Rodríguez, 1999).

¹ En su configuración constitucional (Sentencias del Tribunal Constitucional 27/1987 de 27 de febrero; 170/1989 de 19 de octubre; 109/1998 de 21 de mayo) la autonomía local es el derecho de la comunidad local de participar, a través de órganos propios, en el gobierno y administración de cuantos asuntos le atañen, con el límite que impone el principio de unidad estatal. Se trata pues de un derecho de vocación política y no sólo administrativa en el sentido en que la autonomía local no sólo presupone una participación de los municipios en la ejecución de las decisiones o de las políticas públicas definidas por el Estado o la Comunidad Autónoma, sino que precisamente implica la adopción de decisiones propias en las políticas públicas que van a tener efectos en su respectivo territorio. La autonomía local *ad intra*, implica la capacidad de auto-organización de los municipios a través de la potestad reglamentaria, la cual se considera como algo inherente a la autonomía (Sentencia del Tribunal Constitucional 214/1989). En lo que se refiere a las manifestaciones *ad extra* de la autonomía local, esto es, en sus relaciones con otras Administraciones Públicas, la misma implica la eliminación de cualquier control de oportunidad por parte del Estado y de las Comunidades Autónomas respecto de las decisiones locales. De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional (STC 4/1981 de 2 de febrero) no es en ningún caso compatible con la autonomía local la previsión de controles genéricos o indeterminados que sitúen a las entidades locales en una posición de subordinación o de dependencia cuasi jerárquica respecto del Estado u otras entidades territoriales.

No obstante, el reconocimiento del estatus que debe corresponder a las capitales autonómicas va a depender de la responsabilidad y sensibilidad que muestren los entes territoriales estatales y autonómicos en su labor legislativa, la cual debería innovar en respuestas que hagan frente a los factores que condicionan a las capitales autonómicas.

3.2. El planeamiento general como paradigma de la tensión competencial entre el Municipio y la Comunidad Autónoma

Las tensiones competenciales se producen, de un modo especialmente intenso con ocasión del planeamiento urbanístico motivado por la circunstancia de que también la Comunidad Autónoma asume legalmente competencias en materia urbanística, y de que el espacio físico de la ciudad es donde concurren los intereses locales y supralocales. Dentro del planeamiento urbanístico el instrumento que protagonizará la mayor conflictividad será el plan general, al ser la figura que abarca la ordenación de uno o varios términos municipales completos y el instrumento central e integral de la política urbanística encargado de definir los elementos fundamentales de la estructura general a nivel de la ciudad como son la clasificación y calificación del suelo, la delimitación de las áreas de reparto de cargas y beneficios, fijación de los aprovechamientos urbanísticos, los usos, intensidades, tipologías edificatorias, estructura orgánica de la ciudad como sistemas generales de comunicación, espacios libres, parques, zonas verdes, medidas de protección del medio ambiente, del patrimonio histórico-artístico... (González, 2008).

4. El caso concreto de la ciudad de Madrid

La ciudad de Madrid, además de su condición de municipio de gran población y capital autonómica, presenta el dato distintivo de ser la sede de las instituciones de la Administración General del Estado. La concurrencia de intereses sobre el mismo espacio territorial que estas circunstancias propician hace de ella un escenario rico en ejemplos de tensión y conflictividad.

4.1. Especial configuración de la ciudad de Madrid y competencias urbanísticas

La Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, regula las especialidades de la ciudad de Madrid por su condición de capital del Estado y sede de las instituciones generales, pero además la ciudad de Madrid se configura como capital autonómica, lo que le confiere una circunstancia única en todo el panorama territorial.

El reparto competencial en materia de planeamiento urbanístico entre la Comunidad de Madrid y la ciudad de Madrid, se establece en la Ley 9/2001, de 17 de julio, de Suelo de la Comunidad de Madrid. Esta regulación mantiene el carácter bifásico del procedimiento de aprobación de los planes generales, con una fase municipal y otra autonómica. No obstante, la reforma de la Ley del Suelo de la Comunidad Madrid del año 2007 ha acentuado la centralización de la competencia

autonómica para la aprobación del planeamiento general, al elevar el rango del órgano aprobatorio (Consejo de Gobierno), decisión probablemente motivada en los desmanes en los que han incurrido algunos Ayuntamientos en los últimos años.

Es cierto que se ha avanzado en la línea de dotar de mayor agilidad a los procedimientos de aprobación de los planes generales en algunos supuestos, como el procedimiento simplificado creado por la modificación legal del año 2007 y desarrollado por Decreto 92/2008 de 10 de julio, para tramitar las modificaciones no sustanciales de planeamiento, pero por lo demás, las competencias de control y fiscalización que puede ejercer la Comunidad de Madrid en la aprobación del planeamiento general permanecen incólumes, no existiendo ninguna consideración a la mayor capacidad de gestión y mayor responsabilidad que cabría predicar de una ciudad como Madrid. A pesar de ello existen ejemplos significativos de falta de respuesta autonómica frente a la inactividad del Ayuntamiento de Madrid, como se constata en la adaptación pendiente del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 al marco legal en vigor. A día de hoy es pues pertinente el debate de las competencias en materia de planeamiento urbanístico que podrían transferirse y delegarse a favor de la ciudad de Madrid por su especial cualificación como capital autonómica y estatal, su tamaño desde el punto de vista demográfico y físico y su dimensión en lo que a estructura orgánica se refiere. La transferencia de competencias sería en principio una opción un tanto complicada por el hecho de que la Comunidad de Madrid no cuenta con órganos territorializados, esto es dependencias administrativas y personal propio en el término municipal. Ello sin embargo, no tendría por qué impedir que el esfuerzo para materializar estas transferencias se concentrara en actuaciones concretas. Quizá la opción más idónea, sería la de creación de un órgano colegiado en el que participaran las tres Administraciones Públicas, encargado de la aprobación solidaria del plan general, en la línea de la posibilidad que contempló la ley del suelo de 2008 para que la Administración General del Estado pudiera formar parte de órganos colegiados de carácter supramunicipal con competencias para la aprobación de instrumentos de ordenación territorial y urbanística (Prieto y Galán, 2009).

Otro aspecto de la aprobación del plan general en el que se podría avanzar respecto de la especial situación de Madrid, sería el de la evaluación ambiental. Actualmente ésta se realiza unilateralmente por el órgano competente autonómico, de acuerdo con la Ley 2/2002, de 19 de junio y la Ley 9/2006 de 26 de abril. No obstante, y al amparo de esta misma regulación, sería posible que en la llamada evaluación ambiental estratégica, la aprobación de la memoria o el informe de sostenibilidad ambiental, participen los municipios afectados.

Todas las alternativas dirigidas a incrementar la competencia y participación de Madrid en la aprobación definitiva del planeamiento general, pasan por que la voluntad política autonómica un día declarada en el marco del Pacto Local, se haga efectiva y se materialice en medidas legislativas concretas que permitan canalizar y equilibrar los intereses en juego, reduciendo el nivel de conflictividad entre ambas instancias lo que sin duda redundará en beneficio tanto de la ciudad como de sus habitantes y visitantes.

4.2. Algunos ejemplos de conflictividad entre la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid en la aprobación del plan general

En la experiencia del Ayuntamiento de Madrid, un elevado número de conflictos competenciales con la Comunidad de Madrid en planeamiento urbanístico se encauzan por la vía de los reparos de legalidad. Éstos encubren sin embargo, en la inmensa mayoría de los casos analizados, un control de oportunidad de los intereses regionales afectados por la actuación municipal cuyo control y representación compete a la Comunidad Autónoma. Este fenómeno encuentra explicación en el hecho de que la regulación del suelo de la Comunidad de Madrid ha optado por incluir y por tasar formalmente los aspectos en los que se concretan los intereses supralocales, a través de las denominadas determinaciones estructurantes que por su alcance y por sus implicaciones territoriales y regionales competen a la Comunidad Autónoma frente a las determinaciones pormenorizadas en las que se plasman los intereses netamente locales. Esta línea de actuación ha sido, por lo demás, plenamente ratificada por la jurisprudencia, (Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 2003). Además de ello, la intervención de la Comunidad Autónoma encuentra frecuentemente sustento en la invocación de títulos competenciales sectoriales propios que necesariamente afectan y condicionan transversalmente al contenido material de las decisiones municipales plasmadas en el respectivo planeamiento (normativa medioambiental o de protección del patrimonio histórico).

Bajo estas premisas y a la vista de los casos prácticos analizados, nos encontramos por una parte con escasos supuestos de acuerdos autonómicos de denegación de la aprobación definitiva del planeamiento general, esto es, supuestos en los que la Comunidad de Madrid esgrimiendo competencias propias que prevalecen a las determinaciones urbanísticas del planeamiento o tutelando intereses regionales a los que necesariamente debe atender y responder el planeamiento municipal, deniega su aprobación definitiva. Proliferan, por el contrario, los de formulación de un requerimiento de subsanación de deficiencias o de aprobación definitiva condicionada al cumplimiento de ciertas exigencias vinculadas al interés supralocal. Por otra parte, y como consecuencia de la inactividad de la Comunidad de Madrid para la aprobación definitiva del planeamiento municipal se detectan algunos casos de aplicación del silencio administrativo.

4.2.1. Denegación por la Comunidad de Madrid de la aprobación definitiva de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, para el desarrollo y ampliación de equipamientos educativos²

El objeto de la modificación puntual analizada era mejorar la capacidad de servicios y prestaciones de parcelas calificadas como dotacional educativo privado, en ámbitos con edificación en vivienda unifamiliar. Para ello se planteaba el incremento de la edificabilidad autorizada para propiciar un tamaño de equipamiento educativo que diera respuesta suficiente a la demanda de plazas escolares en la ciudad de Madrid, lo cual redundaría indirectamente en beneficio del sistema educativo, cuya gestión compete a la Comunidad Autónoma. Esta ampliación se condicionaba a la aprobación de un Plan Especial, que estableciera el incremento de edificabilidad para cada parcela, la localización de las superficies mínimas de cesión derivadas de dicho incremento y por otra parte, al cumplimiento de los correspondientes parámetros de volumen, ocupación, posición y forma del edificio para asegurar la adecuada inserción e impacto del edificio resultante en la parcela.

Remitido el expediente a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, se informó desfavorablemente por las siguientes deficiencias: la modificación únicamente se plantea respecto de los equipamientos educativos de titularidad privada, pero supone un vacío regulativo para el caso de los equipamientos educativos públicos; no se justifica que el incremento del 20% de la edificabilidad de los equipamientos educativos privados que se pretende, vaya a resolver necesariamente la problemática relativa a la suficiente oferta de plazas escolares.

A la vista de todos ellos la Comunidad de Madrid, procedió a la denegación de la aprobación definitiva de la modificación propuesta por el Ayuntamiento. Como se puede observar, los motivos en los que la Comunidad de Madrid fundamenta su denegación son tanto de oportunidad como de legalidad. Dentro de los motivos de oportunidad, en los que se concentran los intereses supralocales, encontramos la falta de justificación de que el incremento de la edificabilidad de equipamientos educativos privados vaya a resolver realmente la problemática de la oferta de plazas escolares, que corresponde competencialmente a la propia Comunidad de Madrid, a lo que se añade la decisión municipal de excluir a los equipamientos educativos públicos, cuya gestión corresponde también a la Comunidad de Madrid. Se trata por tanto, de un claro ejemplo de intervención regional en la decisión municipal sobre la base de intereses supralocales derivados de competencias sectoriales autonómicas que condicionan transversalmente las de ordenación urbanística de una ciudad.

² Resolución de 16 de noviembre de 2011, por la que se hace público el Acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 10 de noviembre de 2011, por el que se deniega la aprobación definitiva de la Modificación Puntual del Artículo 7.10.6 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el desarrollo de equipamientos educativos en Norma Zonal 8 grado primero.

4.2.2. Informe desfavorable de la Comunidad de Madrid relativo a la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, para el cambio de uso de una parcela industrial a servicios terciarios³

Plantea el Ayuntamiento de Madrid la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en un solar, situado a escasos 50 metros del cauce del Río Manzanares y calificado como uso industrial. El objeto de la modificación es la recalificación de la parcela como servicios terciarios en sus clases de hospedaje y comercial, en la categoría de Gran Superficie Comercial.

En fase de información pública la Comunidad de Madrid informa desfavorablemente atendiendo a los aspectos urbanísticos y medioambientales de la modificación pretendida. En concreto, concluye que dada la ubicación de la parcela, próxima al cauce del río Manzanares, y la naturaleza y dimensiones de la actuación propuesta, tendría un impacto en el entorno desfavorable. Asimismo, y dado que la implantación de grandes superficies comerciales reviste de una gran trascendencia urbanística por sus implicaciones a nivel local e incluso territorial, considera la necesidad de un análisis previo global sectorial para regular las nuevas implantaciones y minorar los posibles impactos negativos.

A la vista de las actuaciones seguidas por la Administración autonómica en el caso de esta modificación puntual, trascienden como aspectos más llamativos los siguientes: el elevado número de organismos e instancias administrativas que intervienen en el proceso de aprobación; la ausencia de un modelo territorial bien definido a través de instrumentos legales y unas Directrices que ofrezcan un marco cómodo para el planificador municipal y le permitan dar respuesta a los problemas específicos de Madrid, lo que redundaría en la agilidad del procedimiento de aprobación y evitaría que las respuestas del planeamiento llegaran desfasadas respecto de la dinámica de la ciudad.

4.2.3. Reparos formulados por la Comunidad de Madrid a la Modificación Puntual referente a las condiciones particulares de los parques urbanos y parques metropolitanos⁴

En este caso la modificación puntual plantea una modificación de las condiciones particulares aplicables a las zonas verdes de nivel singular (parques urbanos y parques metropolitanos) para incorporar dentro del sistema de usos compatibles de las mismas, como uso asociado, el uso de equipamiento en la categoría de bienestar social (servicios de ayuda a colectivos específicos como familia e infancia, tercera edad, personas discapacitadas, minorías étnicas...), imposibilitando en todo caso el uso residencial en aquellas actividades de bienestar social que pudieran contemplar elementos de residencia. Esta modificación se fundamenta en la Memoria del Plan General por la existencia de ciertos factores sociales que han generado una mayor demanda de espacios de bienestar social, al tiempo que evidenciaban el déficit

³ Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 en el ámbito de la calle Antonio López, distrito de Usera. Aprobación inicial Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 26 de abril de 2007.

⁴ Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 del Artículo 7.8.5 de las Normas Urbanísticas. Aprobación inicial Acuerdo del Pleno de 20 de febrero de 2002.

global del suelo dotacional en la almendra central de la ciudad y en algunos distritos periféricos. La Comunidad de Madrid, procede a la devolución del expediente, por los siguientes motivos: falta de justificación sobre la reducción de zonas verdes; quiebra de la coherencia del sistema de usos dotacionales del plan general, en el que el uso zona verde es alternativo en cualquiera de los demás usos dotacionales, pero no a la inversa; riesgo de desvirtuar el cómputo y el equilibrio de las redes públicas correspondientes a futuros desarrollos.

La incidencia que la modificación propuesta tiene en la definición, zonificación y estándares de las redes públicas es en este caso la que legitima la intervención autonómica. Ciertamente que las redes públicas forman parte de las determinaciones estructurantes que definen las líneas fundamentales del modelo de ocupación, utilización y preservación del suelo, pero la reflexión a la que invita este caso es que aunque la actuación de la Comunidad Autónoma sea impecable desde el punto de vista formal la realidad es que impide dar una respuesta satisfactoria a una demanda específica de una gran ciudad como Madrid que ha de atender unas necesidades sociales marcadas por factores derivados de su configuración como gran ciudad-capital: el elevado número de habitantes, los desequilibrios en cuanto a la capacidad económica de sus habitantes, los desfases en el desarrollo de las distintas zonas de la ciudad, etc.

4.2.4. Aprobación Definitiva de Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid por silencio administrativo⁵

Este expediente es exponente de la posibilidad contemplada en el artículo 63 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, de entender aprobado por silencio administrativo un expediente de planeamiento por falta de adopción del acuerdo de aprobación en plazo. Su objeto era la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, en el ámbito del antiguo Mercado de Frutas y Verduras en las naves del Matadero de Madrid, dirigido a sustituir el antiguo tejido industrial por nuevos desarrollos residenciales, acometer un proceso de renovación urbana, de rehabilitación de los cuerpos originales del mercado, e incorporación de un equipamiento público, con zonas verdes.

⁵ Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997. Antiguo Mercado de Frutas y Verduras en Legazpi, distrito de Arganzuela. Aprobación inicial Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 28 de septiembre de 2006; Aprobación provisional Acuerdo de 30 de abril de 2007. Aprobación Definitiva por silencio administrativo, mediante Resolución del Director General de Planeamiento de 14 de mayo de 2008.

4.2.5. Modificación Puntual para el desarrollo urbanístico de la Ciudad Deportiva del Real Madrid Club de Fútbol⁶

Esta modificación afectaba a un ámbito situado al norte de la ciudad para el cambio de calificación de equipamiento deportivo a uso terciario, deportivo público, zonas verdes públicas y vías públicas, en ejecución del Convenio, como operación urbanística compleja pero de concepción unitaria, en una zona estratégica que constituía el remate del desarrollo del Paseo de la castellana. La Comunidad de Madrid si bien manifestó su conformidad global con la propuesta, formuló una serie de reparos: necesidad de ajustar la modificación puntual a la terminología y al contenido de la Ley 9/2001, de Suelo; necesidad de ajustar el régimen de cesiones para redes locales al artículo 36; necesidad de incorporar ciertos aspectos medio ambientales por el aumento de la densidad de población, justificando el incremento de zonas verdes y espacios libres; el consumo energético en criterios de eficiencia y ahorro priorizando las energías renovables; el consumo de agua, optimizando las instalaciones de los edificios y del riego de las zonas verdes; idoneidad del alumbrado exterior para mantener el adecuado equilibrio entre ambiente y oscuridad nocturna y seguridad del entorno...

A pesar de tratarse de reparos de legalidad, estos suponían de facto la imposibilidad material de acometer la operación urbanística en los términos acordados al conllevar un importantísimo desequilibrio de las cesiones asumidas por los particulares. Tras el intenso debate jurídico que esto desencadenó entre las dos Administraciones Públicas, la cuestión se resolvió de forma favorable para el Ayuntamiento al ofrecer la Comunidad de Madrid la posibilidad de proceder a una adaptación de mínimos a la Ley del suelo que no comportaba un incremento en las cesiones para redes locales.

4.2.6. Fórmulas evasivas: la huida del plan general

Los casos analizados son muestra del nivel de control que ejerce la Comunidad de Madrid en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, la cual también sometió a intensos condicionantes al Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 en su aprobación. Como consecuencia de ello en la reciente experiencia municipal del Ayuntamiento de Madrid, encontramos una tendencia a buscar nuevas fórmulas, formalmente distintas de las modificaciones puntuales de planeamiento, con las que se trata de evitar o minimizar en la medida de lo posible la excesiva intervención autonómica en actuaciones, que buscan ser respuesta a las concretas circunstancias y especificidades de la ciudad de Madrid. Tal es el caso de los proyectos singulares que de forma aislada y fragmentada, han diseñado actuaciones emblemáticas para la ciudad de Madrid con un indudable impacto en la escala regional, pero sustraídas del cauce formal de los planes generales y por lo tanto de los habituales controles autonómicos que prevé la regulación legal.

Uno de los mejores exponentes de este fenómeno es el “Proyecto Singular de Madrid-Río”, planteado como mero proyecto de ejecución de obras, complementado

⁶ Área de Planeamiento Remitido 08.04. (Aprobación inicial Ayuntamiento Pleno 27 de octubre de 2005; Aprobación Provisional 26 de abril de 2006 y Aprobación Definitiva por la Comunidad de Madrid 15 de marzo de 2007).

con la figura del Plan Especial cuyo impacto se ha producido a nivel global en buena parte de la ciudad al afectar integralmente a varios distritos, a la red pública local, a la red de equipamientos deportivos, zonas verdes, infraestructuras hidráulicas y a la conexión del ámbito con el resto de red viaria. El objetivo era la recuperación del río para la ciudad, como un elemento vertebrador entre los barrios, creando un parque lineal a cada orilla. Lo que hasta entonces era una barrera física, social y psicológica, se convertía en un elemento de integración y en un proyecto clave para la revitalización del centro de la ciudad y para la regeneración de esta zona concreta, que pasaría de la degradación a la que estaba sometida en las últimas décadas, a convertirse en una de las más atractivas y privilegiadas de Madrid.

Para dar una idea del alcance de la actuación, las acciones previstas en el “Proyecto Madrid-Río” abarcan en primer lugar la reforma de la infraestructura de movilidad de la M-30 y la mejora notable de la calidad de las aguas del río Manzanares y su funcionamiento hidráulico.

Resulta evidente por tanto, cómo este conjunto de intervenciones, articuladas a través de un proyecto de infraestructuras de movilidad e hidráulicas que han supuesto una apuesta por la regeneración urbana de esta amplia zona, se insertan dentro de la política de reequilibrio territorial y ambiental del Ayuntamiento de Madrid con impacto a escala supramunicipal, al incorporar distritos del oeste y el sur de la ciudad al conjunto de actuaciones de regeneración del Centro y la creación de un espacio urbano lineal de calidad, con el río como elemento estructurante. Para ello el Ayuntamiento de Madrid, optó por convocar un concurso internacional de ideas para organizar el nuevo espacio recuperado para la ciudad y a tramitar un Plan Especial.

Otro ejemplo relevante que sirve para ilustrar la utilización de figuras distintas a las modificaciones puntuales del Plan General, para acometer actuaciones globales de transformación de la ciudad con impacto territorial es el conocido como “Plan Especial Recoletos-Prado” cuya importancia se ha visto incrementada por la incorporación de nuevos equipamientos museísticos, de ocio, administrativos y salas de arte: nueva sede del Ayuntamiento de Madrid, Caixa Forum, Casa Encendida, Circo Estable de Madrid, Sala de la Fundación MAPFRE y de la Fundación BBVA. Se trata del ámbito de mayor atractivo de entre los que dispone Madrid para el turismo cultural y de indudable relevancia económica, y simbólica para los vecinos por su imagen internacional con gran valor arquitectónico.

El objetivo planteado en este proyecto singular ha sido corregir el deterioro ambiental, y recuperar un espacio para los ciudadanos. Por ello se ha considerado necesario mejorar el paisaje urbano, disminuir el espacio ocupado por los vehículos privados, mejorar la ordenación de los elementos visibles, eliminar los elementos superfluos, renovar pavimentos y mobiliario urbano y poner en valor elementos patrimoniales existentes en el ámbito, creando las condiciones para que pueda ser, realmente, un espacio de usos múltiples asociados a los contenidos culturales, como antesala al conjunto de museos y equipamientos a los que precede. El Plan General de 1997, ya previó un estudio del área, y su ordenación por un Plan Especial de Protección y Desarrollo. Es cierto que en este caso, la intervención autonómica se produjo por la vía de sus competencias ambientales, la cual por resolución de 31 de

agosto de 2009 estableció las características que debían incluir el Plan Especial y el estudio de Impacto Ambiental a elaborar.

Otro ejemplo significativo de esta tendencia de huida de la figura del Plan General para tratar de eludir, o al menos atemperar el nivel de control autonómico en las decisiones municipales sobre la ordenación urbanística de la ciudad lo encontramos en el supuesto que enjuició el Tribunal Supremo en su sentencia de 27 de julio de 2010 (JUR\2010\333755) a cuenta del recurso de casación con origen en la impugnación por parte de la Comunidad de Madrid del acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid por el que se aprobaba definitivamente el Plan Especial relativo al uso terciario en su clase de hospedaje para toda la ciudad de Madrid.

Con este Plan Especial el Ayuntamiento pretendía intensificar el uso hotelero como refuerzo a la candidatura olímpica de la ciudad de Madrid y como referente económico en la celebración de ferias y exposiciones nacionales e internacionales. El Plan Especial modificaba el régimen de compatibilidades de usos para permitir la implantación del uso terciario en su clase hospedaje manteniendo el uso cualificado residencial.

La Comunidad de Madrid, fundamentó su impugnación en: la falta de competencia del Ayuntamiento para, por la vía del Plan Especial, realizar una modificación de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de ese calado al suponer una alteración masiva del régimen del uso hotelero en toda la ciudad y no sólo en una determinada zona todo lo cual implicaba una revisión del Plan General de Ordenación Urbana encubierta.

El Tribunal Supremo, confirmó que el Plan Especial efectivamente no encajaba en la categoría de los planes especiales de reforma interior al suponer una revisión global del uso hotelero de la ciudad, indicando que los planes especiales no pueden sustituir a los planes generales como instrumentos de ordenación integral de un territorio ya que ello supone la usurpación de la competencia que corresponde a la Comunidad Autónoma para la aprobación definitiva de los planes generales, sus modificaciones y revisiones.

5. Reflexiones finales

El marco jurídico que rige hoy por hoy las relaciones competenciales entre el nivel local y el regional, da cobertura a un intenso y permanente control de los gobiernos autonómicos con ocasión de la definición del modelo de ciudad, y a la postre de la definición de las políticas urbanas que persiguen los Ayuntamientos a través de su planificación urbana.

Este control autonómico apenas se amortigua en los supuestos en los que el municipio, diseñador del modelo urbano, está revestido de la condición de capital de la respectiva Comunidad Autónoma. El máximo exponente de esta afirmación lo encontramos en el Ayuntamiento de Madrid, el cual a pesar de su doble condición de capital, estatal y autonómica, no goza de un margen de maniobra y de decisión mayor que el que cabría reconocer a cualquier otro municipio a la hora de diseñar y definir las líneas estratégicas bajo las cuales se concibe una determinada idea de ciudad, tal y como ponen de relieve los numerosos supuestos conflictividad que se

producen a cuenta de los expedientes de modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997.

Esta situación, que supone un lastre en las aspiraciones de una ciudad como Madrid y en definitiva también para las capitales autonómicas, ha propiciado la búsqueda de nuevas fórmulas, más imaginativas y dinámicas para hacer ciudad, en las que fundamentalmente se persigue eludir, en parte, la intensidad y el rigor los controles autonómicos que indefectiblemente contempla el rígido esquema de tramitación y aprobación de un plan general y de sus modificaciones, en la figura de los Proyectos Singulares configurados como proyectos de obras complementados con planes especiales.

Más allá de estas alternativas, resulta muy significativo que el Ayuntamiento de Madrid, que en el momento actual está iniciando los trabajos tendentes a la esperada revisión de su Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, se esté planteando como premisa central y de partida el deslinde formal de las determinaciones estructurantes, en las que la Comunidad de Madrid tiene capacidad de intervención y las determinaciones pormenorizadas reservadas a la autonomía local para acabar con la concepción de un Plan General omnicompreensivo de todas ellas y por lo tanto supeditado y expuesto permanentemente a la fiscalización autonómica y adoptar el modelo que diferencia entre las Normas Urbanísticas de Plan General, que recogen las determinaciones estructurantes y el de Ordenanzas de Construcción, Edificación y urbanización, para aquellas determinaciones finalistas y concretas que permiten materializar la idea de ciudad definida a nivel global. Con este planteamiento se persigue, en definitiva, sustraer de la intervención regional aquellos aspectos que competen en exclusiva al Ayuntamiento y que por lo tanto no han de someterse al esquema de aprobaciones propio de un Plan General sino de una Ordenanza local en la que la participación de la Comunidad Autónoma es más indirecta y menos intensa.

Todo ello permite afirmar que a pesar de la buena voluntad del legislador autonómico, plasmada en las leyes de capitalidad autonómica, de reconocer y garantizar un estatus diferenciado a las capitales autonómicas a través de la potenciación de órganos colegiados para el consenso interadministrativo o el reconocimiento de un mayor nivel competencial en determinados sectores de la actividad pública, en la práctica no se ha hecho patente. La situación, a nivel jurídico-legal, de las capitales autonómicas, más allá de las especialidades organizativas derivadas del régimen especial aplicable a los municipios de gran población, no dista de ser muy diferente a la del resto de los municipios en lo que a ordenación urbanística de la ciudad se refiere. Los mecanismos de concertación de intereses públicos afectados por los Planes Generales, articulados por el ordenamiento jurídico, muestran una efectividad muy discreta en la línea de la evitación de conflictos interadministrativos y en ofrecer a las capitales autonómicas la posibilidad de responder con inmediatez y eficacia a los múltiples retos sociales, económicos, culturales, prestacionales... a los que se enfrenta cotidianamente.

6. Bibliografía

- GALÁN, A. y TOSCANO, F. (2006): “Las tres dimensiones de la gran ciudad”, en TRONCOSO, A. –dir.– *Comentarios a la Ley de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid. Ley 22/2006 de 4 de julio*. Thomson-Aranzadi, Madrid.
- GONZÁLEZ, J. L. (2008): *Comentarios a la Ley del Suelo*. Civitas, Madrid.
- IGLESIAS, M.; MARTÍ-COSTA, M.; SUBIRATS, J. y TOMÁS, M. –eds.– (2011): *Políticas urbanas en España. Grandes ciudades, actores y gobiernos locales*. Icaria Política.
- INNERARITY, D. (2006): *El nuevo espacio público*. Espasa Calpe.
- MINISTERIO DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (2003): *Memoria Justificativa del Proyecto de Ley de Medidas para la Modernización del Gobierno Local*. MAP, Madrid.
- RODRÍGUEZ, J. M. (1999): *La reforma del régimen Local de 1999. Las medidas legislativas estatales en el Pacto Local*. Bayer Hermanos, Barcelona.
- PRIETO, C. y GALÁN, A. –dir.– (2009): *La descentralización de competencias autonómicas en la ciudad de Madrid. Nuevas oportunidades para la gestión desconcentrada*. Huygens, Madrid.

TRANSFORMACIÓN Y ACTIVACIÓN SOCIAL DE LA CALLE: EL ECO-BULEVAR DE VALLECAS (MADRID) STREET TRANSFORMATION AND SOCIAL ACTIVATION: THE VALLECAS ECO-BOULEVARD (MADRID)

Borja RUIZ-APILÁNEZ * y José María de UREÑA **

RESUMEN

La vitalidad de las calles de nuestras ciudades depende de numerosos factores y algunos de ellos pueden modificarse mediante la transformación de la urbanización. Este artículo se basa en el análisis comparado de la reurbanización del Bulevar de la Naturaleza en Madrid –proyecto Eco-bulevar– y del uso observado y cuantificado en los distintos tramos de este y en la otra calle más utilizada del entorno próximo. El estudio pone de manifiesto la capacidad del proyecto de reurbanización como herramienta de revitalización aportando datos cuantitativos, pero vinculándolos a propiedades cualitativas. Asimismo se introduce el concepto de acondicionamiento integral del espacio público como vía de transformación y activación social de la calle.

Palabras clave: revitalización, reurbanización, acondicionamiento integral, habitabilidad urbana, vitalidad urbana, actividades sociales, actividades estanciales, calles, espacio público.

ABSTRACT

Our streets' vitality depends on many factors and some can be modified by redesigning them. This article deals with a comparative analysis of the redesign of the Bulevar de la Naturaleza in Madrid –the Eco-bulevar Project– and the use that has been observed and measured on different stretches in this one and the next most socially active street in its surroundings. This study shows the revitalizing capacity of street redesign based on quantitative data, but linking them to qualitative properties. Besides it introduces the concept of “integral street retrofitting”, as a way of transformation and social activation of the street.

Keywords: revitalization, refurbishment, integral retrofitting, street livability, street vitality, social activities, staying activities, streets, public space.

* Borja Ruiz-Apilánez (borja.ruizapilanez@uclm.es) es Doctor Arquitecto e Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Profesor Ayudante en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Castilla-La Mancha, Toledo, España.

** José María de Ureña (josemaria.urena@uclm.es) es Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Castilla-La Mancha, Toledo, España.

1. Introducción

La crítica de Jane Jacobs (1973[1961]) a los desarrollos urbanos de las ciudades estadounidenses de las décadas centrales del siglo XX marca el inicio de una corriente de pensamiento en torno a la ciudad que entiende que un objetivo prioritario del proyecto urbano ha de ser recuperar la vitalidad de sus calles. A finales de aquellos años sesenta despertaba en Occidente un interés académico por comprender la relación entre las características de la calle y el uso que hacemos de ella.

Desde entonces, varios autores (Appleyard *et al.*, 1981; Gehl, 2006[1971]; Moudon, 1987; Francis, 1987; Jacobs, 1996; Banerjee, 2001; Hebbert, 2005; Hess, 2009; Biddulph, 2012) han insistido en la importancia de proyectar calles que, más allá de su función circulatoria –la calle como “camino”–, sean capaces de satisfacer y fomentar otras funciones sociales –la calle como “lugar”–.

Cincuenta años después de la primera edición de «The Death and Life of Great American Cities», la mayoría de las calles de los desarrollos de las ciudades españolas de las últimas décadas carecen de esa vitalidad y presentan un aspecto bastante desolador. Los motivos y los responsables de esta situación son múltiples, pero este artículo no ahonda en la disquisición de acciones pasadas. Al contrario, trata de servir de apoyo a aquellas que en un futuro puedan llevarse a cabo para mejorar la habitabilidad y vitalidad de las calles que ya han sido construidas.

La transformación física de la configuración interna del propio espacio público es, especialmente en tejidos recientes, la alternativa más viable debido precisamente a su publicidad¹. Sobre este, la Administración posee mayor capacidad de intervención y la ciudadanía alberga mayor posibilidad de reivindicación.

Este artículo explora la capacidad revitalizadora del proyecto de reurbanización de la calle, tratando de descubrir qué tipo de transformaciones –espaciales, materiales, ambientales, instrumentales o caracterizadoras– resultan más efectivas en este sentido. Para ello nos basamos en el análisis de la transformación y el uso del Bulevar de la Naturaleza de Madrid. Un nuevo bulvar de la periferia madrileña sobre el que, a principios de los 2000, se llevó a cabo un proyecto de reurbanización denominado Eco-bulevar.

Como veremos, las condiciones de contorno y la propia operación presentan una serie de peculiaridades que hacen que su estudio sea especialmente adecuado para nuestro propósito. El trabajo forma parte de una investigación más amplia en la que se analizaron varios proyectos contemporáneos de transformación de calles, que incrementaron el uso de las mismas (Ruiz-Apilánez, 2013).

2. Habitabilidad y vitalidad de la calle, hacia la comprensión de esta relación

El concepto de habitabilidad de la calle o “calle habitable”² fue introducido por Appleyard *et al.* (1981) al evidenciar que, en base a estudios realizados en San Francisco, la vida y el uso de las calles dependían de sus condiciones

¹ Publicidad en cuanto a ‘cualidad o estado de público’ (Real Academia Española, 2001).

² *Livable street*, en el inglés americano original.

medioambientales³. Al mismo tiempo, Gehl (1980) en Copenhague y Whyte (1980) en Nueva York, trataban de comprender mejor esta relación entre la configuración física y el uso del espacio público en base a observaciones sistemáticas.

De esta forma, comenzaron a constatar la influencia de diversos factores como la presencia de otras personas, la cantidad y calidad de asientos disponibles, la relación existente entre el espacio público y su entorno inmediato –especialmente la relación con la planta baja de la edificación adyacente–, el confort climático –fundamentalmente asoleo y exposición al viento y a las precipitaciones–, la presencia de agua, la posibilidad de comprar bebida y comida o el confort para desplazarse y comunicarse.

Durante las siguientes décadas, además del trabajo que Gehl (2010) ha seguido desarrollando, consideramos fundamental el esfuerzo realizado por Allan Jacobs (1996[1995]) para objetivar la influencia de las características físicas de las calles en su calidad, entre las que destacó la comodidad para caminar, el confort climático, la definición y transparencia laterales, y la capacidad para “atraer la mirada” como las propiedades más decisorias.

Pero el uso que hacemos de la calle no sólo depende de propiedades del entorno construido que podríamos considerar más o menos objetivas. También es función de otras variables más subjetivas. Nuestra propia condición de “sujeto” y el hecho de que algunas características pueden influir en la percepción que tengamos de otras contribuyen de forma decisiva. Varios autores señalan, por ejemplo, cómo una misma temperatura puede ser percibida de forma muy diferente por distintos individuos (Chen y Ng, 2011). Otros, como Bosselmann y Macdonald (1997), muestran cómo un mismo nivel de tráfico es percibido de forma diferente en función de la configuración física de la calle, influyendo en el tipo de actividades sociales observadas y en su intensidad.

En los últimos años, se continúan realizando esfuerzos por conseguir caracterizar y/o medir objetivamente algunas de las cualidades de la calle y su influencia sobre el comportamiento de las personas. Gehl (2004) propone una escala de cinco niveles para caracterizar la planta baja de los edificios, y Gil (2007) estudia este borde público-privado en calles comerciales. Otros autores como Ewing *et al.* (2006), basándose en medidas objetivas, la opinión de expertos y encuestas realizadas a la población, han desarrollado protocolos de definición y medida de algunas “cualidades urbanas”. Este tipo de herramientas de medida están siendo empleadas por autores como Ewing y Handy (2009) para estudiar su influencia sobre el uso peatonal. Nosotros también las empleamos para tener una medida de estas cualidades en dos tramos distintos del bulvar y en otra calle del entorno próximo.

³ Entiéndase aquí el término medioambiental en su sentido más amplio posible, pese a que la caracterización de las calles realizada por Appleyard se basaba fundamentalmente en un aspecto concreto –el nivel de tráfico–.

3. La capacidad transformadora del proyecto de reurbanización

Entre los factores que determinan que las personas se involucren en actividades sociales dentro del espacio público, el proyecto de reurbanización es capaz de modificar principalmente aquellos extrínsecos a la persona relativos al espacio público. Pero no sólo.

También, aunque en menor medida, puede afectar a los factores extrínsecos relativos al espacio privado y al borde público-privado, e incluso a factores intrínsecos a la persona, especialmente a los psicológicos. La imagen mental que una persona se hace de un espacio público influye en la naturaleza de sus movimientos y en su elección de lugares de paso y estancia (Lang, 1987), y esta imagen puede ser profundamente modificada por la acción de un proyecto de reurbanización.

Sin embargo, aunque su capacidad transformadora incluya cambios de diversa índole, el proyecto de reurbanización en sí es un conjunto de transformaciones físicas. Comprender cuál es la repercusión que cada una de ellas tiene sobre el uso resulta complicado. En un intento de sistematización, podemos acordar que cada transformación física de la configuración interna de la calle conlleva cambios espaciales, materiales, ambientales, instrumentales y/o caracterizadores.

Las transformaciones espaciales modifican la configuración morfológica interna de la calle. Afectan a cualquiera de las características físicas del espacio así como a su percepción: dimensiones horizontales y verticales, forma, cubrición, cerramiento, permeabilidad visual (transparencia) y física (accesibilidad).

Los cambios materiales varían las propiedades visibles y tangibles de las superficies y objetos de la calle que podrán ser percibidas por las personas, que podrán entrar en contacto directo con ellos en la mayoría de ocasiones. Atañen a las decisiones sobre materiales de pavimentación y del mobiliario, pero también a otras igual o más importantes como aquellas relativas al empleo de vegetación, láminas de agua o similares. Esto incluye toda la serie de propiedades de los materiales a las que las personas son sensibles.

Las modificaciones instrumentales conciernen a los objetos, superficies o espacios que se localizan en la calle a disposición de las personas, posibilitando el desarrollo específico de alguna actividad. Entre estos pueden incluirse bancos, tumbonas y asientos en general, mesas, juegos de niños, elementos para la práctica de deportes, otras disciplinas físico-mentales y otras actividades al aire libre, pero también áreas o espacios con usos específicos como los de una cancha deportiva.

Las alteraciones ambientales afectan a una serie de características de la calle que son más intangibles, como son la iluminación, el soleamiento, la temperatura, el nivel de ruido, la contaminación, la humedad, las corrientes de aire y otras.

Las reformas caracterizadoras fomentan que las personas identifiquen y se identifiquen con la calle más rápida o intensamente. Se refieren a operaciones que fomenten su significación, su diferenciación con el resto o que la vincule con sus vecinos reconociendo algún rasgo propio de la población o episodios de su historia material e inmaterial, a través de la instalación de obras de arte, la conmemoración de hechos pasados, o el empleo de algún pavimento, elemento vegetal, de mobiliario u otros.

El análisis de la transformación física y el uso del Bulevar de la Naturaleza nos han permitido evaluar, en este caso, el efecto revitalizador que puede asociarse al proyecto de reurbanización, así como establecer algunas conclusiones parciales sobre la influencia de cada uno de los distintos tipos de transformaciones físicas.

4. Eco-bulevar: transformación espacial, material, ambiental, instrumental y caracterizadora del Bulevar de la Naturaleza

No hay duda de que una buena forma de medir el incremento de la actividad social que es capaz de generar la reurbanización de una calle sería analizando su configuración y uso anteriores y posteriores a una transformación llevada a cabo con la intención de mejorar su habitabilidad y aumentar su vitalidad, según los principios sugeridos por varios de los autores mencionados hasta ahora.

Sin embargo, ante la imposibilidad de realizar semejante experiencia⁴, buscamos otros modos de responder a esta pregunta. Encontramos que la ubicación y la reforma de la configuración interna del Bulevar de la Naturaleza presentan varias singularidades que lo convierten en un ámbito de estudio especialmente propicio para poder evaluar esta capacidad revitalizadora, constituyendo una alternativa viable.

El Bulevar de la Naturaleza es la calle central de una pequeña área del extremo oeste del Ensanche de Vallecas –uno de los desarrollos urbanos más extensos de la historia de la ciudad de Madrid todavía hoy en ejecución–. (Fig.1)⁵. El bulevar tiene 50 m de anchura, 600 m de longitud y dirección N-S. Según los autores (Ecosistema Urbano, 2004), el proyecto –realizado apenas unos meses después de que se ejecutase la urbanización original– se fijó como objetivo principal la activación social de este espacio público.

El conjunto de operaciones realizadas podemos sintetizarlas en dos: el cambio de la sección tipo y la construcción de los denominados “árboles de aire” (Fig.1). Estas tres grandes estructuras cilíndricas de carácter temporal tratan de reproducir artificialmente los principales efectos positivos que los árboles recién plantados producirán cuando crezcan lo suficiente. En ese momento, podrán ser desmontadas y trasladadas a otro lugar donde puedan resultar útiles.

⁴ En la bibliografía, los estudios de casos de transformación de calles con evaluaciones anteriores y posteriores son realmente escasos. Los estudios de transformación de calles tradicionales en *wonerven* realizados por Eubank-Ahrens (1987) constituyen una rara excepción.

⁵ Su denominación se debe precisamente a la reforma llevada a cabo por el proyecto Eco-bulevar, término que muchos vecinos emplean para referirse a esta calle.



Fig. 1. El Bulevar de la Naturaleza y su entorno próximo. Planta de localización. Se indica la ubicación de los tres árboles de aire: climático (AAC), lúdico (AAL) y mediático (AAM), así como la de los tres tramos de calle comparados: (a) el bulvar con árboles de aire, (b) sin árboles de aire y (c) la calle peatonal paralela.

Fuente: elaboración propia.

La nueva sección tipo (Fig. 2.c2) ha transformado los 32 m centrales y mantiene intactos los primeros 9 m de cada lateral (acera, banda de aparcamiento en línea y carril de tráfico rodado). Estos 32 m constituyen ahora el nuevo ámbito peatonal central, que se ha ensanchado 6 m a cada lado, incorporando la superficie antes ocupada por dos de los carriles y de las bandas de aparcamiento. Los 6 m del lado oeste se rellenaron con terrizo hasta la cota del bulvar central, mientras que los del este mantienen su pavimento y cota original y quedan separados del carril que sigue abierto al tráfico motorizado mediante un seto plantado sobre la antigua línea discontinua de división de carriles. El otro carril, al interior del seto, se destina ahora al tráfico ciclista. Las áreas anteriormente ocupadas por parterres y caminos intersticiales, tienen ahora un tratamiento superficial más homogéneo. En

ellas se plantaron nuevas hileras de árboles y la mayor parte fue cubierta por terrizo. Además, los bancos de la urbanización original se reubicaron alineándose entre los árboles de la hilera del lateral oeste del bulevar central, dando la espalda al carril del tráfico motorizado (Fig. 2.b y 2.c2).

Sin embargo, pese al importante cambio sufrido en la sección tipo del bulevar, la construcción de los tres árboles de aire es la operación que hoy en día es más notable y más intensamente ha afectado al uso.

Los tres están compuestos por una estructura metálica cilíndrica de 17 m de altura y 20 de diámetro cuyas paredes laterales, a 4,5 m del suelo, se recubren interior y exteriormente con vegetación y/o mallas textiles de distintas densidades y propiedades según el caso, asegurando una cierta superficie en sombra. El equipamiento de cada uno y las topografías generadas bajo ellos hacen que los tres sean similares, pero diferentes.

En el extremo norte de la calle se encuentra el árbol de aire climático, concebido para proporcionar un mayor acondicionamiento térmico. En un punto más meridional, resolviendo la discontinuidad peatonal que anteriormente existía en el bulevar central, se levanta el árbol de aire lúdico. Su nombre se debe a los columpios colgados de la circunferencia inferior de la estructura cilíndrica y al especial tratamiento de su zona de influencia. En el extremo sur, se encuentra el árbol de aire mediático, cuyas paredes y cubierta ligera permiten proyectar imágenes y un letrero digital situado al interior de la circunferencia inferior del cilindro informaba de las condiciones meteorológicas y de la calidad del aire del bulevar (Fig. 2.b y 2.c)⁶.

La operación espacial más importante es la propia construcción de los árboles de aire. Por un lado, estas estructuras delimitan entre ellas dos espacios casi idénticos transversalmente, pero muy diferentes longitudinalmente –el espacio norte es tres veces más largo que el sur–. Por otro, generan debajo tres ámbitos espaciales muy acotados, cuyas similares propiedades espaciales iniciales –las que les proporcionan sus parecidas estructuras– son modificadas intensamente por las distintas operaciones topográficas realizadas en torno a cada uno de ellos.

Desde un punto de vista material, hay cinco decisiones importantes. Primero, la pavimentación de caucho reciclado bajo los árboles de aire. Segundo, el uso del terrizo ecológico en la mayoría de la superficie del paseo. Tercero, la plantación extensiva de plátanos en todo el bulevar. Cuarto, el hecho de que todas las superficies de asiento están forradas en caucho o son de madera, resultando especialmente agradables al tacto. Y quinto, el tratamiento cromático del entorno de los árboles de aire a base de colores vivos.

⁶ Varios aparatos de medida se instalaron en la parte central del bulevar. En mayo de 2012 los letreros no mostraban correctamente la información y parecían averiados, en mayo de 2013 siguen en el mismo estado.

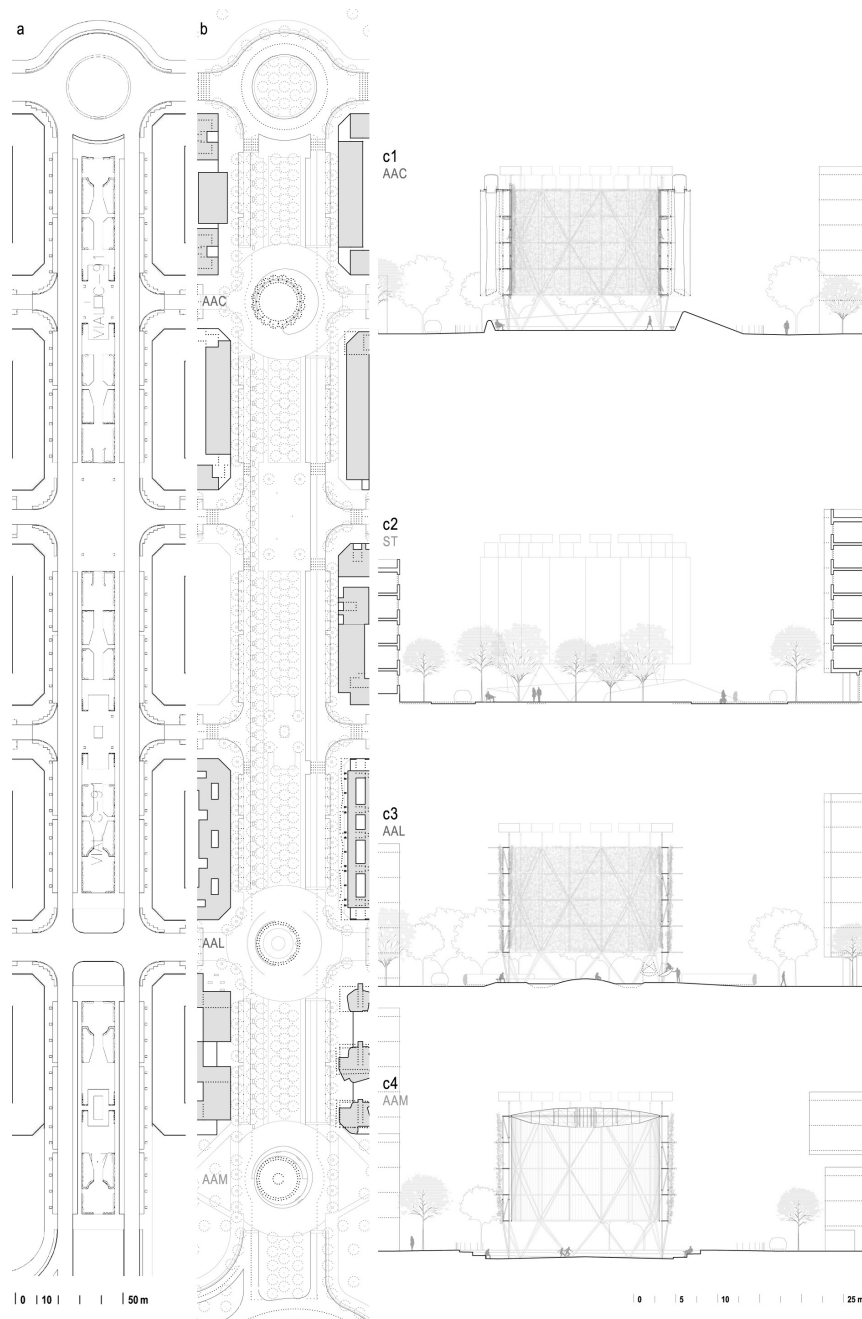


Fig. 2. Bulevar de la Naturaleza. Plantas de estado previo (a) y estado actual (b). Sección tipo (c2, ST) y secciones por los árboles de aire climático (c1, AAC), lúdico (c3, AAL) y mediático (c4, AAM).
Fuente: elaboración propia.

Bajo una óptica ambiental, hay varias decisiones importantes. Las de efecto más intenso e inmediato están asociadas también a los árboles de aire. Sus estructuras proporcionan amplias zonas de sombra debajo y en torno a ellos a lo largo de todo el día. El seto alrededor del árbol lúdico, protege esta zona de corrientes de aire que pudiesen resultar incómodas. Y el espacio bajo el árbol climático además de quedar totalmente protegido del viento, posee un sistema de convección capaz de reducir su temperatura en los días más calurosos⁷.

En toda la calle, la reducción de los carriles de tráfico rodado, y la masiva plantación de plátanos también colaboran a reducir la contaminación acústica y atmosférica. Los árboles, además, mejorarán cuando crezcan el asoleo y los niveles de humedad y CO₂.

Desde una perspectiva instrumental, nos fijamos primero en los árboles de aire. Bajo el climático, una duna artificial constituye un posible lugar de juego para niños, que pueden usarla para trepar por ella, corretear a su alrededor y esconderse. También puede ser usada para sentarse o tumbarse en ella, igual que el banco corrido instalado al interior. Bajo el árbol lúdico, existe un banco corrido casi idéntico y se instalaron tres columpios colectivos⁸. Además, la suave y ondulada topografía central puede servir como asiento, lugar para tumbarse o, junto con el área de grava constituir en lugar de juego para los más pequeños. El área bajo el árbol mediático, al estar ligeramente deprimida y ser la mayor superficie libre de árboles u otros elementos, resulta especialmente adecuada para los juegos de pelota. Su perímetro permite sentarse, tumbarse y también es un borde atractivo para que los niños trepen y correteen a su alrededor.

A lo largo del paseo hay numerosos bancos de madera situados junto al camino pavimentado y entre los árboles. La nivelación y el tratamiento homogéneo de la mayor parte de la superficie del paseo hacen que sea cómodamente transitable andando y en bicicleta. La zona plantada de árboles constituye un buen lugar por el que jugar, correr y pasear.

Analizando la capacidad caracterizadora de la operación, conviene aclarar que su anchura doble y su posición central hacen que el Bulevar de la Naturaleza sea, estructuralmente, la columna vertebral de este extremo oeste del Ensanche de Vallecas, aportándole cierta singularidad. Sin embargo, su carácter actual va unido a los tres árboles de aire, a algunos de los elementos contruidos bajo ellos –las dunas, los columpios colectivos, la zona de grava, el área deprimida... – y a su continuidad peatonal⁹.

⁷ El sistema de vaporización de agua no funcionaba durante la observación del uso del espacio y la vegetación de las paredes presentaba un estado de mantenimiento tan malo que aquí no tenemos en cuenta su capacidad de acondicionamiento ambiental.

⁸ Compuestos por una circunferencia de 1,5 m de diámetro, rígida pero acolchada, y una red que cubre el círculo interior, cada uno de ellos, permite el uso simultáneo de varios niños, o incluso de dos personas adultas tumbadas. Desgraciadamente, en mayo de 2012 quedaban sólo dos de ellos.

⁹ En un futuro, si los árboles artificiales se desmontan y los naturales se desarrollan plenamente, serán muy posiblemente los macizos de plátanos los que configuren los rasgos más importantes de la identidad de esta calle.

5. Metodología: hipótesis de trabajo, caracterización urbana, método de observación, registro de datos y análisis comparado

Como hemos visto, los tres espacios bajo los árboles de aire soportan una transformación distinta al resto del bulvar que es algo diferente en cada uno de ellos. Mientras que los tres son muy similares desde ópticas ambientales, materiales y caracterizadoras, desde un punto de vista instrumental, encontramos similitudes y diferencias y, espacialmente, las diferencias son notables debido a las distintas operaciones topográficas realizadas bajo cada uno.

El resto del bulvar recibe un tratamiento material, ambiental, instrumental y caracterizador bastante homogéneo. Las divergencias entre los cuatro tramos en que lo dividen los árboles de aire son fundamentalmente espaciales, debido a su diferente longitud y grado de definición visual.

Todo esto hace que, a lo largo del bulvar, encontremos ámbitos con marcadas similitudes y diferencias en su acondicionamiento. Analizadas en paralelo con el uso, hacen del bulvar un lugar especialmente interesante para estudiar su relación. ¿Cuál será la intensidad de uso de cada ámbito? ¿Habrá grandes diferencias entre ellos? ¿Se usará el bulvar más o menos que otras calles adyacentes? ¿Cuál habrá sido el efecto de las distintas transformaciones?

Con estos interrogantes abordamos la observación y el análisis del uso del Eco-bulvar y de su configuración interna. Consideramos importante compararlo también con otra calle cercana, que nos sirviese de referencia. Así que ampliamos el estudio a la calle Almonte, una peatonal paralela. Ésta, además de presentar mejores condiciones ambientales y espaciales, recibía un uso más intenso que cualquier otra de los alrededores.

El análisis se articula en torno a tres comparaciones: a) el uso y características de los distintos sectores del bulvar, b) los tres árboles de aire –climático, lúdico y mediático– y c) tres calles o tramos de calle –un tramo del bulvar con árboles de aire, otro tramo del bulvar sin árboles de aire y un tramo de la calle peatonal paralela– (en la Fig. 1 se muestra su localización).

Para el análisis de todo el bulvar, organizamos los registros de uso en nueve sectores (del t1 al t9). Ya hemos descrito las características físicas propias de cada uno de ellos. Al analizar la planta baja de la edificación adyacente, no se observan diferencias relevantes. Atendiendo a las características y la terminología propuesta por Gehl (2004)¹⁰, todas las manzanas presentan un frente edificado “aburrido” o “inactivo” en planta baja. Tienen edificios de similar tamaño, de dos a cinco entradas cada 100 m, sin apenas variación de uso y muchos frentes ciegos. En ninguno de los tres tramos existe comercio en planta baja¹¹.

En la comparación entre los tres árboles de aire, creemos que el papel de la edificación adyacente también es poco relevante porque las esquinas de las manzanas carecen de actividad en planta baja. Su ubicación dentro del bulvar podría tener cierta influencia, pues uno ocupa una posición más central mientras

¹⁰ A (activa), B (agradable), C (media), D (aburrida), E (inactiva).

¹¹ Tan solo una pequeña clínica dental recién abierta, que permaneció cerrada durante la mayor parte del periodo de observación y no aportaba ningún tipo de actividad.

que los otros dos se localizan en los extremos. La proximidad del árbol mediático a la gran rotonda sur podría tener cierta influencia en su uso, pero como se pondrá de manifiesto en el análisis de los resultados, esta no parece ser decisiva.

Para contrastar las semejanzas y diferencias entre los tres tramos de calles, definimos tres intervalos de 200 m de longitud y superficies similares¹². Entre los dos tramos del bulevar, la principal diferencia es la presencia de los árboles de aire. Entre los dos tramos del bulevar y la calle peatonal, la diferencia fundamental está en su anchura y en su urbanización o configuración interna. En principio, la menor anchura de la calle peatonal, juega a su favor, proporcionándole una escala más humana. Como ocurría en el bulevar, las plantas bajas de la edificación adyacente son también “aburridas” o “inactivas”, según la escala propuesta por Gehl.

La medida de las cinco cualidades urbanas propuestas por Clemente *et al.* (2005) –*imageability*, *enclosure*, *human scale*, *transparency* y *complexity*– en cada uno de los tres tramos de calle nos permitió contar con otro criterio de comparación¹³. Evaluamos cada cualidad en ambos lados de la manzana central de cada tramo y después calculamos la media para asignársela a cada tramo (Fig. 3).

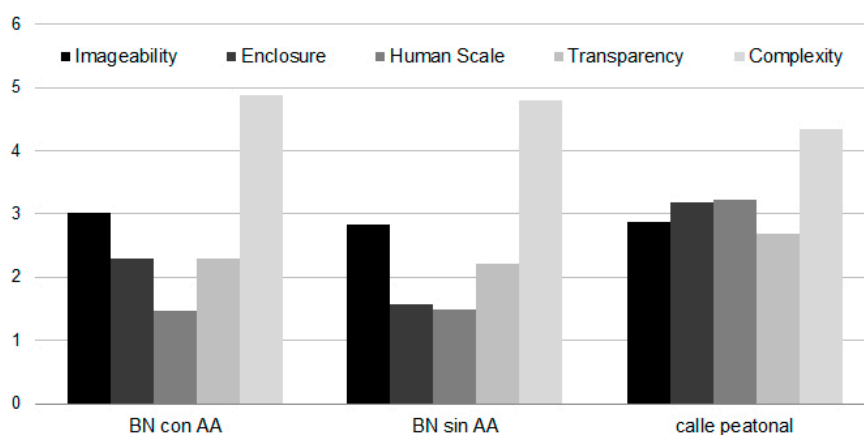


Fig. 3. Medición de las cualidades urbanas en los tres tramos de calle: Bulevar de la Naturaleza con Árboles de Aire (BN con AA), sin Árboles de Aire (BN sin AA) y Calle Peatonal.

Fuente: elaboración propia.

Imageability –término de difícil traducción, al que nos referiremos con términos más generales como imagen o identidad– es la capacidad de un lugar de ser identificado, reconocido y recordado; *enclosure* –definición espacial o delimitación visual–, el grado de definición visual que posee una calle gracias a los edificios, muros, árboles y otros elementos; *human scale* –escala humana–, la proporción

¹² 200 x 25 m para la calle peatonal y 200 x 30 m para los dos tramos del bulevar, la superficie correspondiente al ámbito peatonal central, incluyendo el carril bici.

¹³ Estas cualidades urbanas se han medido según lo propuesto por los autores del método. Para mayor información consultar la publicación citada.

entre de las dimensiones, las texturas, y el detalle de los elementos de la calle y la escala y velocidad humana, *transparency* –transparencia o permeabilidad–, el nivel de visión o percepción de lo que ocurre tras el límite público-privado; y *complexity* –complejidad–, la riqueza visual del lugar (Ewing *et al.*, 2006).

Mientras que entre cualidades como imagen o identidad, transparencia o permeabilidad, y complejidad apenas existen diferencias –la mayor discrepancia se da al comparar la complejidad de la calle peatonal y del bulvar con árboles de aire, un 13% superior la de este último–, la definición espacial o delimitación visual y la escala humana son muy superiores en la calle peatonal, con valores hasta un 100% superiores que en el bulvar.

El procedimiento empleado para observar el uso del espacio público continúa el tipo de experiencias realizadas anteriormente por otros autores, combinando la observación directa con la grabación de un registro objetivo, según la corriente iniciada por Gehl (1980) y Whyte (1980). Para la grabación empleamos videocámaras digitales ubicadas en las azoteas de la edificación adyacente.

El trabajo de campo se realizó durante el mes de mayo de 2012¹⁴. Las temperaturas registradas durante los periodos de mayor actividad (de 12 a 15 h y de 18 a 21 h) eran óptimas para el desarrollo de actividades al aire libre, encontrándose siempre entre los 21 y 31 °C.

Durante el fin de semana, registramos el número de personas pasando (andando, corriendo, paseando al perro o en bicicleta) e involucradas en distintos tipos de actividades estanciales (distinguiendo entre aquellas que estaban de pie, sentadas o jugando) en cada uno de los nueve sectores en que se dividió el bulvar, durante intervalos de 15 min¹⁵.

Además, en los tres tramos de calles comparados, realizamos un registro más detallado de lo ocurrido entre las 19 y 20 h de un viernes –el periodo de máxima actividad– que incluía el conteo de personas pasando y la representación en planta de las personas involucradas en actividades estanciales, durante intervalos de 5 min.

6. Análisis comparado: configuración interna y uso

Como hemos mencionado en el apartado anterior, el análisis lo articulamos en torno a la comparación de la configuración y el uso de: (a) los distintos sectores del bulvar, (b) los tres árboles de aire y (c) las tres calles o tramos de calle.

¹⁴ Las observaciones realizadas durante la primera semana (del 7/5/12 al 13/5/12) confirmaron que los viernes, sábados y domingos eran los días con mayor número de personas involucradas en actividades estanciales. Los dos fines de semana siguientes se emplearon tanto para la observación directa y toma de fotografías, como para la grabación de lo que sucedía en el bulvar y en la calle de referencia (18, 19, 20, 26 y 27 para el Bulvar de la Naturaleza y el 25 para la calle Almonte).

¹⁵ Con los términos actividades estanciales o estacionarias nos referimos a las *staying* o *stationary activities* definidas por Gehl (2010). Aquellas actividades sociales que implican un periodo mínimo de permanencia en el espacio público.

6.1. El uso a lo largo del bulvar

La representación del número medio y máximo de personas involucradas en actividades estacionarias, durante intervalos de 15 minutos, para un sábado tipo muestra una distribución de usos a lo largo del bulvar muy similar a la que puede percibirse al pasear por allí una tarde de fin de semana hacia las siete de la tarde (Fig. 4). Las personas se concentran mayoritariamente en la parte sur. Tanto si comparamos los valores máximos como los medios, las diferencias entre sectores son notables. El sector con más actividad es el t4. Después los t2, t3 y t8. En el resto del bulvar, apenas encontramos actividad a lo largo del día.

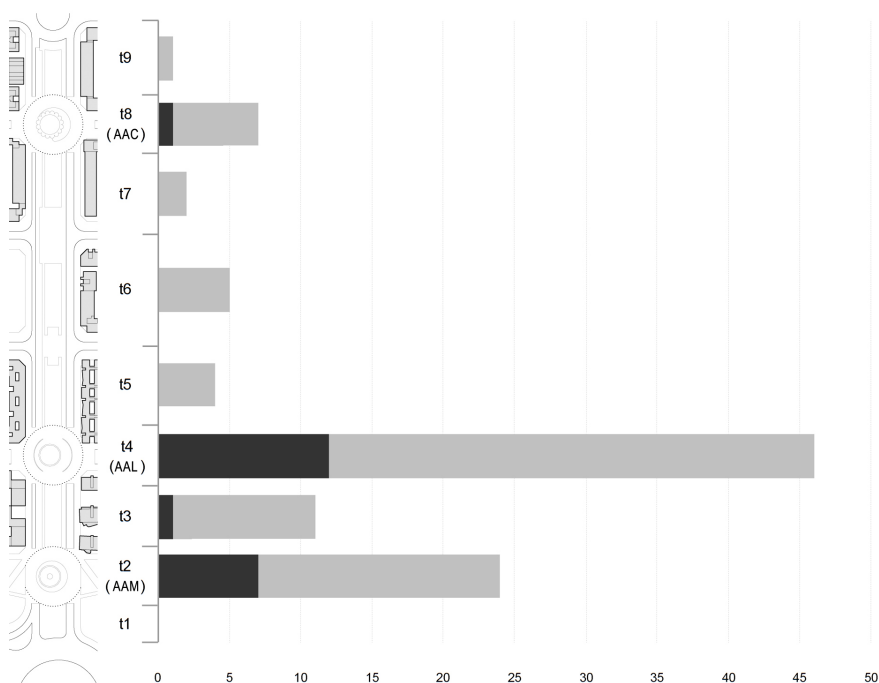


Fig. 4. Número medio y máximo de personas involucradas en actividades estanciales en intervalos de 15 minutos durante un sábado de primavera en los distintos sectores del Bulevar de la Naturaleza.

Fuente: elaboración propia.

Si analizamos los máximos, observamos que, en un intervalo de 15 minutos, en el sector t4 puede haber hasta 46 personas de pie, sentadas o jugando. En el t2, 24 personas (52%), en el t3, 11 personas (25%) y en el t8, 7 personas (17%). Fijándonos en los valores medios, los valores absolutos cambian, pero la comparación porcentual relativa es similar. La gente prefiere los sectores t4 (12 personas) y t2 (7 personas; 58%), donde encontramos de nuevo algo más de la mitad de gente que en el t4. En

el resto del bulvar, no hay casi actividad. Los sectores t3 y t8 tienen 1 persona de media (8%) y los demás, ninguna.

¿Por qué? ¿A qué se debe esta desigual distribución de las personas en el espacio del bulvar? Tesis: ‘se debe a los árboles de aire, ya que los sectores de mayor actividad, el t2 y el t4, coinciden precisamente con la ubicación de los árboles mediático y lúdico, respectivamente.’ Antítesis: ‘no se debe a los árboles de aire, pues la actividad en el sector t8, donde se halla el árbol climático, es incluso menor que la del sector t3, que no tiene árboles de aire.’

El análisis comparado de la configuración y el uso de los tres árboles de aire y de las tres calles nos ayudaron a responder a estas preguntas y resolver esta dialéctica.

6.2 Los tres árboles de aire

Al analizar los niveles de ocupación de los sectores t2, t4 y t8 del bulvar, hemos visto las preferencias que muestran los vecinos por cada uno de los tres árboles de aire. Atendiendo tanto a los valores de ocupación máximos como a los medios, el árbol lúdico es al que los vecinos acuden con mayor asiduidad [46; 12 personas]¹⁶. El árbol mediático muestra ocupaciones en torno al 50% de las anteriores [24; 7 personas] y el árbol climático presenta niveles mucho menores, incluso por debajo del 10% [7; 1 persona].

Para comprender los motivos de estos contrastes, analizamos con mayor detalle la distribución temporal y espacial de las personas involucradas en actividades estacionarias en cada uno de los árboles, buscando posibles relaciones con la configuración de cada uno de ellos (Fig. 5).

El árbol climático es el menos utilizado de todos pese a que proporciona, en principio, un mayor confort térmico y mejor protección frente a vientos de casi cualquier componente, efecto que no era apreciable durante los días de observación. El banco que recorre casi la totalidad del contorno interior del montículo perimetral apenas es utilizado. Su actividad se reduce al juego esporádico de algunos niños. Juego con balón, en el interior, y una mezcla de escalada y correteo en torno al montículo perimetral, que a veces también es usado como asiento por algún grupo aislado de adolescentes o jóvenes.

A la vista del entusiasmo con el que ocasionalmente los niños suben y bajan por el montículo no cabe duda de que este constituye un atractivo y estimulante lugar de juego. Sin embargo, su altura y longitud son tales que el espacio que encierra resulta demasiado aislado del entorno para la mayoría de las personas. Su interior es poco accesible visual y físicamente.

¹⁶ El par de valores [Pmax, Pmed] expresa las cantidades máximas y medias de personas involucradas en actividades estacionarias en los diversos sectores del Bulvar de la Naturaleza para intervalos de 15 min.

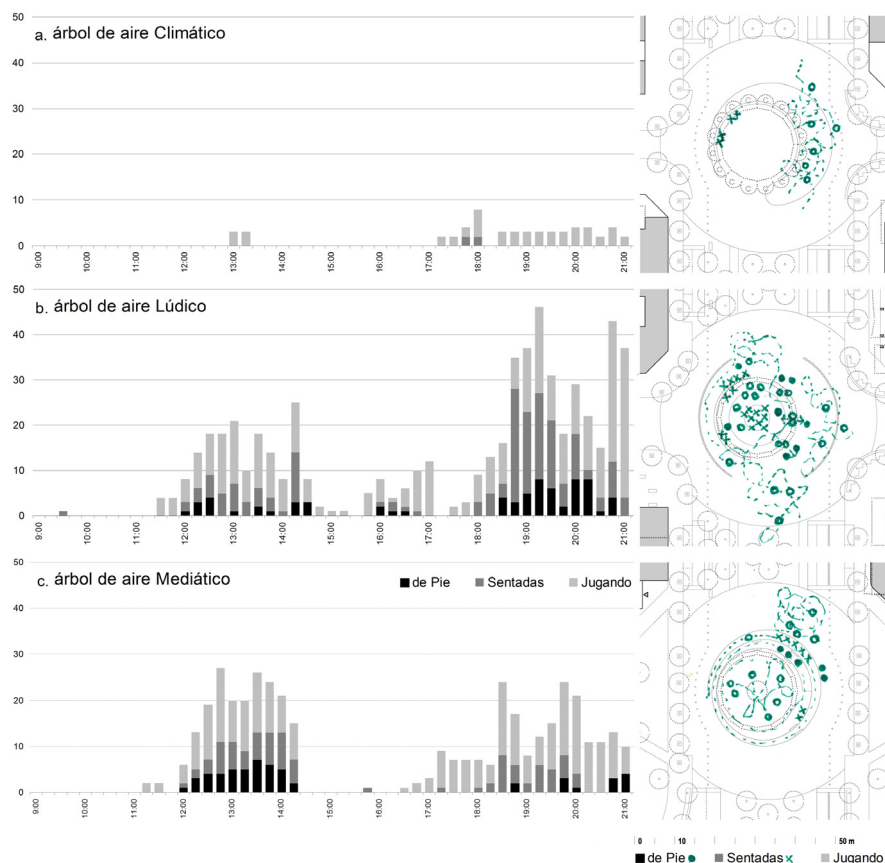


Fig. 5. Los tres árboles de aire. Personas involucradas en actividades estanciales bajo cada uno y su entorno inmediato a lo largo de un sábado de primavera. Distribución temporal según intervalos de 15 minutos y distribución espacial en intervalo de máxima ocupación.

Fuente: elaboración propia.

¿Podríamos explicar las diferencias de uso de los tres árboles en función de su accesibilidad? La duna alrededor del árbol climático hace que este sea accesible tan sólo a través de un 15% de su perímetro. Resulta así el menos accesible y, también, el menos utilizado. El árbol lúdico, con una topografía que mantiene la cota del bulvar, es usado por el doble de personas que el árbol mediático, que está 80 cm por debajo de la cota del bulvar. Para acceder a este es necesario descender un par de escalones de 40 cm —opción algo incómoda—, usar la rampa perimetral —opción algo larga— o buscar los tres puntos en los que se ha dispuesto un escalón intermedio que hace más cómoda la transición entre los grandes. Estos ocupan un 15% de su perímetro, un porcentaje similar al del contorno accesible del árbol climático.

Analizando el tipo concreto de actividad estacionaria que se da en cada uno de estos dos árboles, observamos que la cantidad de personas que están de pie son

bastante similares y que el número de personas jugando tampoco es muy diferente durante gran parte del día. La gran diferencia la marcan el número de personas sentadas. La cantidad es bastante mayor en el árbol lúdico que en el mediático, ¿por qué?

No parece que sea debido a la cantidad de asiento disponible, pues en el lúdico es mucho menor, apenas un 25% del que hay en el mediático –aunque en este no haya ningún banco, los escalones perimetrales ofrecen una gran cantidad de asiento secundario¹⁷. Tampoco se debe a su informalidad o a su acondicionamiento material, pues sus proporciones y su superficie cubierta de caucho reciclado proporcionan un asiento tan cómodo como la bancada corrida del árbol lúdico, realizada con listones de madera.

La diferencia fundamental está en la cota a la que se sitúa la superficie de asiento y las consecuencias que esta tiene en el proceso previo y necesario para sentarse. En el árbol lúdico, donde la superficie de asiento se sitúa 50 cm por encima del suelo, para sentarse, no hay más que aproximarse al banco y proceder a ello. En el mediático, sin embargo, esta superficie se sitúa a una cota igual o 40 cm por debajo que la del bulvar. Para sentarse, si no queremos tener la sensación de hacerlo en el suelo, primero hay que descender a un nivel inferior –salvando un escalón de 40 cm o dando un rodeo para descender usando la rampa o algunos de los peldaños intermedios– y luego proceder a sentarse.

Podríamos pensar que este “pequeño” preámbulo no debería suponer mayor inconveniente, pero nuestra observación del movimiento y comportamiento de las personas en el espacio público nos confirma que, salvo en el caso de los niños, este se rige por una lógica que minimiza el consumo de energía propia.

En el caso del árbol mediático es habitual observar cómo las personas llegan a él, permanecen de pie, y sólo cuando llevan un rato y comienzan a estar cansadas, realizan ese gasto extra de energía necesario para poder sentarse –inconscientemente su organismo ha calculado que, una vez sentados, su nueva postura les supondrá un menor consumo energético continuar de pie–. Por el contrario, en el lúdico, muchas personas llegan y se sientan directamente. La proporción de gente sentada es mayor allí donde los asientos hacen que sea más sencillo y cómodo hacerlo.

La facilidad de acceso y de asiento explican el reparto de personas entre los tres árboles de aire, pero no su desigual distribución a lo largo del bulvar. De hecho, la mayoría de los bancos del resto del paseo, más cómodos y accesibles que cualquiera de los situados bajo los árboles de aire, permanecen casi siempre vacíos ¿A qué se debe?

El análisis de la actividad que tiene lugar en el árbol lúdico nos permite dar alguna respuesta a este hecho. La observación revela que gran parte de su popularidad está relacionada con los columpios colectivos. La mayoría de las veces que hay alguien en el árbol lúdico, estos se están utilizando. No sólo por niños. Es habitual ver a adolescentes, jóvenes y adultos que llegan al árbol lúdico y, si los columpios están libres, los emplean para tumbarse.

¹⁷ El asiento secundario es aquel que proporcionan otros elementos de urbanización distintos a los propios bancos y sillas del mobiliario urbano, que constituyen el asiento primario.

Además, la zona de grava y la suave topografía circular central también tienen una ocupación alta en las horas de actividad. Los más pequeños gatean o se entretienen con la grava y algún pequeño juguete que ellos mismos han traído, y los adolescentes se sientan o recuestan en el suave montículo artificial.

Parece que esta modificación instrumental podría explicar la mayor afluencia de personas hacia el árbol lúdico. Pero, ¿qué ocurre con el árbol mediático? ¿Por qué acude allí la gente? El análisis de uso muestra que en él gran parte de la actividad está relacionada con el juego. Sobre todo hay niños, pero también adolescentes y adultos que acompañan a los primeros. La mayoría juegan a la pelota, correetan alrededor de la estructura o montan en triciclo, patinete, bicicleta... La cantidad de personas jugando es muy similar a la del árbol lúdico durante gran parte del día y muy superior al del árbol climático.

Aparentemente, algunas de estas actividades podrían estar practicándolas de forma similar en otras partes del bulvar. Sin embargo se concentran en torno al árbol mediático. La transformación instrumental justifica la atracción de actividades hacia el árbol lúdico, pero no la gran diferencia existente entre el climático y el mediático –o entre este y otros sectores de la calle–. Bajo estos dos árboles, los cambios materiales y ambientales son similares. La principal diferencia se debe a las operaciones topográficas llevadas a cabo en su entorno. La transformación espacial explica de forma más razonable las diferencias de uso. ¿Puede el acondicionamiento espacial justificar la distribución de usos a lo largo del bulvar?

Efectivamente, los árboles de aire delimitan bajo ellos unos ámbitos espaciales de escala más humana dentro del bulvar. Su superestructura aérea les proporciona una delimitación muy similar y los hace reconocibles como lugares de estancia y/o puntos de encuentro. Sin embargo, la topografía particular de cada uno hace que, al final, este sea muy diferente en cada caso. La delimitación topográfica es casi nula para el árbol lúdico, pero se complementa con el seto y el banco perimetral; mayor para el árbol mediático, deprimido respecto a la cota del bulvar, y muy elevada para el árbol climático, seguramente excesiva a la vista de su baja ocupación.

La configuración espacial no sólo resulta decisiva para comprender las diferencias de uso entre los tres árboles, sino que nos permite comprender la distribución espacial de las actividades estacionarias a lo largo del Bulvar de la Naturaleza. El análisis comparativo de los tres tramos de calle también apoya este razonamiento.

6.3. Los tres tramos de calles

Antes de proseguir con el análisis del uso de los tres tramos de calle, conviene tener presentes los resultados obtenidos al medir sus cualidades urbanas –*imageability*, *enclosure*, *human scale*, *transparency* y *complexity*– (Fig 5.a)¹⁸. Las grandes diferencias surgían en lo referente a *enclosure* –definición espacial o delimitación visual– y *human scale* –escala humana–, donde la calle peatonal

¹⁸ Aunque las puntuaciones obtenidas para cada una de las cinco cualidades urbanas medidas no pueden considerarse realizadas en las mismas unidades, en este gráfico las representamos agrupadas para facilitar la comparación con los datos referentes al uso de los otros dos gráficos de la Fig. 6.

duplicaba las puntuaciones del bulevar –con diferencias superiores al 100% en algunos casos–, mientras que para las otras tres cualidades, las discrepancias entre los tres tramos eran mínimas y en el mayor de los casos apenas superaban el 10%.

Al analizar el uso de las tres, las cantidades de personas que pasan por cada una (Fig. 6.b) parecen coherentes con la medida sus cualidades urbanas. Por la calle peatonal, con valores claramente superiores en estas dos cualidades, pasan 5 pers/min, mientras que por cada uno de los dos tramos del bulevar lo hacen 3 pers/min (60%).

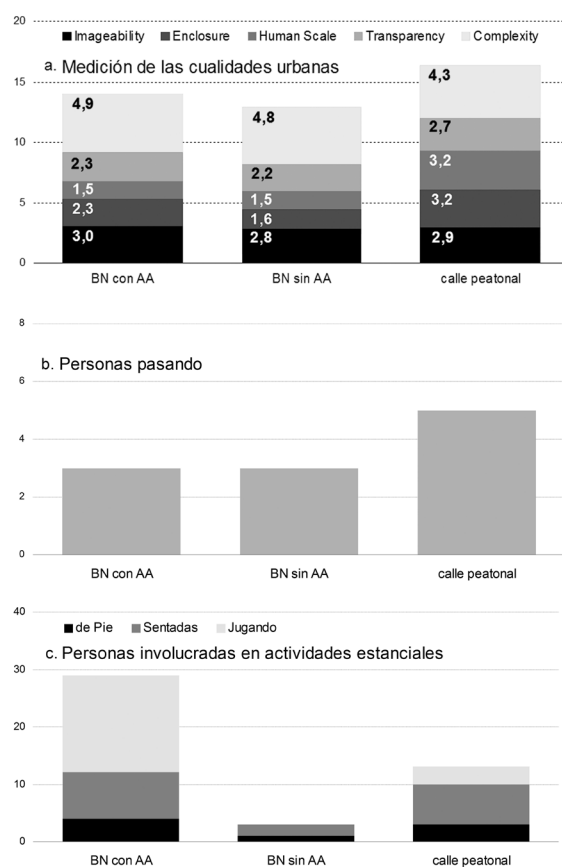


Fig. 6. Las tres calles: a) medición de las cualidades urbanas, b) cantidad media de personas pasando por minuto y c) cantidad media de personas involucradas en actividades estanciales durante intervalos de 5 minutos en hora de máxima actividad (19-20 h) un viernes de primavera.

Fuente: elaboración propia.

Sin embargo, al analizar la cantidad de personas involucradas en actividades estacionarias, medidas en intervalos de 5 minutos, (Fig. 6.c) los resultados son sorprendentes. La distribución de personas entre las tres calles muestra un patrón

totalmente diferente. El valor más alto corresponde ahora al bulvar con árboles de aire (29 personas), seguido por la calle peatonal (13 personas; 45%) y por el bulvar sin árboles de aire (3 personas; 10%).

Como podía esperarse, en el bulvar sin árboles de aire hay menos gente que en la calle peatonal, apenas la cuarta parte. Lo que resulta más sorprendente es que en el bulvar con árboles de aire haya más del doble de personas que en la calle peatonal, y diez veces más que en el bulvar sin árboles de aire. ¿Qué es lo que ocurre?

El gráfico de la distribución temporal de las actividades en las tres calles durante una hora de máxima actividad (Fig. 7) y el de la distribución espacial en los 5 min de máxima actividad (Fig. 8) nos permiten recrear aproximadamente la situación observada en cada una de ellas. Si comparamos el bulvar con árboles de aire y sin ellos, la diferencia es más que notable.

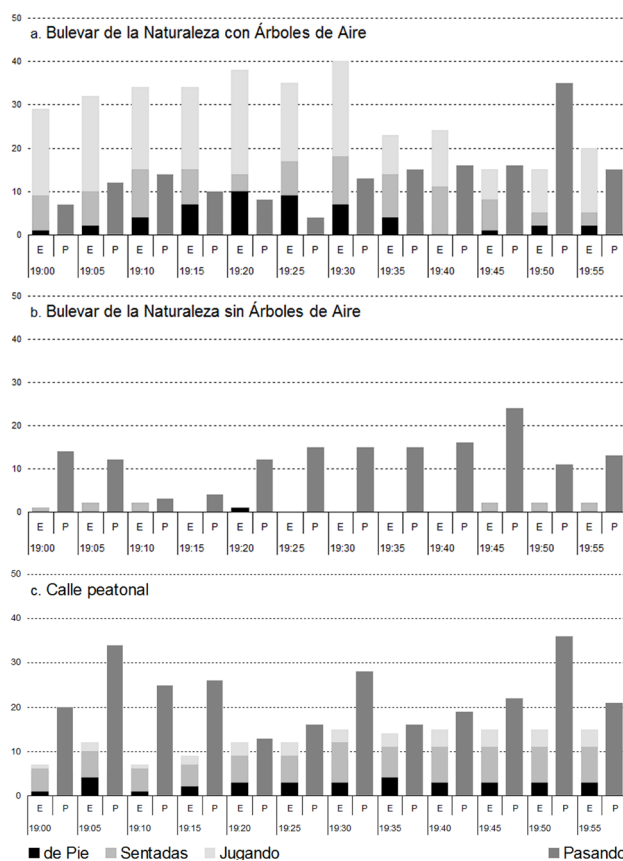


Fig. 7. Las tres calles. Personas involucradas en actividades estanciales (E) y pasando (P) en hora de máxima actividad (19-20 h) un viernes de primavera. Distribución temporal según intervalos de 5 min. Fuente: elaboración propia.

El motivo de esta fuerte discrepancia lo relacionamos con la presencia de los árboles de aire. Estos han transformado la calle de tal forma que la gente la usa diez veces más. Como hemos apuntado anteriormente, además de motivos instrumentales, creemos que las nuevas condiciones espaciales tienen mucho que ver en todo esto.

Como hemos visto, las diferencias relativas a dos de las cualidades urbanas medidas, *enclosure* –definición espacial o delimitación visual– y *human scale* –escala humana– son más relevantes. Si comparamos la definición espacial, vemos que la puntuación de la calle peatonal (3,2) es el doble que la del bulvar sin árboles de aire (1,6; 50%). Y si nos fijamos en la escala humana, la puntuación de la calle peatonal es de nuevo el doble que las de los dos tramos del bulvar (1,5; 47%), idénticas entre ellos. Ambas cualidades urbanas están fuertemente relacionadas con las características espaciales de la calle.



Fig. 8. Los tres tramos de calles: a) el bulevar con árboles de aire, b) el bulevar sin árboles de aire y calle peatonal paralela, c) personas involucradas en actividades estanciales. Distribución espacial en intervalo de máxima ocupación.

Fuente: elaboración propia.

Las carencias espaciales del bulevar –asociadas a su mayor anchura y falta de definición espacial en ambos extremos– han sido radicalmente modificadas mediante la construcción de los árboles de aire. Esta es la transformación física más importante y la que genera los cambios más significativos en el uso del espacio público.

Antes de su implantación, el bulevar era esencialmente un espacio abierto entre dos vacíos. Al sur, la enorme rotonda y la gran arteria de más de ocho carriles; al norte, un parque despoblado. Ahora, como hemos visto, los tres árboles de aire lo

dividen en diferentes ámbitos espaciales: los tres situados bajo los propios árboles de aire –ya analizados–, los dos que quedan entre ellos y los dos de los extremos. Las enormes diferencias en el uso de estos últimos cuatro espacios y sus similares condiciones ambientales, instrumentales, materiales y caracterizadoras indican que las espaciales son aquí un factor diferencial decisivo.

Centrando la comparación física en los dos espacios entre árboles de aire, hemos visto que su longitud es la principal diferencia. El más largo, situado entre los árboles lúdico y climático, mide 300 m por lo que, pese a estar ahora mucho más definido, mantiene su carácter lineal original, más propio del bulvar tradicional. Es un espacio más dinámico, con una relación entre largo y ancho (l:a) igual a 6:1. El corto, delimitado longitudinalmente entre los árboles lúdico y mediático, mide 90 x 50 m, con una relación l:a de 2:1. Esto le proporciona unas más humanas y un carácter más estacionario, convirtiéndolo más bien en una plaza.

Podría pensarse que el mayor uso observado en este espacio correspondiente con el sector t3 se debe simplemente a su proximidad a estos dos grandes focos de actividad del bulvar que son los árboles lúdico y mediático. Este es probablemente un factor influyente, pero la baja actividad de los sectores t1 y t5 –también contiguos a estos dos árboles de aire– indican que la actividad del sector t3 no es sólo una cuestión de contigüidad o cercanía.

Tampoco descartamos, que su mayor uso sea resultado de la generación de sinergias entre ambos árboles de aire, aunque esta hipótesis de trabajo no es verificable por este experimento.

7. Conclusiones: hacia un acondicionamiento integral de la calle como espacio público

Entre los numerosos factores que influyen en la frecuencia y el modo en que las personas hacemos uso del espacio público, somos conscientes de que sólo algunos son modificables por el proyecto de reurbanización. El análisis comparado de la transformación de la configuración interna del bulvar y del uso que este recibe cinco años después ha puesto de manifiesto la capacidad de estas operaciones para activar o revitalizar un espacio público.

El acondicionamiento del espacio público, consciente de esta capacidad transformadora, emplea este tipo de proyectos con un propósito: aumentar la actividad social. Lo definimos como la transformación informada de las características físicas internas del espacio público de modo que, mediante la mejora de su habitabilidad, aumente su vitalidad.

Este caso de estudio ha puesto de manifiesto la importancia de la configuración espacial para la realización de actividades estacionarias. Hemos visto cómo, en general, el uso del bulvar era más intenso en aquellos espacios suficientemente delimitados o acotados. El uso preferente del entorno del árbol lúdico, del mediático o del sector entre estos dos nos ha confirmado que las personas preferimos sentir una cierta delimitación espacial, siempre que no se traspasase cierto umbral. Cuando el espacio público queda demasiado aislado visual y físicamente, su uso disminuye drásticamente, como sucedía en el árbol climático.

También hemos comprobado que las áreas más intensamente usadas, además de gozar de condiciones espaciales más adecuadas, disponían de un acondicionamiento material apropiado: el suelo y los asientos están contruidos en un material que resulta agradable y confortable al uso.

Desde un punto de vista ambiental, hemos observado cómo los espacios más usados del ámbito de estudio ofrecen una proporción equilibrada de espacios al sol y a la sombra. Este es el factor que parece más relevante, al menos mientras las temperaturas no superan los 30 °C. El Eco-bulevar evidencia que la búsqueda del confort climático en el espacio público no necesita ir ligada a soluciones demasiado complejas o tecnológicas como las que el proyecto proponía originalmente. En realidad, algunos de los sistemas propuestos nunca se llegaron a construir, y de los contruidos, la mayoría han dejado de funcionar o no parecen resultar muy eficaces.

Sin embargo, la sombra que arrojan estas estructuras parece ser eficaz. Muy posiblemente, si la vegetación de sus paredes fuese más abundante y estuviese en mejor estado, la sensación para los usuarios sería mejor y la temperatura ambiente y el grado de humedad ambiente serían más agradables en los días de calor, pero, en el fondo, al menos en estas latitudes, lo decisivo es asegurar una buena área de sombra.

Los lugares más usados, disponen también de un cierto acondicionamiento instrumental. Este se revela como un complemento decisivo, que no demuestra ser eficaz por sí sólo, al menos en lo referente a asientos. Los árboles lúdico y mediático disponen de elementos de juego y asientos cómodos, pero otras áreas del bulevar demuestran que no basta con proporcionar un asiento cómodo —ni siquiera localizándolo entre dos árboles próximos—. La mayoría de la gente quiere sentarse en lugares donde haya algo a lo que mirar, preferiblemente otras personas¹⁹.

Además, aunque no tenemos evidencias, creemos que el mayor uso que recibe el bulevar en relación a otros espacios públicos próximos, puede estar también relacionado con lo que hemos denominado acondicionamiento caracterizador²⁰. ¿Hasta qué punto los vecinos se identifican con el bulevar y los árboles de aire? ¿Se han convertido en un elemento representativo para el barrio?

Es patente en este caso que los lugares más usados son aquellos que presentan un acondicionamiento más favorable en todos los aspectos. Un acondicionamiento integral que contempla aspectos espaciales, materiales, ambientales, instrumentales y caracterizadores. Los proyectos de rediseño de calles —y del espacio público, en general— deben ser conscientes de su capacidad de cambio y abordarse conociendo cuáles pueden ser las consecuencias de sus transformaciones físicas en el uso posterior. Para ello, es necesario seguir investigando acerca de la relación entre

¹⁹ Desde un punto de vista instrumental, sería interesante estudiar las consecuencias de situar un área de juego de niños o una pista deportiva en el área sin arbolado existente entre los sectores t6 y t7. Otros estudios que estamos llevando a cabo nos confirman la capacidad atractora de estos elementos y la importancia de completarlos con lugares de asiento y acondicionarlos adecuadamente desde un punto de vista ambiental y material.

²⁰ Una encuesta a los vecinos sería un estudio complementario al ya realizado que podría resultar útil y revelador a este respecto.

configuración física y uso del espacio público, estudiando de la forma más objetiva posible las consecuencias que este tipo de reformas tienen sobre el uso²¹.

8. Bibliografía

- APPLEYARD, Donald; GERSON, M. Sue y LINTELL, Mark (1981): *Livable Streets*. University of California Press.
- BANERJEE, Tribid (2001): "The Future of Public Space: Beyond Invented Streets and Reinvented Places" en *Journal of the American Planning Association*, n. 67 (1), pp. 9-24.
- BIDDULPH, Mike (2012): "Radical streets the impact of innovative street designs on liveability and activity in residential areas" en *Urban Design International*, n. (17), pp. 178-205.
- BOSSELMANN, Peter y MACDONALD, Elizabeth (1997): "Boulevard Livability Study" en *Places*, n. 11, pp. (2).
- CHEN, Liang, y NG, Edward (2011): "Outdoor thermal comfort and outdoor activities: a review of research in the past decade" en *Cities*, n. 29 (2), pp. 118-125.
- CLEMENTE, Otto; EWING, Reid; HANDY, Susan y BROWNSON, Ross (2005): *Measuring urban design qualities. An illustrated field manual*. Robert Wood Johnson Foundation, Princeton.
- ECOSISTEMA URBANO (2004): "Propuesta Ecosistema Urbano (memoria)", en *Concurso de Ideas para un bulevar en el Ensanche de Vallecas*. Madrid.
- EWING, Reid y HANDY, Susan (2009): "Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walkability" en *Journal of Urban Design*, n. 14 (1), pp. 65-84.
- EWING, Reid; HANDY, Susan; BROWNSON, Ross C.; CLEMENTE, Otto y WINSTON, Emily (2006): "Identifying and measuring urban design qualities related to walkability" en *Journal of Physical Activity and Health*, n. 3, Suppl. 1, pp. 223-241.
- FRANCIS, Mark (1987): "The making of democratic streets", en VERNEZ MOUDON, Anne. *Public Streets for Public Use*, pp. 23-39. Van Nostrand Reinhold.
- GEHL, Jan (1980): "The residential street environment" en *Built Environment*, n. 6 (1), pp. 51-61.
- GEHL, Jan (2004): "Close encounter with buildings" en *Arkitekten*, n. 9.
- GEHL, Jan (2006): *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Editorial Reverté, Barcelona. (Ed. orig., Copenhagen, 1971).

²¹ Estudios como este, basados en la observación y el análisis pueden ser completados con encuestas a los usuarios, y con información precisa del uso anterior a la transformación. Lógicamente, esto requiere de un proceso de observación más largo y más medios materiales y humanos. Esta metodología es en la que hemos comenzado a trabajar recientemente.

- GEHL, Jan. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- GIL, Tomás (2007): *Influencia de la configuración del borde público-privado. Parámetros de diseño*. Instituto Juan de Herrera, Madrid.
- HEBBERT, Michael (2005): "Engineering, urbanism and the struggle for street design" en *Journal of Urban Design*, n. 10 (1), pp. 39-59.
- HESS, Paul M. (2009): "Avenues or arterials: the struggle to change street building practices in Toronto, Canada" en *Journal of Urban Design*, n. 14 (1) (February), pp. 1-28.
- JACOBS, Allan B. (1996): *Grandes calles*. Universidad de Cantabria, Santander. (Ed. orig., Cambridge, MA, 1995).
- JACOBS, Jane (1973): *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Península, Madrid. (Ed. orig., Nueva York, 1961).
- LANG, Jon (1987): *Creating Architectural Theory: The Role of the Behavioral Sciences in Environmental Design*. Van Nostrand Reinhold.
- MOUDON, Anne Vernez (1987): *Public Streets for Public Use*. Van Nostrand Reinhold.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (2001): *Diccionario de la Lengua Española* (22ª ed.), fecha de referencia 03-12-2012, disponible en lema.rae.es/drae.
- RUIZ-APILÁNEZ, Borja (2013): *Calles habitables: experiencias contemporáneas de transformación y revitalización*. Universidad de Castilla-La Mancha.
- WHYTE, William H. (1980): *The social life of small urban spaces*. Project for Public Spaces, Nueva York.

Agradecimientos

A José Luis Vallejo, por compartir su tiempo y la documentación del proyecto; a la presidenta de la Asociación vecinal PAU de Vallecas, a Narciso García y a los vecinos de los edificios desde donde observamos y grabamos el uso de las calles, por su paciencia y disponibilidad; y a nuestros compañeros de la Escuela de Arquitectura de la UCLM, Mayte Arnaiz y Eloy Solís, por su ayuda durante el proceso de grabación.

ESPACIO PÚBLICO EN UNA PERIFERIA DE PARÍS: VITRY-SUR-SEINE

PUBLIC SPACE IN THE PERIPHERY OF PARIS: VITRY-SUR- SEINE

Noel Antonio MANZANO GÓMEZ*

RESUMEN

El presente artículo desarrolla una serie de hipótesis urbanístico-sociológicas sobre la relación con el espacio público de los ex-vecinos de un barrio de la periferia de París, demolido en el marco del Plan Nacional de Renovación Urbana. Aquejado de problemas de vandalismo e inseguridad ciudadana, un trabajo de campo realizado por la Universidad París 8 permitirá obtener datos sobre los procesos que desembocaron en su “ghetización”. El modelo territorial, la implantación urbanística y la movilidad dentro del parque social francés facilitarán la aparición de dinámicas de control del espacio. Entre la apropiación de las partes comunes de la “Cité”, y la reclusión en sus propias viviendas, los testimonios de los vecinos ilustran dos caras de un mismo fenómeno: la subversión del espacio público por un espacio propio, aquel que seguirá las reglas de la comunidad imperante.

Palabras clave: París, periferia, comunidad, espacio público, modelo territorial, renovación urbana, ghetto.

ABSTRACT

This paper develops some urban and sociological hypothesis about the relationship with the public space by neighbors of a quartier in the periphery of Paris, demolished under the frame of the PNRU. Suffering problems of vandalism and public insecurity, an inquiry developed in group by the University Paris 8 will allow to obtain some information about the process of ghettoization of this quartier. The territorial model, urban implantation and the mobility in the social housing park will facilitate dynamics of spatial control. Balancing between the appropriation of the common parts of the “Cité” and the confinement in their own houses, the testimony of the neighbors shows two sides of the same phenomenon: the subversion of the public space becoming a different one: that one which will follow the rules of the hegemonic community

Keywords: Paris, periphery, community, public space, territorial model, urban renewal, ghetto.

* Noel Antonio Manzano Gómez (noel.a.manzano@gmail.com) es Arquitecto por la Universidad de Valladolid, Graduado en Sociología y estudiante de Máster en Sociología por la Universidad París 8, París.

1. Introducción: la renovación urbana en Francia

La presente investigación surge de un trabajo de campo realizado por estudiantes y profesores del Departamento de Sociología de la Universidad París 8, entre enero y febrero de 2013, dirigidos por Agnès Deboulet y Claudette Lafaye. La investigación tiene como objetivo evaluar el proceso de demolición y realojo forzoso de los antiguos vecinos de la Cité Balzac, en Vitry-Sur-Seine, llevado a cabo en diversas fases entre 2009 y 2011.

Construida entre los años 1964 y 1968 por el arquitecto Mario Capra, la Cité Balzac representa, como buena parte de los *grands-ensembles* franceses tras su inauguración, un área residencial confortable, atrayendo a una población de largo espectro socio-profesional. La evolución de la Cité, en las siguientes décadas, hace de este barrio un lugar tristemente célebre por su problemática social, altamente mediatizada.

La ciudad de Vitry-Sur-Seine, departamento de Val de Marne, es heredera de una larga tradición industrial hoy en decadencia situada en la periferia sudeste de París. Constituida por una población de 85.000 habitantes, cuenta con una posición geográfica ligada a importantes ejes de comunicación: la autovía A86, dos estaciones de cercanías RER –una, en proceso de ampliación– y un nuevo eje de conectividad Este-Oeste. La creciente accesibilidad en transporte público, y la saturación del mercado inmobiliario en París hace de esta área un lugar óptimo para atraer, a medio plazo, nuevos grupos sociales de clase media.

La destrucción física de la Cité Balzac se inscribe en un conjunto de iniciativas institucionales que pretenden responder a la “ghetización” de una parte del parque de vivienda social en Francia, optando por la vía de la “renovación urbana”.

Dichas políticas forman parte de una larga tradición. Si bien el derribo de tejidos urbanos “insalubres”, unido a desplazamientos forzosos de su población, comienza en el siglo XIX, en los años 70, las protestas ciudadanas y el inicio de políticas de conservación del patrimonio contribuyen al fin de este tipo de operaciones. No obstante, a partir de los años 90, en un contexto de estigmatización de los barrios periféricos de las ciudades francesas, dicho término se recupera, situando el contexto físico –los *grands ensembles*– como causa primordial de los problemas sociales que en ellos suceden.

A pesar de que, a lo largo de varias décadas, la posibilidad de demoler estos barrios “sensibles” constituye un tabú político, la huida de las clases medias del parque de vivienda social, y el consiguiente vaciamiento de algunos grupos residenciales permitirán dar luz verde a las primeras operaciones de renovación.

“Entre 1998 y 2001, cerca de 300.000 familias salen del parque social para acceder a la propiedad, mientras que otras 200.000 ya lo habían hecho desde los años 80” (Driant, 2012).

El convencimiento de la raíz arquitectónica de los problemas de las periferias, y sobre todo, la posibilidad de reconversión y obtención de plusvalías de estos territorios socialmente conflictivos, dará lugar al nacimiento del PNRU –Plan National de Renovation Urbaine–. Dichas áreas, 751 en total, son determinadas

por el decreto número 96-1156 del 26 de diciembre de 1996, siendo motivo de inclusión tanto por su forma –estar conformadas por *grands-ensembles* o edificios degradados– como por su condición socio-económica –altas tasas de paro, elevado porcentaje de menores de 25 años e incidencia de fracaso escolar–.

“En 2010, el 36,1% de los habitantes de las ZUS vivían con menos de 964€ mensuales, el suelo de la pobreza en Francia (frente a un 30,5% en 2006). Sin embargo, fuera de los ZUS, el 12,6% de la población viven bajo el suelo de la pobreza”¹.

Si bien inicialmente dichas áreas son intervenidas a través de un conjunto de medidas de carácter social –*la politique de la ville*– poco a poco la importancia de la reconversión espacial de dichos barrios pasará a primer plano.

El 30 de junio de 1998, se aprueba la posibilidad de demoler los inmuebles...

“... situados en los barrios de *la politique de la ville* o en barrios con presencia de dificultades análogas y para los cuales las demoliciones presenten motivos complementarios, como pueda ser el desarrollo de la ocupación de los inmuebles, la voluntad de reestructurar un barrio para revalorizarlo y permitir su transformación o la dificultad de gestionar los edificios cuyas características arquitectónicas estén profundamente inadaptadas a las poblaciones que las ocupan” (Driant, 2012).

En 2003, con Jean-Louis Borloo como ministro delegado de la ciudad, la ANRU –Agence National de Renovation Urbaine– se pone en marcha. Haciendo de las demoliciones el emblema de una gran transformación del parque inmobiliario social, dicho organismo permite acelerar y reunir los medios financieros para demoler alrededor de 200.000 viviendas en los 5 años siguientes, en nombre de la mezcla social. La reconstrucción de dichas áreas, introduciendo vivienda social junto a vivienda en propiedad con sistemas de alta seguridad, no sólo estaría permitiendo sustituir a las clases populares por clases medias en dichos territorios (Epstein, 2012) sino que beneficiaría a las categorías socio-profesionales más dinámicas y con mayores remuneraciones dentro del parque social. Así, jóvenes parejas activas estarían entre los ganadores de los realojos, mientras que las personas mayores o las categorías con menor nivel cultural del parque social estarían obteniendo los peores alojamientos (Donzelot, 2012).

¹ Datos obtenidos del Observatoire Nationale des Zones Urbaines Sensibles: http://www.onzus.fr/uploads/media_items/rapport-de-l-onzus-2013.original.pdf.



Fig. 1. Vista aérea y edificios demolidos de la antigua Cité Balzac.
Fuente: elaboración propia.

Siendo las características físicas de los *grands ensembles* la principal excusa para la renovación, cabría cuestionarse la influencia del marco espacial en el modo de vida de sus habitantes. ¿De qué manera la relación con el espacio público de los vecinos influenciará la generalización de comportamientos incívicos en buena parte del parque social francés?

2. Metodología

El proyecto de investigación trata de responder a una demanda de la SEMISE (Société d'Économie Mixte à Vitry-sur-Seine), institución público-privada encargada de la reorganización del barrio, que además dirige la evaluación del realojo. Dicho organismo se encarga del seguimiento de los realojos en cada uno de los edificios demolidos del conjunto de la Cité Balzac. Habiendo colaborado en anteriores ocasiones con el Instituto de Urbanismo de París, en esta ocasión encarga el trabajo de campo y su análisis al Departamento de Sociología de la Universidad París 8. La tarea consistirá en estudiar las trayectorias residenciales y el realojo de los antiguos vecinos de la torre GHJ, uno de los edificios de la Cité Balzac, demolido en septiembre de 2012.

Los resultados de este estudio deberán ser presentados en el *Atelier de relogement*, comité técnico que validará la consecución del encargo. Dicho comité es el responsable de la gestión de los procesos de construcción nueva, de realojo y de demolición. La dirección de dicho taller corresponde a los servicios de vivienda de la ciudad de Vitry-Sur-Seine, y reúne las diferentes sociedades gestoras del

parque de vivienda social, así como los representantes del gobierno departamental. Dicho comité dirige el realojo en su conjunto.

Para realizar el trabajo de campo, el *Atelier de relogement* impone realizar encuestas a través de un formulario utilizado en anteriores estudios, con el fin de poder comparar los datos estadísticos obtenidos en los diversos trabajos de campo.

Aunque el cuestionario nos permita obtener datos propios de la investigación cuantitativa, el departamento de sociología se propone, al mismo tiempo, recabar informaciones de tipo cualitativo, y establecer una serie de estudios individualizados, entre los que se inscribe la presente investigación en torno al espacio público. El conjunto de ambos trabajos -cualitativo y cuantitativo- será presentado al *Atelier de relogement*.

Así, si bien los cuestionarios están pensados para una conversación tipo pregunta/respuesta, en este caso se utiliza, además, como medio para una entrevista en profundidad que permita extraer informaciones cualitativas sobre los temas abordados. Por ejemplo, para las preguntas de elección múltiple, el entrevistador no leerá todas las modalidades de respuestas, sino que mantendrá una conversación en torno al tema objeto, obteniendo la respuesta oportuna una vez expresada la postura global del entrevistado. Las conversaciones, grabadas, son transcritas y compartidas por el conjunto de los participantes en la investigación.

La utilización de un cuestionario muestra en ocasiones dificultades por el nivel cultural y las dificultades lingüísticas de las personas entrevistadas, que en ocasiones interfieren sobre el nivel de comprensión de las preguntas. De igual forma, las modalidades de respuesta pueden encerrar a los entrevistados en estas respuestas pre-establecidas. Es por ello por lo que el análisis estadístico deberá ser completado por un análisis cualitativo, y no ser la principal fuente de informaciones. La investigación puramente estadística no estaría adaptada a los movimientos de transición, contradicción y tensión que padecería un grupo sometido a un realojo forzoso (Coing, 1966).

Los entrevistadores trabajan en una doble dimensión: por un lado, se trata de descodificar el discurso de los entrevistados y, por el otro, de situarlo espacialmente; además de conocer los elementos claves del proceso, los entrevistadores deben conocer el entorno urbano y poder situar los distintos escenarios narrados por los entrevistados. Cada uno de los entrevistadores dispondrá de un diario de investigación. Este último servirá para conocer las condiciones del desarrollo de las entrevistas, permitiendo matizar algunas de ellas. Las entrevistas tienen una duración de entre 40 minutos y 2 horas. El cuestionario comprende diversos tipos de preguntas: cerradas, abiertas y de elección múltiple. Las entrevistas son llevadas a cabo cara a cara, previa conversación telefónica. El cuestionario constituye el hilo conductor de las entrevistas, y consta de los siguientes capítulos:

1. Composición del hogar
2. Trayectoria residencial
3. Calidad de la información recibida
4. Propositiones de realojo
5. Acompañamiento social

3. En torno al espacio público

A la hora de retratar el espacio público de la Cité Balzac, recurriendo a las entrevistas realizadas, el discurso de los vecinos es aparentemente contradictorio. Así, al tiempo que muchos de ellos relatan actos ilegales o vandálicos producidos con cierta frecuencia en su ex-barrio, como asaltos a comercios, robos, coches quemados, amenazas personales e incluso agresiones, también se relata el modo de vida de la Cité como el de un “pueblo” en el que todo el mundo conocía a todo el mundo.

Este modo de vida parece invalidar los mecanismos de vigilancia pasiva de los espacios urbanos (Jacobs, 1961). Así, mientras normalmente serían los propios vecinos y paseantes los que, de forma anónima, ejercerían el control de dichos lugares, en la Cité Balzac, este control social no se habría efectuado.

Si se analizan diversas acepciones de espacio público, cabe preguntarse la validez de dicho concepto en los espacios del *grand ensemble* en estudio. Así, tanto si tomamos su acepción puramente política –“conjunto de personas reunidas para discutir cuestiones de interés común”– (Habermas, 1962) como geográfica –“espacio común que permite la co-presencia de actores sociales, fuera de su cuadro doméstico”– (Lussault y Levy, 2003) o sociológica –“aquel espacio donde el intruso es aceptado”– (Simmel, 1908), ¿serían los espacios exteriores de la Cité Balzac espacios públicos?

Diversos testimonios hablan de una apropiación de estos lugares por parte de la población, ejerciendo un control espacial y provocando inseguridad entre algunos de sus vecinos, que habrían optado por encerrarse en el interior de sus viviendas, evitando así las partes comunes exteriores. A la idea de espacio público, contraponemos los conceptos de comunidad y de espacio comunitario. Este último sería un lugar de pertenencia colectiva, pero de acceso restringido a los miembros reconocidos de una comunidad (Hunter, 1974).

Para abordar el análisis de las partes comunes de la Cité Balzac hemos trabajado en dos escalas. En primer lugar, un nivel “macro”. ¿Qué influencia podría haber tenido el modelo urbano y territorial en el desarrollo del espacio público local? En segundo lugar, un nivel “micro”. ¿Cuál era la relación de los habitantes con su entorno próximo? ¿De qué manera se utilizaban, o no, las partes comunes del conjunto residencia y urbano?

3.1 Actividad local y movilidad metropolitana

Los *grands ensembles*, “unidades de habitat relativamente autónomas, formadas por equipamientos colectivos” (Lacoste, 1963) imponen, como detallaremos, una relación dual de sus habitantes con el territorio. Así, mientras una parte de la población depende del conjunto del espacio metropolitano para ejercer la mayor parte de sus actividades (trabajo, ocio, etc.), otra parte habría vivido, numerosos años, enraizada en lo local.

“Era una buena época. (...) siempre había gente en el exterior, lo recuerdo, en verano las madres nos hacían salir, y ellas se sentaban en el exterior hasta las 11 de la noche (...). Las madres se quedaban de cháchara todas juntas hasta las 11 de la noche. Sí, era agradable” (Mostefa Sba Assia).

A pesar de las características arquitectónicas del conjunto —edificios de hasta 14 alturas— una gran parte de los encuestados indica que la Cité era para ellos “un pueblo”. Esta afirmación, sin duda no referida a la arquitectura del *grand-ensemble*, se explicaría a través de un “ambiente” derivado de las fuertes relaciones vecinales.

“Desde el punto de vista del pequeño pueblo... porque era un pequeño pueblo... estaba mejor entre los años 80 y 90. Después el ambiente se degradó” (Mme Robichon, Lagaisse).

Merton (1968) identifica la existencia de “ciudadanos locales” frente a “ciudadanos cosmopolitas”. Si bien los primeros tendrían una relación privilegiada con el barrio, los segundos, frecuentemente con un nivel económico más alto, serían también más móviles, y construirían menos vínculos locales. En nuestro trabajo de campo hemos constatado como algunos de los antiguos vecinos evitaban su presencia en las partes comunes de la Cité.

“Yo iba al parking y no miraba a la gente... subía directamente al coche (...). En Balzac no me gustaba nada el ambiente en el que todo el mundo se hablaba. Había continuamente cotilleos... a mí no me gustaba nada de eso” (Mme Uguen).

La movilidad habría permitido el desarrollo de las denominadas “redes sociales electivas” a una parte de la población. Concepto desarrollado por diversos autores (Chalas y Dubois-Taine, 1997; Kaufmann, 2005) el incremento general de las telecomunicaciones en la sociedad contemporánea, y más precisamente el de los desplazamientos urbanos, permiten establecer redes sociales más allá de la escala local. Esta posibilidad, descrita también como “movilidad y libertad” es en ocasiones vista como una posibilidad de “evadirse de las restricciones del barrio” (Ramadier, 2007). Este mecanismo es coherente con el modelo territorial en el que se inscribe Balzac. El aislamiento, así, produciría este “efecto pueblo” por el que una parte de la población viviría con más intensidad la escala local, y de forma privilegiada, el espacio público.

“Que a las 9 de la mañana llevara a mis hijos a la escuela, y que a las 12 volviera a ver las mismas caras... charlando... yo iba a hacer las compras al mercado a las 11h y ellas estaban todavía charlando... yo me decía: esta gente no hace nada” (Mme Uguen).

Algunos factores podrían haber agravado el sedentarismo de una parte de la población. Las altas tasas de paro del vecindario anularían los desplazamientos casa-trabajo. Además, la existencia de un elevado porcentaje de familias numerosas —siendo frecuentes aquellas de más de 6 miembros— y la mala conexión con el

transporte público de Vitry-Sur-Seine habrían influido en la baja movilidad de una parte de sus vecinos.

Mientras para una parte de la población, los lazos sociales generados en el espacio público significarían una fuente de confianza y bienestar, otros vecinos lo sentirían como un modo de control social. Los ciudadanos “cosmopolitas” tendrían dificultades para adherirse a las estructuras sociales locales.

“Yo no me quedaba en Balzac, no participaba en las fiestas. Nos conocíamos todos allí, todo el mundo conocía a todo el mundo, todo el mundo iba a hablar de todo el mundo (...). Yo no tenía ganas de mezclarme con gente que no me aportaba nada (...). Era un mini-pueblo, en la ciudad. Era realmente eso. Y yo, no podía con eso” (Mme Elandaloussi).

La existencia de dos patrones de movilidad diferenciada, y de relación con el espacio público local, habrían provocado un primer elemento de segregación entre los vecinos; frente a una población con fuertes vínculos locales, otra sería “ajena”, de forma intencional o circunstancial, a la vida del barrio.

3.2 Fronteras urbanas

Los límites de la Cité Balzac estaban constituidos por una autovía –A86–, un polígono industrial, un barrio de vivienda unifamiliar y un cementerio. Situado en la periferia de Vitry-Sur-Seine, y constreñido por tejidos urbanos de bajísima densidad y áreas inadaptadas al tránsito peatonal, el barrio habría padecido un efecto de “frontera urbana” (Jacobs, 1961).

“Las fronteras pueden establecer vacíos de uso en torno a ellas. Simplificar demasiado el uso de la ciudad en un lugar (...). Esta simplificación de uso significa menos usuarios, con menos posibilidad de elección y menos destinos posibles. Cuanto más estéril y simplificado se vuelve un territorio para la iniciativa económica, menos usuarios acuden y más vacío se vuelve el territorio. (...) lo cual es muy grave, ya que la única manera de mantener la seguridad en las calles es una presencia continua de un número indefinido y diverso de individuos” (Jacobs, 1961, p. 294).

Las características de la inserción territorial y del entorno urbano habrían por tanto alejado a los flujos peatonales de esta parte de la ciudad. Esta falta de irrigación habría contribuido al decaimiento y cierre de los escasos espacios comerciales existentes, empobreciendo la vida urbana de la Cité.

“Las compras yo las hacía todo el tiempo en coche, pero cuando faltaba alguna cosa estábamos contentos de poder ir a la pequeña tienda árabe de la esquina (...) Cuando los comercios empezaron a cerrar, fue la muerte de Balzac. Cerraron ya que hubo muchos

atracos, vandalismo, y los comerciantes sintieron miedo” (Mme Lafolie).

El pequeño centro comercial del barrio se habría beneficiado mayoritariamente de las necesidades de consumo de sus vecinos. Planificado para una escala local, no habría disfrutado de la accesibilidad –peatonal y motorizada– necesaria para competir con otros centros comerciales, alejados pero más accesibles.

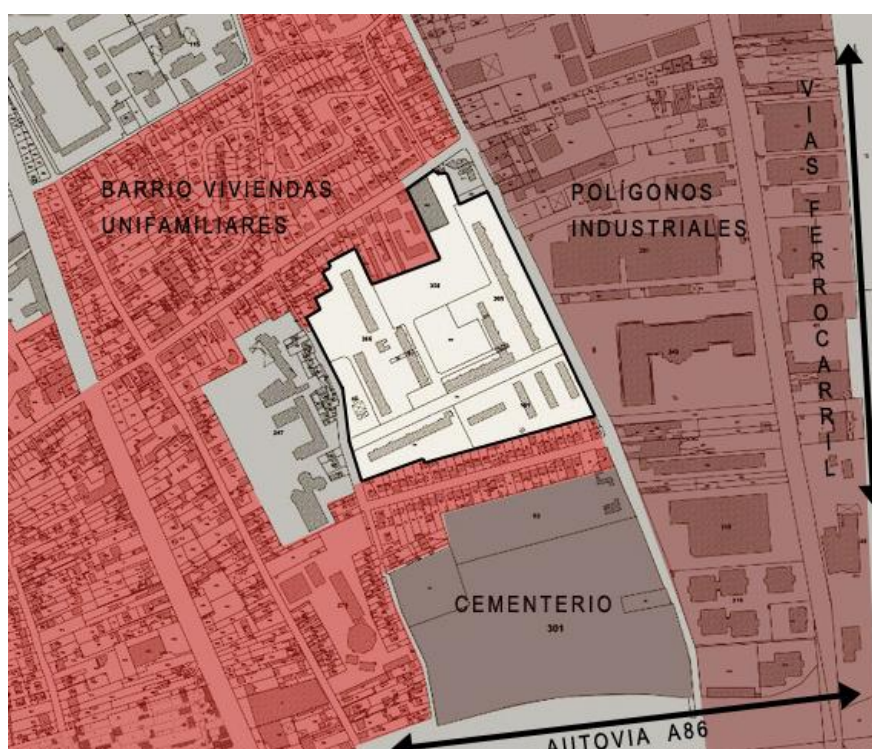


Fig. 3. Plano de situación y fronteras urbanas de la antigua Cité Balzac.
Fuente: elaboración propia.

La utilización de medios de transporte para las actividades de consumo ha sido analizada por diversos autores (Appleyard, 1964; Ramadier, 2007). La posibilidad de encontrar productos a precios más bajos gracias a desplazamientos a largas distancias, y a una mayor inversión de tiempo personal, podría ser rentable para una población, como la de Balzac, con bajos ingresos y alta disponibilidad horaria.

No obstante, la principal causa enunciada por los vecinos del cierre de los comercios sería los asaltos y el vandalismo. Diversos entrevistados ofrecen descripciones de la situación de inseguridad de los comerciantes.

“Los problemas comenzaron, y duraron entre 12 y 15 años. Había vandalismo, lunas de tiendas rotas, la panadería y el café no estuvieron tan afectados. Hacían carreras de moto por los pasillos, los coches entraban dentro del centro comercial” (M. Dany).

La inexistencia de lo que Jacobs llama “vigilancia informal” podría estar en la base de estas prácticas. La falta de vida urbana, de vigilantes “anónimos”, generaría una falta de control sobre el espacio público.

Un vecino, respecto a los incidentes en las áreas comerciales, se refiere a la posición de los vecinos ante la violencia en curso. El miedo a las represalias, el establecimiento de una “lógica de intimidación” local, habrían impedido las denuncias respecto al vandalismo.

“Hay gente de buen carácter que reacciona. Hay gente que tiene un carácter brusco, y después sus coches van a ser deteriorados. Los hay que no reaccionan por miedo a que se produzca esta causa-efecto. (...). Dicen ‘he encontrado este problema’, no ‘he descubierto a alguien haciendo esto’. Porque si usted sorprende a alguien y osa decirlo, ellos hacen este razonamiento: él tiene este coche... etc.” (M. Dany).

Dichos vandalismos continuarían ante la incapacidad de la policía de vigilar los espacios comerciales interiores. Finalmente, el ayuntamiento tomará una decisión drástica: la demolición del centro comercial de la Cité Balzac.

4. Espacio comunitario y sociología de umbrales

La existencia de una lógica de intimidación entre vecinos estaría en el origen de esta ausencia de control social de los espacios. Muchos de ellos se sentirían obligados a guardar cierto silencio por temor a represalias. Esta mecánica sería percibida de forma diversa entre los habitantes, permitiendo, a su vez, distintos niveles de integración y participación en el espacio público. Podríamos hablar así de vecinos que se adueñarían de los espacios de la Cité, frente a otros que huirían de ellos.

“A mí me gustaba vivir en el piso 12, cerraba la puerta y no conocía a nadie, pero había que franquear los ascensores. Era un horror (...). Yo fui agredida en 2005 de forma grave. Debajo de mi casa, al lado del ascensor... Así que después ya no vivía más. Tenía miedo... y así seguí. Delante del ascensor fui agredida por jóvenes (...). Puse una denuncia, pero luego no quise ir a declarar, por miedo a las represalias. Cada vez que veía a un joven con capucha...” (Mme Uguen).

La agrupación de jóvenes en lugares de paso, claves en el control espacial, es un fenómeno bien conocido en los “barrios sensibles” franceses. Esta “sociología de umbrales” (Lepoutre, 1997) estaría relacionada con la destrucción sistemática de

medios de seguridad y controles de acceso a los inmuebles, tales como interfonos, cerraduras e incluso puertas.

Generalmente contrapuesto al espacio doméstico, el espacio público sería aquel en el que el intruso es aceptado (Simmel, 1908). Aquel que permite el libre acceso, donde la normatividad se impone sobre las relaciones personales (Joseph, 1984).

“Un espacio público no es por tanto definible sino por su función de apertura. El principal rasgo que determina las prácticas en el espacio público es la accesibilidad. Ésta cualifica los usos y padece los efectos de discriminación, pero no puede convertirse en exclusiva y transformarse en apropiación. (...) Un espacio público no existe como tal si no logra difuminar la relación de equivalencia entre una identidad colectiva (social o cultural) y un territorio” (Joseph, 1984, p. 40).

Los espacios comunes de la Cité Balzac, desposeídos de su carácter netamente privado, pero alejados de la mirada anónima, pasarían a formar parte de un “espacio público de confrontación” (Boissinade, 2007) o, según nuestra hipótesis, de un espacio comunitario.

4.1 Lógicas de exclusión y comunidades locales

A diferencia del espacio público, un espacio comunitario sería aquel que reuniese a un conjunto de individuos con valores similares, que se identificasen con un grupo y que se apoyasen mutuamente (Moser, 2005). Estos espacios estarían determinados por un control personal del espacio (Hunter, 1974), sirviendo de transición entre la ciudad potencialmente hostil y el espacio doméstico y permitiendo vehicular informaciones útiles para los miembros de dicha comunidad. En nuestras entrevistas, encontramos ejemplos de individuos cómodos dentro del vecindario.

“Vais a decir que estoy loca, pero en Balzac no nos aburríamos un segundo. Yo dejaba la puerta abierta toda la noche. Dejaba la puerta abierta, os lo juro, porque mi hija mayor había hecho muchas tonterías en la Cité cuando era joven así que en el barrio todo el mundo la conocía. Y mi hijo hacía tonterías también, y todos los chavales del barrio le conocían. (...) Yo podía dejar la puerta abierta la noche, nadie entraba en mi casa. Yo era la verdadera comadre, hablaba con todo el mundo... bajaba a mirar el correo y metía dos horas hasta volver a casa. Ah, ¡que época!” (Mme Pinsault).

Buena parte de los vecinos hablan de la existencia de fuertes lazos colectivos entre vecinos. Sin embargo, para la mayoría estos estarían ligados a los primeros años de existencia del vecindario. En las entrevistas, encontramos varios relatos del decaimiento de la solidaridad y del nivel de conocimiento mutuo de los vecinos.

“Sin embargo, teníamos esa solidaridad (...). La gente recorría el edificio, buenos días, hace falta repatriar el cuerpo, la familia no tiene dinero... Y ahí realmente todo el barrio se metía las manos en los bolsillos. Al final era más discreto. Después, algunos compartían, pero bueno, eso también se perdió en el barrio” (Mme Elandaloussi, Acacias).

Si bien nunca se relata de forma explícita, la continua llegada y salida de familias en el barrio, ligadas a las dinámicas de la vivienda social, podría haber erosionado la estructura social de la Cité. Mientras muchos vecinos se refieren a una confianza mutua “de los primeros años”, dicho ambiente habría desaparecido en las últimas décadas.

“Mi relación con el barrio varió en el tiempo (...). Nos conocíamos todos desde hacía varios años, todo el mundo conocía a todo el mundo. Pero digamos que las últimas generaciones después de mí estropearon un poco el ambiente. Antes todo el mundo conocía a todo el mundo y había confianza. Nunca a nadie se le habría ocurrido robar a su vecino, o agredir a su vecino. Y después, los últimos años, el ambiente se degradó” (Mme Elandaloussi).

Tomando en cuenta las cifras de la evolución general del parque social en Francia, podemos constatar que durante los años 80 y 90, la población con más recursos económicos deja el parque de vivienda social francés, y entre 1998 y 2001, dicha salida se acelera (Donzelot, 2012). El orden social del barrio, ejercido por una comunidad de vecinos cohesionada, asentada desde la inauguración de la Cité, habría ido desapareciendo progresivamente.

“Mi generación tenía un respeto inmenso por los otros. No importa qué padre de la Cité venía y decía ‘ya es suficiente’ y nos traía cogidos de la oreja hasta casa. (...). Todo el mundo era ‘el padre de’ o ‘la madre de’ (...). Bajábamos la cabeza, pedíamos perdón, y nos íbamos. Mientras que la generación de después respondían, eran... incluso con respecto a sus padres eran maleducados” (Mme Elandaloussi).

Si tomamos por buena la hipótesis de que las comunidades más cohesionadas dentro del vecindario habrían obtenido ventajas suficientes para convertirse en hegemónicas (Elias, 1965) se podría explicar, en nuestro caso de estudio, el control espacial y las lógicas de intimidación por parte de la población joven, fenómeno observable en la mayor parte de *grands ensembles* franceses.

Frente a una población adulta cada vez menos cohesionada, la población joven, numerosa y con mayores facilidades de sociabilización, utilizaría los espacios comunes de la Cité tanto para conocerse como para vehicular informaciones, apropiándose de estos lugares y ejerciendo un dominio territorial. Para algunos vecinos, la existencia de lugares de encuentro entre los jóvenes habría sido determinante en este fenómeno.

“Conocimos años no de infierno, pero años en los que los jóvenes empezaron a rebelarse. Las salas de deporte, y las actividades del Centro Social, hicieron que los jóvenes se agruparan”.

Nos encontramos, en definitiva, ante un fenómeno de cohesión diferenciada de los miembros de la Cité. Frente a una comunidad debilitada –los vecinos originarios– la llegada constante de nueva población habría distorsionado el control informal de los espacios comunes. Dicho control habría sido tomado por una comunidad con mayor cohesión –las bandas de jóvenes– generando control territorial y lógicas de intimidación frente a algunos vecinos.

5. Conclusión

En este breve artículo, hemos descrito algunos de los resultados obtenidos gracias al trabajo de campo entre los miembros de un antiguo barrio “sensible” de Île-de-France. Los testimonios de los vecinos sobre el espacio público de la Cité Balzac permiten ilustrar problemáticas bien conocidas y divulgadas sobre las periferias francesas. Si bien el abanico de perspectivas posibles para abordarlo es extenso, un análisis sociológico de sus mecanismos urbanístico-espaciales debería permitir discutir en parte la pertinencia de las operaciones de renovación en curso.

En primer lugar, el modelo urbano, junto a las condiciones socio-económicas de la población, habría propiciado la existencia de unos vecinos mucho más anclados en lo local frente a otros, cuya movilidad les habría permitido beneficiarse del conjunto del territorio, reduciendo por el contrario su grado de implicación en el espacio público de la Cité.

En segundo lugar, la influencia del entorno próximo en la disminución de los paseantes y en el acceso de flujos peatonales al barrio, habría dificultado la supervivencia del comercio local, reduciendo además el control “anónimo” del espacio que habría quedado en manos de unos vecinos claramente identificables y sujetos a intimidación.

La existencia de una comunidad originaria, fuente de seguridad y bienestar para una parte de la población entrevistada, se habría visto en parte erosionada por la salida y entrada de familias dentro del parque de vivienda social. Este ambiente de “pueblo” habría declinado, derivando en un insuficiente control vecinal de los espacios. La apropiación de estos por parte de bandas de jóvenes, ligadas a familias del vecindario, se habría impuesto en el control del espacio.

Dicho control desembocaba en conflictos abiertos, tanto con los individuos que no aceptasen el dominio de la comunidad hegemónica, como hacia miembros ajenos a esta. En el primer caso se encontrarían los vecinos que intentasen revertir la situación de toma de control de estos grupos. En el segundo caso, algunos de los vecinos “cosmopolitas” que evitasen el contacto con el vecindario. En ambos casos, se originarían situaciones de intimidación, recluyendo a parte de la población en el interior de sus apartamentos.

Hemos obviado de forma consciente diversos problemas locales, como la estigmatización y racismo hacia las poblaciones de la *banlieue*, su problemática inclusión en el sistema educativo y su exclusión del mercado laboral. Una extensa

literatura relata estos fenómenos. El recurso a economías ilegales podría estar en la base de buena parte de las estrategias de control del espacio, que en el presente artículo nos limitamos a describir.

Los poderes públicos, desprovistos de la capacidad de resolver de manera efectiva una problemática desarrollada más allá del “espacio público”, han recurrido a las fuerzas del orden y, finalmente, a la demolición, como única manera de imponer una determinada lógica, la de las instituciones, para el que la existencia de estas comunidades constituirían “zonas de sombra” del estado. Los discursos públicos y mediáticos, fuertemente emocionales, optarían por un incremento de la seguridad en estas áreas. Un buen ejemplo de ello sería el siguiente texto de Sophie Chédiac (2009), publicado bajo el auspicio de Marie-Noëlle Lienemann, secretaria de Estado en 2002:

“Es necesario integrar de forma sistemática (...) la seguridad en la planificación urbana, en las arquitecturas, en las rehabilitaciones. Debemos producir espacios gestionables y defendibles (...) Hay que evitar los edificios ansiogénicos, los efectos de santuarización, las densidades excesivas y las oscuridades lúgubres. Por todos los medios compatibles con la libertad de los residentes (...) los constructores, diseñadores y planificadores, tanto en la construcción nueva como en la rehabilitaciones, deben aplicarse para volver la vida más difícil a los delincuentes, principalmente endureciendo los objetivos habituales de las degradaciones, infracciones y robos”.²

A lo largo de nuestro trabajo de campo, hemos analizado algunos elementos que habrían dificultado un control informal de los espacios. A pesar de ser un argumento frecuentemente citado por los medios de comunicación, no hemos logrado establecer una relación entre el aspecto “opresivo” de estos grupos de vivienda y la naturaleza de sus problemas sociales.

Debido a la abundancia de otros discursos, consideramos más bien que la responsabilidad de la problemática analizada recaería principalmente en el modelo territorial y urbano, así como la gestión del parque inmobiliario y, sobre todo, en las difíciles condiciones de vida de la población local.

Si bien la renovación urbana en Francia estaría transformando de forma radical la fisionomía de algunos barrios de la periferia, cabría dudar sobre la evolución futura de dichos lugares. Algunas de estas intervenciones estarían yendo en el sentido de aumentar la permeabilidad del tejido urbano para aumentar su acceso público.

Sin embargo, no se estarían dando soluciones claras a los problemas sociales estructurales que se padecen en dichos territorios. Operaciones a medio camino entre *welfare state* y la vigilancia panóptica foucaltiana, el establecimiento de nuevas viviendas de menor tamaño con sistemas de vigilancia, verjas de seguridad y espacios privatizados no permitiría restablecer un espacio público local activo.

² Texto de Sophie Chédiac (2009), referido a la publicación «Habiter, cohabiter, la sécurité dans le logement social», febrero de 2002.

El abandono de una política multi-sectorial frente a una apuesta exclusiva por la inversión inmobiliaria podría convertirse, una vez más, en una estrategia costosa, que probablemente solo resolverá a modo de parche los problemas de la *banlieue* francesa.

Si bien el contexto español conoce también territorios estigmatizados y segregados, una problemática “específica” de las periferias urbanas no ha sido todavía enunciada, ni por la prensa ni por la investigación académica. Sin embargo, el importante desarrollo periurbano de las últimas décadas, la creación de territorios con escasa o nula actividad en su espacio público, el impacto de la actual crisis económica y el desmantelamiento de los servicios públicos, podrían generar a medio o largo plazo problemáticas relacionadas con lo aquí expuesto.

Más allá de comparaciones “evolucionistas” sobre nuestro desarrollo económico de las últimas décadas y la expansión económica que dio lugar a los territorios estudiados en Francia, cabría reflexionar sobre la responsabilidad de las instituciones públicas, tanto a la hora de construir estos territorios, como en su función de evitar que unos “efectos de lugar” (Bourdieu, 1999) conviertan a las periferias recientes en nuevos territorios de exclusión.

6. Bibliografía

- APPLEYARD, Donald (1964): *The view from the road*. MIT Press, Cambridge (MA).
- AUTHIER, Jean-Yves; BACQUÉ, Marie-Hélène y GUÉRIN-PACE, France (2007): *Le Quartier: enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Ed. La Découverte, París.
- BACQUÉ, Marie-Hélène y LÉVY, Jean-Pierre (2009): “Segregation”, en STÉBÉ, Jean-Marc y MARCHAL, Hervé –dir.– *Traité sur la ville*. PUF, París.
- BASSAND, M. (2001): *Vivre et créer l'espace public*. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausana.
- BORDIEU, Pierre (1993): *La misère du monde*. Ed. Seuil, París.
- BOISSINADE, Jérôme (2006): “Une urbanité de confrontation, regroupements de jeunes et gestionnaires de l'espace urbain” en *Espaces et sociétés*, n. 126.
- BOISSINADE, Jérôme (2007): *Processus d'identification territorialisés, des compétences situationnelles face aux épreuves*. L'Harmattan y L'Homme et la Société, París.
- CHALAS, Y. y DUBOIS-TAINE, G. (1997): *La ville émergente*. L'Aube, París.
- CHAMBORDERON J. C. y LEMAIRE, M. (1970): “Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement” en *Revue française de sociologie*, n. 11-1, pp. 3-33.
- CHÉDIAC, Sophie (2009): “A la maison dans mon HLM... La résidentialisation comme dispositif de rénovation urbaine” en *Métropoles*, n. 5, fecha de referencia: 5 de septiembre de 2013, disponible en <http://metropoles.revues.org/3775>.

- COING, Henri (1966): *Rénovation urbaine et changement social*. Éd. Ouvrières, París.
- DACHEUX, Eric (2008): *L'espace public*. Éditions CNRS, París.
- DONZELOT, Jacques (2012): *A quoi sert la rénovation urbaine?*. PUF, París.
- DRIANT, Jean Claude (2012): "Défaire les grands ensembles", en DONZELOT, Jacques –dir.– *A quoi sert la rénovation urbaine?*. PUF, París, pp. 22-23.
- ELIAS, Norbert y SCOTSON, John L. (1965): *The established and the outsiders. A sociological enquiry into community problems*. Frank Cass & Co, Londres.
- EPSTEIN, Renaud (2012): "ANRU: mission accomplie?" en DONZELOT, Jacques –dir.– *A quoi sert la rénovation urbaine?* PUF, París.
- HABERMAS, Jürgen (1962): *The structural transformation of the public sphere: an inquiry into a category of bourgeois society*. Polity, Cambridge.
- HUNTER, Albert (1974): *Symbolic communities: the persistence and change of Chicago's local communities*. University Chicago Press, Chicago.
- JACOBS, Jane (1961): *The death and life of great American cities*. Random House, Nueva York.
- JOSEPH, Isaac (1984): *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*. Librairie des Méridiens, París.
- KAUFMANN, Vincent y WIDMER, Eric (2005): *Mobilités et réversibilités: vers des sociétés plus fluides?*. (Cahiers Internationaux de Sociologie). PUF, París.
- LACOSTE, Yves (1963): "Un problème complexe et débattu: les grands ensembles" en *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n. 318-319.
- LELÉVRIER, Christine (2010): "La mixité dans la rénovation urbaine. Dispersion ou ré-concentration?" en *Espace et Sociétés*, n. 140-141, pp. 59-74.
- LEPOUTRE, David (1997): *Coeur de banlieue, Codes, rites et langages*. Éditions Odile Jacob, París.
- LUSSAULT, Michel (2009): *De la lutte des classes à la lutte des places*. Grasset, París.
- LUSSAULT, Michel y LÉVY, Jacques (2003): *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Belin, París.
- MARCHAL, Hervé y STÉBÉ, Jean-Marc (2006): *Les grandes questions sur la ville et l'urbain*. Presses Universitaires de France, París.
- MERTON, Robert K. (1968): *Social theory and social structure*. Free Press, Nueva York.
- MILUN, Kathryn (2007): *Pathologies of modern space*. Routledge, Nueva York.
- MOSER, Gabriel (2006): "Du citoyen au citoyen : de la cohabitation à la convivance", en ROUQUETTE, M. L. –ed.– *Ordres et désordres urbains*. (Collection Etudes). Presses Universitaires de Perpignan, Perpignan, pp. 79-101.
- PAQUOT, Thierry (2009): *L'espace public*. (Coll. Repères). La Découverte, París.

- RAMADIER, Thierry (2007): “Mobilité quotidienne et attachement au quartier: une question de position?”, en *Le quartier*. La Découverte, París, pp. 127-138.
- SIMMEL, Georg (1908): *Soziologie*. Duncker & Humblot, Leipzig.

Agradecimientos

Deseo agradecer a los estudiantes y profesores de la asignatura “pratique d’enquête” del departamento de sociología de la Universidad París 8, por el material de campo, ayuda y apoyo prestado para la consecución de este artículo.

Sección Final
de notas, reseñas y
referencias sobre urbanismo

Final Section
of letters, reviews
and references on urban

EL PATRIMONIO URBANO Y LA PLANIFICACIÓN. INTERPRETACIÓN DE LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS DE CASTILLA Y LEÓN Y SUS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

URBAN HERITAGE AND URBAN PLANNING. AN INTERPRETATION OF HISTORICAL AREAS IN CASTILLA Y LEON AND ITS URBAN INSTRUMENTS

Víctor PÉREZ-EGUÍLUZ*

RESUMEN

Este trabajo estudia la interpretación y las dinámicas urbanas presentes en los Conjuntos Históricos tanto a nivel teórico y basado en referencias internacionales, como más específicamente para los casos de Castilla y León. Urbanísticamente, desde el entendimiento de su complejidad y teniendo como hipótesis la necesidad de adaptar los instrumentos de intervención que pretenden proteger e incorporar estas áreas a la ciudad actual, se caracteriza su situación y su relación con su contexto urbano y territorial. De esta manera se puede entender la suma de condiciones que definen el estado actual de este patrimonio urbano: el reconocimiento de sus valores, la población, sus cualidades físicas, los problemas detectados y las expectativas que genera.

Entre el avance de conclusiones, se incluye la diversidad de situaciones encontradas y la existencia de un criterio normativo poco flexible y en muchas ocasiones inadecuado. Además, se reconoce cómo las dinámicas urbanas recientes, orientadas por el mercado y algunas políticas, tienden a la simplificación funcional y social de determinados ámbitos.

Palabras clave: Conjuntos Históricos, planeamiento, rehabilitación, protección, políticas de intervención, Castilla y León.

ABSTRACT

This paper studies the question of Historic Sites from the theoretical level of international production, to the more specific one at the area of Castilla y León. It is characterized their state and the relationship with their urban and regional context. It is done from the knowledge of its complexity and the hypothesis of the need to adapt the intervention instruments intended to protect and incorporate these areas into the contemporary city. The sum of conditions that define the current state of this urban heritage can be understood in this sense: recognition of their values, population, physical qualities, troubles and expectations generated.

Among the advanced conclusions is included the diversity of situations encountered and the existence of an inflexible and maladaptive safeguard statutory criterion. Also it is recognized how the recent urban dynamics, policy and market-oriented, tend to functional and social simplification of certain areas.

Keywords: Historical Sites, urban planning, rehabilitation, safeguarding, intervention policies, Castilla y León.

* Víctor Pérez Eguíluz (victorperezeguiluz@gmail.com) es Arquitecto y Profesor. Doctorando de la Universidad de Valladolid (Programa de Formación del Personal Investigador) con una tesis en curso titulada provisionalmente “¿Patrimonio o ciudad? Limitaciones de los instrumentos de intervención urbanística en los conjuntos históricos de Castilla y León”. España.

1. Tema del trabajo: patrimonio urbano y planeamiento

El presente trabajo se centra en la interpretación realizada sobre el patrimonio urbano declarado desde una perspectiva urbanística, incluyendo el análisis del estado de la edificación, la estructura urbana y funcional en relación con los ámbitos históricos y al mismo tiempo el planeamiento que les afecta. Se trata de estudiar las relaciones existentes entre los conjuntos históricos como figura declarada Bien de Interés Cultural y cómo se incorporan a la dinámica y al desarrollo de la ciudad. Contemplar estos sectores, la ciudad y el territorio donde se insertan, conociendo los comportamientos de estas áreas a la luz de dichas relaciones y respecto a la pretendida protección del patrimonio que desde el planeamiento se pretende instrumentalizar. Significará por tanto, analizar las prácticas aplicadas a la protección y la rehabilitación de la ciudad histórica, midiendo sus capacidades, sus efectos y el contexto que los afecta.

Geográficamente se centra en la región de Castilla y León, un ámbito marcado por la escasez de población y un medio rural fuertemente mermado en las últimas décadas. Sin embargo, históricamente tuvo épocas de esplendor y actualmente posee numerosos elementos de indudable valor patrimonial. Entre ellos se encuentran los conjuntos urbanos que son objeto de estudio, con una evolución dispar y que atienden por ello a dinámicas urbanas diversas en función de su contexto y de sus propios valores y cualidades, ya sean históricos, artísticos, de representatividad, de centralidad, etc.

2. Objetivos e hipótesis de la investigación

El objetivo principal es aproximarse a la caracterización del comportamiento experimentado por los conjuntos históricos de Castilla y León en las últimas décadas.

Para ello se pretende estudiar la influencia ejercida por los nuevos desarrollos urbanos, por la evolución en la estructura de poblamiento, por los cambios socioeconómicos acontecidos y con ello las transformaciones internas que se han propiciado.

La hipótesis principal que orienta este trabajo es que el planeamiento, tradicional y legislativamente admitido como la herramienta con mayor competencia –casi exclusiva– en materia de patrimonio urbano, no siempre puede cumplir por sí mismo este cometido y cómo a pesar de la descentralización de competencias patrimoniales y urbanísticas en España, los criterios e instrumentos no se adaptan a las necesidades de los casos reales. No se trata de desechar estas figuras, sino de entenderlas en un contexto de actuación más amplio y de reformular ejemplos históricos incluso a nivel internacional para reinterpretarlas en la actualidad y adaptándose a diferentes situaciones.

Una segunda hipótesis consiste en cuestionar hasta qué punto en ciertos casos existen objetivos que subyacen asociados a la declaración de un bien de interés cultural como los conjuntos históricos. Bajo la protección patrimonial en la exposición de motivos de la Ley de Protección del Patrimonio –se exhibe la “salvaguarda, enriquecimiento y difusión” de los bienes y manifestaciones de la

actividad humana cuyos valores “son testimonio y fuente de conocimiento de la historia y de la civilización” (LPCCyL, 2002). También es cierto que la delimitación de estos ámbitos establece desde ese momento un hecho diferencial que pretende “poner en valor” no sólo conceptual sino también económico el conjunto y cada uno de sus elementos. Este es un campo controvertido y no absoluto, relacionado con la manera de utilizar una creación colectiva –según la propia definición– y la legitimidad de determinadas actuaciones.

Un último objetivo pretende establecer unas pautas que sirvan de marco de reflexión a futuros instrumentos y programas y en la adopción de criterios adecuados a la realidad a la cual sirven.

3. Cuestiones clave a considerar

La ciudad y los hechos urbanos son realidades en constante transformación, por lo que el enunciado del problema sobre la conservación de los conjuntos históricos no puede abordarse desde la voluntad de detener tal proceso, sino desde la perspectiva de controlar la dimensión de sus cambios. En ese sentido, los espacios históricos ejercen de reguladores de sus propias transformaciones, tanto por su propia rigidez, como por la complejidad social y morfológica que acumulan. Aun así es innegable que ciertos periodos históricos han producido discontinuidades y rupturas, de manera que los “procesos de sustitución o yuxtaposición de los distintos tejidos edificatorios han sido siempre el signo característico de la ciudad de origen antiguo” (Piccinato, 1983, p. 14). En la medida que las transformaciones recientes obedecen a factores económicos, de desplazamiento de los medios de producción y de generación de rentas urbanas, y no ya a una organización espacial derivada de sus necesidades sociales, la magnitud de los cambios aumenta. Esta afirmación se podría rebatir diciendo que los factores económicos son finalmente también un producto de la sociedad, pero sus manifestaciones no siempre han de entenderse como una necesidad. De esta forma, el nuevo orden económico demanda un nuevo orden espacial y territorial (Troitiño, 1992; Álvarez Mora, 2006). Entender estos hechos es fundamental para proteger el patrimonio urbano, identificando su papel en el contexto actual y las desigualdades territoriales e intraurbanas que promueven los cambios.

Es en este punto donde la normativa urbanística adquiere relevancia, tanto en relación a la ordenación del territorio como a las operaciones urbanas de reforma interior. Del mismo modo que los periodos urbanizadores oscilan entre la extensión cuantitativa y la contención y transformación cualitativa, también hay una dinámica pendular entre la visión historicista de la ciudad y posturas más funcionalistas. Como no podía ser de otra forma, estas situaciones se han relacionado con dinámicas socioeconómicas y reacciones a ellas. Si en los últimos años, de una manera generalizada y coordinada, se pretende apostar por la regeneración física y social de las ciudades existentes y antiguas, se debe a una reacción ante la crisis económica y controlar que esto no suponga simplemente una reorientación espacial del mercado sólo será operativo con un fuerte compromiso público. La mayoría de las intervenciones para la recuperación de espacios urbanos históricos detectadas hasta ahora han producido un cambio en la estructura social, por lo que sin dicho

apoyo público no hay motivos para pensar que puedan desarrollarse de otra manera. Las reformas han sido muchas veces adoptadas con una actitud sectorial y parcial dentro de la ciudad y el territorio, segmentados incluso espacialmente. Muchos planes especiales y proyectos estratégicos han perdido la visión holística de la realidad.

Los conjuntos históricos son espacios caracterizados por una alta diversidad de tipos edificatorios, existiendo por tanto una amplia variedad de posibilidades de reutilización patrimonial. Junto a ello, existe también una cierta diversidad social que abarca desde la población más marginal a la más exclusiva. Estas dos primeras características, junto con la concentración y capacidad de generar actividades diferentes —cuando mantienen un papel central en la vida urbana—, determinan lo que se conoce como complejidad de los centros históricos.

Algunos de los principales factores que contribuyen a favorecer la permanencia de esta complejidad, son la tortuosa estructura parcelaria de la propiedad o el alto grado de enraizamiento de los habitantes. Este enraizamiento se produce muchas veces por falta de recursos para mudarse a otros lugares con rentas inmobiliarias más bajas, ya que la antigüedad o el estado de degradación de muchos inmuebles, contribuye a reducir el alquiler. Este es el caso de la población más recientemente instalada en estos espacios como “zonas de emergencia”. Otras veces se debe al grado de identificación social alcanzado, especialmente entre la población envejecida, o por el valor de representatividad social de habitar un espacio con aparentes vinculaciones culturales e históricas.

Abordar el conocimiento de la dinámica actual de los conjuntos históricos exige identificar la manera en que la ciudad valora estos ámbitos, definir dicha complejidad de la estructura interna y precisar el contexto urbano y territorial, dentro de los sucesivos ciclos de dinámicas de crecimiento y transformación. Estas líneas sirven de orientación al estado de la cuestión de la investigación. En líneas generales, las etapas recientes en las que se ha visto implicada la evolución de los espacios tradicionales de la ciudad han sido dos: (i) un ciclo de degradación-renovación, contextualizado en un marco expansivo y a veces caótico, caracterizado por el vaciamiento demográfico tras una previa densificación; y (ii) un ciclo de recuperación-rehabilitación, especialmente interesantes en su pretendida vertiente funcional y social —sin olvidar sus elementos físicos, por supuesto—.

Tampoco se puede admitir una generalización así, sin aclarar las funciones que pueden adquirir los Conjuntos en su entorno urbano o territorial. Contienen tanto elementos de centralidad, como simbólicos, que identifican y pretenden diferenciar unas ciudades de otras aunque sean solo una pequeña parte de su superficie. Algunos han perdido el papel de centro económico de la ciudad, si bien no suelen haber cedido el simbólico o cultural. Otros centros mantienen y combinan el protagonismo funcional y cultural. Por último, hay conjuntos cuyas localidades han quedado al margen de los procesos de crecimiento y desarrollo contemporáneo, por lo que apenas podría considerarse esta distinción entre tejido histórico y moderno.

La complejidad que poseen permite la convivencia con cierto equilibrio entre situaciones extremas, desde la obsolescencia física y la degradación social a otros procesos de terciarización, asociados a operaciones y dinámicas de transformación inmobiliaria. Si la terciarización es un elemento que fuera de control puede acabar con

la diversidad social y de usos, el otro extremo tampoco puede desatenderse. Ante la falta de mantenimiento y el envejecimiento se produce también la renovación vecinal y la densificación, incluso frecuentemente la aparición de actividades marginales. Esto acelera la degradación social y la desorganización funcional. Por todo ello se podrían distinguir diversas dinámicas de transformación a partir de una hipotética situación de equilibrio, vital, multifuncional y socioeconómica. Las operaciones de recuperación o rehabilitación pueden detener el ciclo de la degradación, pero con atención a los desajustes producidos entre estructuras físicas y económicas. Muchos espacios permanecen en expectativa, habitualmente conservando la centralidad histórica y la representatividad, pero cuya realidad social justifica los procesos de regeneración cuyo destino dependerá de la orientación que tomen las políticas urbanas. En otros casos, el deterioro físico y social es tan avanzado que ambos factores conducen a la ruina.

Por todo ello, los problemas generales que se siguen encontrando suelen tener que ver con la mencionada existencia de situaciones extremas: el desequilibrio. Algunas zonas combinan el deterioro de la edificación y de las condiciones de habitabilidad, el vaciamiento poblacional o funcional y el envejecimiento de sus habitantes. Desde otro punto de vista un exceso de centralidad genera también ámbitos con problemas derivados de la expulsión residencial, la exclusividad, la congestión en determinados periodos y colateralmente conflictos como el tráfico y el aparcamiento.

El planeamiento ha pretendido dar respuesta a todo esto con evidentes dificultades. A lo largo de los sesenta se formulaba en un contexto de expansión urbana, donde la ciudad tradicional jugaba un papel secundario. Las áreas históricas eran muchas veces remitidas a planes especiales que no se llegaban a aprobar. Además los aprovechamientos que otorgaban servían de barrera a la conservación de la ciudad histórica. Las plusvalías permitidas, sin revertir en beneficio público alguno, alimentaban el proceso de degradación-renovación.

Los primeros planes orientados a la conservación intentaron bloquear las operaciones especulativas. Los catálogos se han utilizado como instrumentos que impiden la sustitución edificatoria de los inmuebles seleccionados, redirigiendo el proceso hacia los que no han sido protegidos. En torno a los ochenta, la protección del patrimonio se vuelve relevante, casi con una “confianza excesiva en el planeamiento como instrumento para la recuperación física y social de la ciudad” (Troitiño, 1992, p. 37). La capacidad de identificar las características que singularizan a cada conjunto histórico adquiere un papel clave. En España algunos de los planes pioneros apostaron por la catalogación y políticas de restricción edificatoria –Madrid–, mientras que otros adoptaban fórmulas activas de conservación y rehabilitación al menos inicialmente –Vitoria, Santiago–.

Sin embargo, los profundos estudios morfológicos y formales que son comunes al planeamiento de estos espacios, no suelen acompañarse de un tratamiento igual de las variables socioeconómicas y funcionales, razón por la que muchos planes no alcanzaron la aplicación esperada. Suele ser habitual encontrar dificultades en la ejecución de las unidades de actuación y otras propuestas, salvo en las presupuestadas con cargo a las administraciones públicas. Por ello, la mayoría de autores reconocen

los avances en materia de protección patrimonial, con menor éxito al alejarse de arquitecturas singulares, y acerca de aspectos sociales y funcionales.

Tampoco exentos de problemas, sólo algunos ejemplos han evidenciado signos generalizadamente positivos. Se han caracterizado siempre por una voluntad política de coordinación de diversos instrumentos de planeamiento, programas de rehabilitación y políticas de vivienda y atención social al estilo de algunas ciudades italianas de los sesenta. En España podrían servir de ejemplo de partida ciudades como Santiago o Vitoria estando por verificarse la existencia de situaciones similares en municipios menores.

Las dificultades de elaboración y aprobación de los planes especiales, que suelen prestar excesiva atención a la catalogación formal e historicista –no siempre morfológica– son evidentes ante la carencia de dichos instrumentos obligatorios en conjuntos declarados (art. 43 LPHE, 1985). Tradicionalmente los planes implican altos niveles de inversión y protagonismo de las administraciones públicas, tanto en su ejecución como en su gestión. En muchos casos se trata de ayuntamientos con una capacidad económica y de gestión limitada, dos factores que han resultado imprescindibles para la aplicación del planeamiento. Pero es más, puede darse el caso de que estos instrumentos, pensados para ordenar y controlar las dinámicas urbanas, se pretendan aplicar sistemáticamente en ámbitos carentes de dicha actividad. En cualquier caso, las políticas de recuperación integral, no pueden definirse sólo por parámetros arquitectónicos, ni siquiera con el único apoyo de áreas de rehabilitación, sino con una verdadera y coordinada política urbana y territorial en este sentido.

4. Marco temporal

El periodo temporal que se analiza pretende abarcar la reciente etapa de crecimiento y desarrollo urbano, sin perder de vista la relación con la protección del patrimonio que se procura desde la planificación y las propias relaciones urbanas. Se consideran por ello, como periodo de estudio, las últimas tres décadas, desde que aparecen las primeras políticas de intervención urbanística para conservar los conjuntos históricos, en general podríamos mencionar el periodo democrático, ya que se empezaron a gestar en ese momento. En este tiempo las poblaciones han experimentado diferentes momentos en relación a las dinámicas de desarrollo y transformación urbana y de población, unas inducidas por el citado planeamiento y otras ajenas a él. En este sentido, metodológicamente no podemos obviar que el gran crecimiento urbano experimentado alrededor de la década de los sesenta, cuyas consecuencias originan esta forma de pensamiento.

En Castilla y León, los Planes Especiales más antiguos datan de mediados de la década de 1980, arrancando por lo general lentamente y con algo de retraso respecto al resto del país. Desde los noventa, algunos de estos planes han tenido un considerable periodo de aplicación, pudiendo estudiarse sus efectos y su integración con otras políticas urbanas como el planeamiento general o los programas de rehabilitación. Los instrumentos más recientes han podido incorporar las experiencias probadas en otros conjuntos y muestran la evolución de la práctica

urbanística y de la teoría de la conservación del patrimonio urbano, al menos desde los objetivos del plan.

En general, aunque la perspectiva de la recuperación de los conjuntos históricos ha tenido lugar en estos últimos años, algunos de los procesos que han influido decisivamente en la situación y el contexto actual han ocurrido algunas décadas antes, por lo que para la inclusión de dichos efectos podría considerar un marco temporal ligeramente mayor en algunos aspectos.

5. Marco geográfico

El ámbito geográfico de estudio ha sido escogido por presentar un importante número de conjuntos históricos y por la disparidad de situaciones encontradas. Dentro de la diversidad, la mayoría de ellos presentan unas características específicas de esta región, como son el reducido tamaño de los núcleos y la baja densidad de habitantes tras un ya largo proceso de despoblación. Si en el cómputo total del territorio español existen unos 640 bienes declarados en esta categoría, esta comunidad posee al menos 103 y otros 35 en proceso de declaración. Las desigualdades existentes requieren una caracterización del territorio para comprender el planteamiento del problema que se desarrolla.

Castilla y León es una de las regiones más extensas de la Unión Europea y a pesar de contar con múltiples recursos potencialmente valiosos para cualquier economía, carece de uno de los más básicos: población. La densidad demográfica media es muy baja (un 27,3 frente a los 91,4 hab/km² de España), ya que su población apenas supera el 5% del país y lo que es más grave, se concentra en áreas muy concretas (el 5,3% de la población se localiza en el 65,5% de los pueblos con menos de 100 habitantes). Es por ello que hay amplios espacios “vacíos”, donde permanece una población menos dinámica económicamente y con altas tasas de envejecimiento, proceso que sigue agravándose a la vista de los 1.745 municipios de los 2.248 que ya habían perdido población en la primera década del siglo XXI.¹

En el caso de los conjuntos históricos declarados, la población del municipio en el que se encuentran evidencia el desequilibrio que existe entre las ciudades y las poblaciones menores. La tendencia se ha caracterizado en la última década por la pérdida de población en los términos menores de 5.000 habitantes, y especialmente por debajo de 1.000, donde se ha perdido casi un 10% de la población: 72 Conjuntos Históricos pertenecen actualmente a municipios con menos de 1.000 habitantes.

Esta región ha sido identificada históricamente como una región eminentemente agraria, de hecho incluso en 1960 esta actividad representaba el 34% del P.I.B. A partir de esta década se mostrarán más participativos los demás sectores, de manera que a finales de siglo el sector servicios ya producía el 51%, por un 35% de la industria y solo el 14% para un sector primario que paradójicamente aún hoy se sigue identificando como característico. El excedente de población, que el sector primario no pudo mantener a partir de los 1960, tuvo que emigrar fuera de la región. La falta de inversión de capital –público y privado– ante la falta de recursos humanos realimentaba el problema. Hablar de ausencia de inversión no sería del

¹ Datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística, censos de población y padrón de habitantes.

todo cierto, porque en los 60 y los 70 se produjeron fuertes apuestas por los polos de desarrollo de Valladolid y Burgos, que deberían actuar como catalizadores para el resto del territorio. Como era de esperar equilibraron el porcentaje productivo industrial de la región –aunque siga siendo considerada atrasada en el marco de la Unión Europea–, pero agravaron el problema de los desequilibrios internos demográficos. Valladolid, Burgos y Palencia, León e incluso Segovia polarizaron la actividad industrial; Soria, Zamora y Salamanca pierden peso en el conjunto regional y no existieron políticas que incentivasen el desarrollo de las provincias que más lo necesitaban, caracterizadas por el pequeño tejido industrial y la escasa iniciativa (González González, 1997).

De esta forma, las ciudades no actúan como articuladoras del resto del territorio, ya que centralizan la dinámica socioeconómica, en detrimento de las localidades medias y pequeñas. Del Barrio Aliste (2009, p. 47) observa estadísticamente como las poblaciones menores situadas a una distancia de entre 25 y 75 kilómetros de las capitales son las que más población han perdido en lo que va de siglo. Esta polarización territorial compensa en parte la demanda de servicios básicos, aunque no contiene la tendencia a la despoblación de grandes áreas. Observando las relaciones con otras comunidades, los aumentos de población se han producido en los municipios de algunas zonas perimetrales de la región, que gravitan económicamente en torno al País Vasco, Madrid y Zaragoza e incluso Cataluña. Estas zonas, de las más dinámicas de la comunidad, son los bordes del norte de Burgos, sur de Segovia y Ávila o Soria respectivamente.

Parece evidente que la relación de la dinámica de los municipios con las redes de infraestructuras es fundamental aunque no suficiente. De hecho, con la salvedad del efecto generado por el alfoz de algunas ciudades, el estudio de la población en función de la localización revela que la práctica totalidad de los casos que han aumentado su censo se sitúan en las inmediaciones de las carreteras más eficaces (Romero, 2012). La movilidad a la que estamos aludiendo con estos comentarios se basa fundamentalmente en el exclusivo uso del automóvil privado. Los mayores de 65 años que viven en áreas rurales sin disponer de automóvil suponen el 60% en provincias como Ávila, Salamanca y Zamora –censo 2001–. La falta de población dificulta la existencia de redes de transporte público eficaces, una carencia en la conexión de pequeños núcleos rurales pero también observada a nivel periurbano. Muchos núcleos de población carecían ya a finales del siglo XX de línea de autobús –más de una cuarta parte y la situación se ha ido agravando– y el transporte ferroviario de pasajeros solo cubre algunas pocas necesidades intrarregionales a nivel rural.

Autores como del Barrio Aliste (2009) o Romero (2012) han definido por todo ello esta situación como una realidad a tres velocidades que podría identificarse con las tres situaciones principales que atraviesan las poblaciones en Castilla y León. Para delimitar la escala urbana que estamos trabajando, por un lado estarían las ciudades, entendiendo por tales a las capitales de provincia y los municipios de más de 30.000 habitantes. Este grupo ha presentado dinámicas urbanas y económicas activas para el ámbito que se analiza. Al otro extremo de la realidad se encuentran localidades menores y rurales, por debajo de los 5.000 habitantes, habitualmente caracterizadas por el envejecimiento general y por la masculinización de la población activa. Su

actividad gira en torno al aprovechamiento agropecuario y los desplazamientos pendulares de sus habitantes, por lo que son muy dependientes de la situación territorial. En un punto intermedio se encuentran los núcleos y poblaciones que actúan como centros prestadores de servicios básicos para las entidades menores del entorno, por estar generalmente alejadas de las ciudades y con cierta presencia de pequeñas y medianas empresas locales. En este rango entre los 5.000 y los 30.000 habitantes también se han localizado fenómenos periurbanos con un fuerte crecimiento en los últimos años cuyo funcionamiento aparece totalmente ligado a la proximidad a la ciudad de referencia.

Con todo ello y volviendo al tema que nos ocupa, la presencia de fenómenos urbanos, intermedios y rurales, y su relación con las dinámicas urbanas que generan, suponen las características generales y el punto de partida del análisis de los casos.

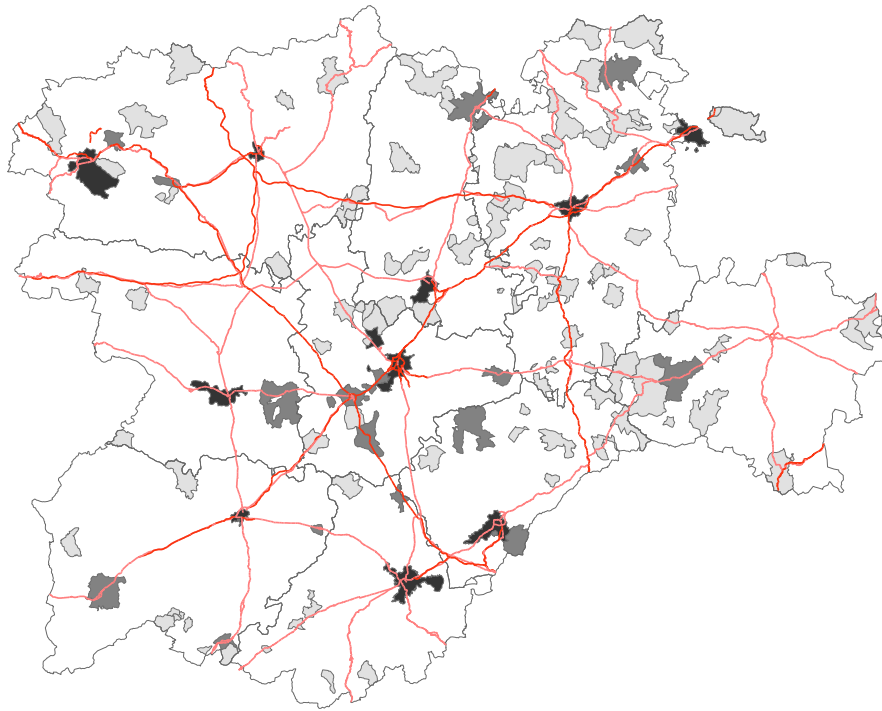


Fig. 1. Municipios con Conjunto Histórico según su población municipal. De mayor a menor intensidad se distinguen los superiores a 30.000, los intermedios y los inferiores a 5.000 habitantes.
Fuente: INE 2011. Elaboración propia.

6. Pertinencia

En estos momentos posteriores al estallido de la crisis económica y del modelo inmobiliario que muy especialmente se venía desarrollando en España, se vuelve a hablar de un cambio de paradigma urbanístico y se apuesta por la recuperación de espacios urbanos ya construidos. La situación recuerda en muchos sentidos a la coyuntura vivida tras la crisis de finales de los ochenta hasta el punto que gran parte de la producción teórica de aquellos años ha cobrado una renovada vigencia.

En aquel contexto, también con un fuerte precedente urbanizador, se desarrollaron los primeros planes de protección de conjuntos históricos en España, y en Castilla y León. Actualmente se están acometiendo dos fases simultáneas ya aludidas. Sigue habiendo muchos conjuntos declarados que no poseen un plan de conservación y muchos de los que elaboraron los primeros instrumentos de protección han afrontado su revisión o lo harán próximamente. Casi dos tercios² de los conjuntos históricos siguen careciendo de planeamiento especial de protección incumpliendo la Ley de Patrimonio, salvo en los casos en que se haya regulado desde el planeamiento general –legalmente posible– pero sin la constancia de haberse producido. No obstante, la situación general es la de la ausencia de planificación en este sentido, ya sea por haber encontrado dificultades en su proceso de aprobación o por carecer de recursos para proceder a su elaboración. Por ello resulta temporalmente oportuno acometer su estudio, ya se trate de replantear una posible revisión de un instrumento urbanístico existente o para afrontar y reorientar la ausencia de dicho planeamiento.

El análisis de la situación y los planteamientos adoptados necesitan una puesta al día, recuperando iniciativas positivas o siendo conscientes de las repercusiones negativas generadas. No se trata de enfocar el problema hacia las herramientas de intervención, sino hacia el comportamiento de las ciudades y sus espacios tradicionales, para llegar a plantearnos con qué criterios es preciso intervenir.

Este enfoque territorial y urbanístico, más allá de cuestiones formales y de restauración arquitectónica, tampoco había sido abordado de forma generalizada previamente. Especialmente en el ámbito regional propuesto, la conservación de los conjuntos históricos apenas ha sido considerada más allá del estudio de casos puntuales y principalmente ligados a las ciudades más importantes. La diversidad de situaciones y la interrelación de unas y otras bien merecen este enfoque conjunto de la realidad, desde ciudades y sus fenómenos de periurbanización, hasta entidades menores. Además, la estructura territorial característica de Castilla y León presenta muchos conjuntos históricos en núcleos pequeños y medios con escasez de población. Las contribuciones internacionales tampoco han sido profundas.³ En cualquier caso no se trataría solo de abordar la conservación de pequeñas villas, sino de hacerlo en medio del mencionado proceso de despoblación.

² Hasta 2012, solo 39 municipios de los 114 que tenían algún conjunto histórico declarado poseían plan especial de protección según datos disponibles en el Archivo de Planeamiento Urbanístico de Castilla y León y en los Boletines Oficiales de la comunidad y de las provincias.

³ Carta de Brujas sobre pequeñas ciudades históricas de 1975 y de Taormina sobre la protección de pequeños pueblos y villas históricas europeas y sus paisajes circundantes.

MUNICIPIO del CH	Población Total 2011	Ind. Crec. (2001=100)	Viviendas vacías 2001	Envejecimiento % >69 años	Pob. Joven % <18 años	% Pob. Extranjera	Pob Pot. Act. %16-67	Índice de trabajadores por sector de actividad 2007			
								Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
Valladolid	311692	98,46	12,53%	15,03%	14,73%	6,16%	69,50%	1,6	14	10,3	74,2
Segovia	54950	101,07	11,60%	15,31%	16,82%	12,95%	68,10%	1,9	5,6	11,9	80,6
Miranda de Ebro	38343	106,73	13,78%	14,67%	15,97%	13,82%	69,30%	1,6	26,5	14,6	57,4
Medina del Campo	21507	108,04	17,81%	13,39%	16,74%	6,33%	70,00%	4,8	28,3	13,6	53,3
Ciudad Rodrigo	13657	97,61	22,70%	19,70%	14,34%	3,87%	65,40%	4,6	10,1	18	67,3
Astorga	11807	96,45	18,15%	20,56%	14,22%	3,80%	65,00%	1,3	14,6	14,6	69,5
Cuéllar	9710	105,2	28,02%	15,89%	15,64%	12,05%	68,30%	14,9	23	19,9	42,2
Tordesillas	9054	112,54	18,68%	11,38%	16,04%	8,81%	72,70%	7,4	12,6	28,5	51,4
Arévalo	8100	107,9	23,97%	12,22%	19,22%	5,67%	68,90%	4,8	29,9	9,3	55,9
Medina de Rioseco	4897	98,69	26,31%	15,93%	14,74%	4,21%	69,40%	7,7	19,7	12,3	60,2
Rueda	1393	97,28	17,66%	16,58%	12,20%	13,57%	71,10%	19	34,6	26	20,4
Castrojeriz	858	88,36	9,04%	28,32%	7,58%	5,48%	61,80%	34,9	4,4	21,7	39
Covarrubias	636	102,91	0,74%	22,48%	11,48%	8,81%	65,40%	13,3	4,6	22,5	59,5
Grajal de Campos	243	85,87	15,08%	39,92%	5,76%	2,47%	53,90%	48,1	3,7	7,4	40,7

MUNICIPIO del CH	CH	PGOU	PECH	ARI	OBSERVACIONES	Trabajo de Campos en porcentaje de parcelas residenciales			
						Antiguas habitables	Rehabilitaciones	Sustituciones	Solares Ruinas
Valladolid	1978	1984r / 1996act. / 2003ad.	1991* / 2007m	1998 / 2006**	*Adj. reducción **Platerías, y entornos CH *Acueducto y Salvador/Recinto Amurallado/Otros **Judería / Cunonjías / S. José y Palo-Minaserra	16,36	17,92	59,39	2,84
Segovia	1941	1984r / 1999r / 2001 / 2008r	1992* / 1993* / 2000*	2005** / 2009** / 2009**		ND	ND	ND	ND
Miranda de Ebro	2008	1980 / 1999* / 2005r	1983/2003	2008	* Revisión salvo CH *Centro histórico	35,22	7,97	20,31	16,2
Medina del Campo	1978	1989 / 1997r / 2007r	1992, 1998r / 2011r	2009*		29,47	12,61	38,84	6,64
Ciudad Rodrigo	1944/2012	2001r / 2010	1985			35,37	13,47	38,11	3,16
Astorga	1978	1985 / 2005**			* Incoación **Licitación contrato *San Francisco **Centro Histórico Artístico *Corrección de errores 2010	24,01	6,12	54,13	7,49
Cuéllar	1994		1988* / 1999	2004**		33,46	10,51	32,59	8,66
Tordesillas	1977	2005*	2009			35,46	8,45	44,18	3,6
Arévalo	1970	1981 / 1995r		2004		29,35	16,85	32,58	6,32
Medina de Rioseco	1965	2000r / 2009				38,54	9,2	26,13	8,91
Rueda	2006		2009			50,27	5,35	29,41	5,88
Castrojeriz	1974/2011			2010	*Incoación	34,39	13,01	19,51	15,61
Covarrubias	1965		2008			44,64	20,08	18,91	3,31
Grajal de Campos	2007					30,14	10,68	15,34	32,33

Tabla 1. Tabla de datos demográficos y económicos municipales.

Fuente: INE, Censo 2011. Anuario económico Caja España, 2012. Elaboración propia.

Tabla 2. Planeamiento aplicado a los conjuntos históricos seleccionados y estado de la edificación.

Fuente: Archivo de Planeamiento Urbanístico, Junta de Castilla y León, Boletín Oficial de Castilla y León –datos hasta 2012–y trabajo de campo de elaboración propia.

7. Estructura y contenido de la investigación

La estructura de la investigación tiene dos partes bien diferenciadas. La primera de ellas, pretende abordar el estado de la cuestión sobre el patrimonio urbano, su papel en la ciudad actual y las políticas de conservación y rehabilitación. Habida cuenta de la experiencia histórica e internacional, la segunda parte pretende centrarse en el estudio de los Conjuntos Históricos de Castilla y León, identificando una caracterización de situaciones y rasgos principales de su evolución reciente. El estudio de casos concretos permite el acercamiento final al estado de los conjuntos declarados dentro de su contexto urbano y territorial, así como la influencia de los instrumentos de intervención urbanística.

La evolución del concepto del patrimonio y su protección se ha desarrollado en los dos últimos siglos, primero con la definición de unos valores atribuibles y su aplicación espacial y temporal, después con la definición de un estatus técnico y jurídico que orienta la manera de intervenir sobre él. Tales fueron las influencias de las teorías de Ruskin, Morris, Viollet-le-Duc, Sitte, Boito o Riegl, discutiendo entre los valores históricos, de antigüedad, artísticos o funcionales, que surcaron las teorías de la restauración a lo largo del siglo XIX. Principalmente durante el primer tercio del siglo XX, se va desarrollando la integradora noción de patrimonio urbano. Al no poder individualizarse, muchos valores no residen en un único monumento sino en la realidad del sistema que los ha producido: territorio, sociedad, entorno urbano, etc. Esta idea se ha desarrollado desde la obra de Giovannoni, pasando por los planes de recuperación de las ciudades históricas –principalmente pioneros en Italia– o en los congresos internacionales de conservación del patrimonio en que en los últimos años se debate sobre el concepto como el paisaje urbano histórico que algunos explican como un intento aún más integrador y holístico de entender el patrimonio (Lalana, 2011).

El papel que juegan los Conjuntos Históricos en la ciudad actual merece una reflexión pormenorizada como la que se ha expuesto en el apartado de cuestiones a considerar y que también tiene un peso importante en este trabajo. En definitiva, la complejidad social, la diversidad de tipologías edificadas y funciones y su alta capacidad de generar actividad son unos de los mayores valores urbanísticos de los conjuntos históricos. Pero no todos los casos son iguales. El desarrollo de funciones de centralidad es compartido por muchos de ellos en relación con el crecimiento periférico casi exclusivamente residencial experimentado. Hablaríamos así de centros históricos, donde adquiere un interés específico el asentamiento de actividades terciarias –profesionales y comerciales–, que junto con el valor de representatividad social compiten con actividades y viviendas digamos tradicionales. Este proceso ha estado por ello muy relacionado con los métodos de crecimiento urbano y producción de suelo, con la capacidad de generar actividad derivada de la complejidad existente y con los mecanismos de intervención, rehabilitación y sustitución edificatoria y social. Por todo ello se analizan las características de la evolución residencial, la política de vivienda y el estado de conservación, para entender la polarización poblacional, la generación de plusvalías y también la relación entre la variación del modelo de hogares y las tipologías producidas. Por otro lado encontramos los conjuntos históricos que no se han visto envueltos en dinámicas urbanas expansivas o de crecimiento, sobre todo en localidades afectadas

por el éxodo rural experimentado desde mediados del siglo XX. En estos casos abundan los desequilibrios demográficos como la dependencia o el envejecimiento, la falta de actividad y servicios, las residencias secundarias, cuando no las viviendas vacías o abandonadas. En función de sus recursos productivos y de su posición respecto a municipios mayores, la protección del patrimonio se convierte en una cuestión territorial, más allá de políticas urbanas.

Si hay una visión extendida actualmente de los conjuntos históricos, esta es su papel y su capacidad para fomentar un turismo denominado cultural. Desde las grandes ciudades patrimonio de la humanidad, hasta pequeños núcleos, los espacios históricos se convierten en el reclamo principal para atraer visitantes. Sobre ellos giran una buena parte de los ingresos de sus habitantes y de los propietarios que gestionan todas las actividades relacionadas con ello. Diversos debates se ciernen sobre esta tendencia, que en origen sería un recurso legítimo y que puede colaborar a la conservación desde una adecuada gestión pública –especialmente en ausencia de otros recursos–. El fuerte crecimiento de público potencial ha impulsado la generación de imágenes de marca asociadas a las ciudades, compitiendo entre sí por un lugar en el panorama internacional y promoviendo la existencia de una verdadera industria cultural que lo explota (Choay, 2007, p. 189). Esta es una de las versiones de los procesos de puesta en valor que despierta críticas entre quienes defienden un mayor rigor científico y pedagógico ante la banalización asociada a imágenes patrimoniales preconcebidas (Senabre López, 2007), disociadas de su contenido y que incluso se impone a las necesidades de sus habitantes.

Desde el punto de vista de la intervención, la mejora de las condiciones de vida de los habitantes ha sido siempre la justificación para acometer la transformación, conservación y rehabilitación del patrimonio urbano. Sin embargo, pocas veces los resultados han alcanzado tal extremo. Hasta mediados del siglo XX, la recuperación del patrimonio tenía claros tintes monumentales y transformadores. El modelo extremo sería la casi total renovación planteada por el Plan Voisin, en que los monumentos son expresados como un hito, descontextualizables, para realzar los nuevos espacios urbanos. Hoy en día esto es casi una caricatura, pero refleja esa componente banalizada del patrimonio urbano como simple imagen. Esto es algo achacado a la praxis de procedimientos formales de intervención, basados y centrados en delimitaciones patrimoniales, como los instrumentos franceses –*Secteurs Sauvegardés* y *Zones de Protection*– o los catálogos y grados de protección edificatoria españoles. A partir de la década de 1960, desde los planes de Assis o Bolonia en Italia, se producirán algunas actuaciones no solo integradas en un contexto espacial de conservación más amplio –la “ciudad” histórica–, sino con alcance consciente sobre los modos de vida de la población y su localización: “Era entonces un imperdonable error cultural y político proponer en los centros históricos la salvación de las piedras y no la de los hombres” (Campos Venuti, 1981, p. 51). Esta visión, con diversas variantes, ha intentado aplicarse en ciudades y por ello se ha citado en España los casos de Santiago o Vitoria, aunque no han estado exentos de dificultades y controversias, como tampoco lo estuvieron sus precedentes. A pesar de todo, existe un cierto consenso en la necesidad de interpretar toda intervención urbanística desde un proyecto territorial interdisciplinar, que afecte al conjunto de la ciudad y sus actividades, a diversas escalas y factores. Probablemente las cinco salvaguardias propuestas por Campos Venuti, sistematicen esta manera de

entender el urbanismo, concibiendo un urbanismo dirigido a la reorganización cualitativa de la ciudad existente: defensa de los usos públicos del suelo, de la complejidad y mixtura social, de la compatibilidad de actividades en el espacio, la complementariedad entre usos residenciales y productivos y la implicación ciudadana en todo ello (Campos Venuti, *op cit.*).

Todo este acercamiento histórico, teórico y técnico permite abordar el estudio de los conjuntos castellanoleoneses. La caracterización de las condiciones propias de esta región, a nivel socioeconómico, geográfico y normativo dan pie al desarrollo de una metodología de análisis que profundiza en la problematización enunciada y cuyos resultados permiten avanzar hacia las conclusiones de la tesis.

8. Aspectos metodológicos

La metodología desarrollada en la investigación ha partido de la caracterización expuesta hasta el momento. Después de esta descripción del estado de la cuestión, y de consideraciones generales sobre el marco geográfico específico a tratar, la primera fase ha estado dedicada a la obtención de datos generales relevantes sobre los conjuntos históricos en Castilla y León: dinámica de población, datos socioeconómicos, etc. Una segunda fase consistió en la recopilación y revisión de instrumentos urbanísticos aplicados en relación con la protección y conservación. Conocidas las características de los conjuntos y de sus instrumentos urbanísticos, se elabora una selección de casos atendiendo a la diversidad de situaciones detectadas. Este muestreo pretende enfocar un estudio selectivo que represente en cierto modo a la totalidad, para analizar en profundidad las dinámicas experimentadas en las últimas décadas y su relación con el planeamiento. Esta ha sido la tercera fase, de trabajo de campo y contraste de resultados. Por último, se podrán enunciar los problemas reales y la dirección que están tomando los conjuntos y los criterios de intervención urbanística.

La selección de casos ha obedecido: (i) a las tres velocidades aludidas en la caracterización territorial de Castilla y León –tanto por papel territorial como por elementos sociodemográficos–, (ii) a las dinámicas físico-sociales observadas inicialmente, (iii) a la diversidad de papeles que asume el conjunto histórico en la ciudad actual y (iv) al tipo de instrumentos urbanísticos aplicados:

- respecto a su rango territorial, se toman desde las capitales, a municipios de ámbito más rural, pasando por los interesantes ejemplos intermedios que actúan de centros laborales y prestadores de servicios a su entorno próximo. Además, diversos ejemplos atienden a las dinámicas demográficas detectadas en los últimos años, ya sean en términos de variación de la población, como de actividad y dinámica edificatoria detectada.
- a nivel funcional se contemplan casos que han sido relegados de su papel de centro económico y comercial y otros que lo combinan con su valor histórico, presentando diversos grados de actividad residencial. También se atiende a la posición geográfica que ocupan respecto a su propio desarrollo urbano.

- por último, se atiende a los instrumentos de intervención urbanística, habiendo sido los designados para afrontar el control de las transformaciones en estos lugares. Se estudian lugares regulados o no por planeamiento especial, general e incluso con la presencia de operaciones de rehabilitación integral y sus combinaciones. Así se puede observar la capacidad de influencia que sus determinaciones provocan.

Atendiendo a las variables de tal selección, se alcanza una caracterización mayor de los conjuntos históricos y se pueden intuir y posteriormente contrastar, dinámicas urbanas concretas. Estos procesos se constatan con el análisis de dos tipos de variables estudiadas por parcela como unidad de información. Por un lado, variables físico espaciales, como son el estado de conservación edificatoria y las operaciones de sustitución y rehabilitación que han tenido lugar. Por otro, variables socio-económicas, tanto del uso predominante, como del tipo de viviendas y tipologías edificatorias, o incluso datos de evolución demográfica y oferta de mercado inmobiliario según se detecten ámbitos internos diferenciados. Esta parte del trabajo consiste en la combinación de trabajo de campo de observación directa y en la obtención de información de fuentes municipales –planeamiento, archivos, etc.–, censales e incluso catastrales.

La metodología de toma de datos para el trabajo de campo se adapta según la categoría y las funciones del Conjunto Histórico a analizar. El estado de la edificación y las transformaciones sufridas se realiza sobre una base de información obtenida de la explotación de los recursos que ofrece catastro, mediante sistemas de información geográfica. Este apoyo cartográfico orientativo consiste en fechas de construcción –no siempre fiable, pero bastante generalizado– y en fechas de rehabilitaciones significativas divididas en cuatro niveles, que aportan datos a verificar *in situ*. Los procesos de sustitución se valoran en la medida que modifican tipológicamente el tejido preexistente. El periodo alrededor de la década de 1960 puede ser orientativo de la desaparición de una arquitectura tradicional de los conjuntos históricos. Sin embargo, este criterio temporal no es definitorio, primando las características de la operación. Con estas premisas se clasifican las parcelas según contengan edificaciones antiguas⁴ –en buen estado, aceptable o mal estado de conservación–; rehabilitaciones acometidas para modernizar y reformar el estado del edificio sin derribarlo; sustituciones edificatorias, incluyendo reconstrucciones que hayan supuesto una alteración interna tras una apariencia pseudohistórica; ruinas –sin entrar en valoraciones legales– y solares.

La sistematización de la toma de datos de los usos es más flexible según los casos, partiendo de la premisa de que la actividad residencial sea tradicionalmente predominante. En conjuntos de localidades menores, con un grado de terciarización bajo, resulta suficiente con distinguir los usos no residenciales, como aquellos que contribuyen a mejorar la habitabilidad del “barrio” y aquellos otros cuyo ámbito de influencia supera al conjunto histórico y son más relevantes a nivel ciudad o territorial. En casos de mayor complejidad, combinados con una centralidad funcional, ha interesado profundizar en el grado de terciarización y distinguir

⁴ El estado de conservación de inmuebles monumentales –casi nunca residenciales– no es uno de los objetivos de este trabajo por lo que no se valora este punto.

categorías de usos comerciales y de servicios tanto en planta baja como en el uso predominante de la edificación.

La situación mostrada por estos trabajos, junto con la caracterización más en profundidad de algunas de las intervenciones a través de sus proyectos o planes, muestra un análisis detallado de estos ámbitos. La contextualización previa y el planeamiento existente en la ciudad se ponen en relación para explicar las dinámicas encontradas y evidenciar el grado de implicación de los instrumentos urbanísticos y sus consecuencias.

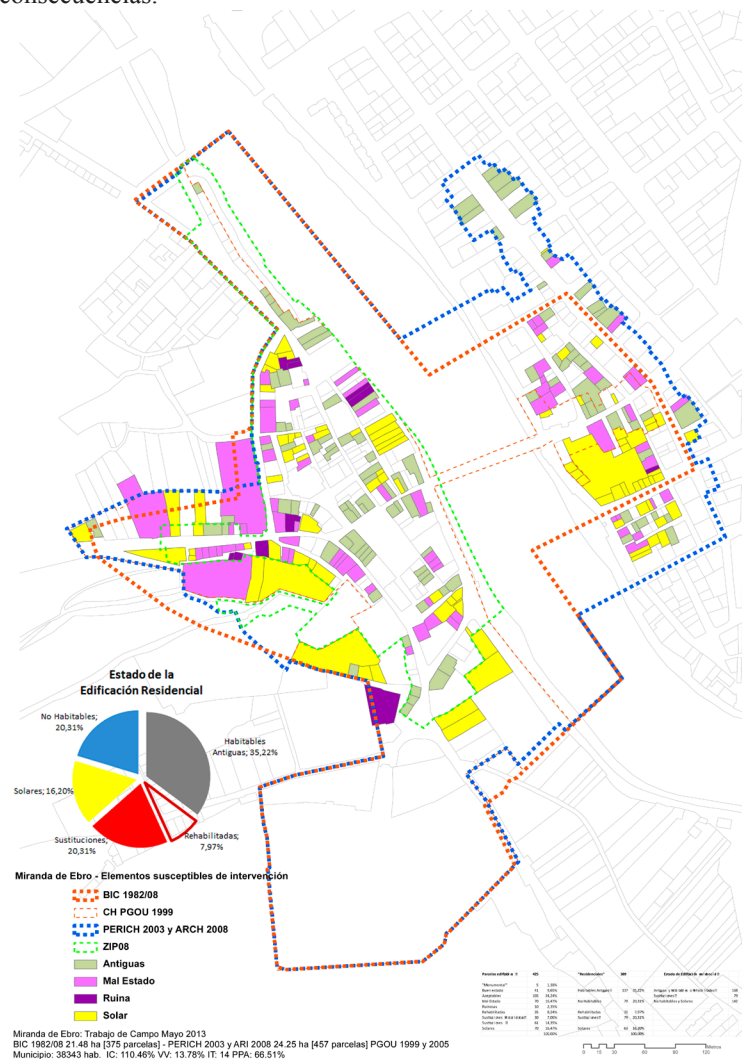


Fig. 3. Mapa del Conjunto Histórico de Miranda de Ebro. Áreas susceptibles de intervención y resumen estadístico del estado de la edificación.

Fuente: elaboración propia.

9. Avance de conclusiones

Al tratarse de un trabajo aún en curso, se introduce el avance de algunas de las observaciones que han podido ya realizarse.

No han sido pocos los conjuntos históricos que son declarados por combinación o suma de edificios singulares, a su vez Bienes de Interés Cultural, mientras que el tejido residencial tradicional se valora en muchos de los casos como decorado idóneo para dicha concentración monumental y no exactamente por su exclusividad y riqueza como testimonio de una civilización.

Una de las primeras conclusiones que se alcanzan en esta investigación, es que las dinámicas territoriales, que tienen una influencia decisiva y polarizadora en el conjunto de Castilla y León, no se contemplan en los criterios de conservación aplicados. La diversidad de situaciones urbanas y territoriales presentes en esta comunidad no puede camuflarse en una aparentemente homogénea región interior. El planeamiento urbano, especialmente en sus primeras y más tradicionales aplicaciones, tiene una influencia relativa en la protección del patrimonio, ya que su capacidad radica en la ordenación de la actividad constructora. Carecerían de efectividad sin la colaboración con otros programas públicos o territoriales, ya sea en ausencia de dicha actividad o con alternativas de localización menos costosas para el promotor –aunque el coste social y natural sea mucho mayor–.

Los Conjuntos Históricos más urbanos han de planificarse en un contexto de complejidad formal y funcional, y habrán de gestionarse en un laborioso proceso de dirección, correcciones, diálogo y cooperación para conservar a la vez que se da un sentido actual a lo que puede permanecer. Del lado opuesto, localidades menores y rurales dependen excesivamente de fenómenos externos, con unos recursos económicos y demográficos limitados, donde el planeamiento es solo una pequeña pieza del sistema y que en muchos casos no ha llegado a redactarse. En estos casos, el turismo preferentemente estacional o de segundas residencias, es uno de los factores que explican un mayor número de entre las intervenciones sobre la edificación. Entre medias, casi una veintena de casos situados en poblaciones entre los 5 y los 20 mil habitantes, participan de las dos situaciones.

Las primeras medidas habilitadas desde el planeamiento de protección se orientaron a congelar o mantener exclusivamente algunos de los valores manifestados como elementos edificados. Al habilitarse estos instrumentos como medidas de conservación, las primeras generaciones tendieron a la exclusiva restricción de intervenciones sobre ciertos inmuebles, redirigiendo, que no frenando, la transformación que sufrían muchos de los conjuntos más dinámicos. Estos criterios, nacidos desde la perspectiva de las ciudades medias y grandes unos años después del gran crecimiento urbano de los sesenta y setenta, se centran en instrumentos como los catálogos y la aplicación de grados de protección, para regular en principio el proceso de mantenimiento, rehabilitación e incluso llegado el caso hipotéticamente excepcional, sustitución de los edificios. Nacidos como una respuesta al modelo de rehabilitación o sustitución que buscaba la obtención de plusvalías en la ciudad histórica, se atienden así a variables formales de la escena urbana y, en algunos casos, a una ordenación que tenga en cuenta determinadas visuales como una interpretación sesgada del paisaje. En este sentido los planes

especiales parecen cumplir su labor restrictiva a la hora de normativizar las intervenciones edificatorias. Pero aun reconociendo esa parte de efectividad, sólo custodian una parte de los valores patrimoniales, sin contrarrestar los efectos contraproducentes de la exclusiva búsqueda de rentabilidad en las operaciones. En las últimas décadas, al comenzar a valorarse la diversidad de actividades y usos tradicionales que le son propios a la ciudad tradicional, los planes se están convirtiendo en medidas estratégicas para combinar esfuerzos y estímulos tanto en la conservación como en el desarrollo, pero sin alcanzar un resultado práctico en la intención de evitar el desplazamiento de la población, que sin una intención pública decidida permanece en función del mercado.

A nivel funcional, los planes de municipios con cierta entidad parecen tender a contrarrestar las desigualdades respecto al conjunto de la ciudad. En muchos sentidos es sólo algo parcial, y más a la luz de la ejecución de los nuevos desarrollos urbanos, todavía muy dependientes de buena parte de los usos que se concentran en el tejido tradicional. Más allá de aspectos formales habitualmente tratados, pocos casos presentan operaciones que contrarresten el desplazamiento social que se asocia a las intervenciones de rehabilitación. El mantenimiento de la diversidad, es un problema que se enuncia principalmente en los municipios mayores, se manifiesta en la medida que se mantienen habitantes de inmuebles antiguos y con estados de conservación deficientes. Muchos de ellos son inmigrantes y jóvenes que aprovechan los alquileres más bajos de estas viviendas, pero también personas mayores que son habitantes tradicionales. Al impulsar la rehabilitación, se ha de controlar y contrarrestar el proceso de elitización y terciarización (gentrificación), contexto en el que sólo permanecerían “las actividades generadoras de rentas más altas o vinculadas a ellas” (Rivas Sanz, 2008, p. 472). Este control no puede establecerse exclusivamente mediante restricciones, hay que plantear alternativas, desde la gestión pública y en coordinación con el planeamiento general: equilibrando la promoción o reconversión de nuevo suelo residencial, los movimientos internos de la población derivados de la oferta inmobiliaria o la competencia establecida por los usos terciarios. Incluso a nivel formal, el carácter ejemplarizante que la administración pública quiere imprimir en la rehabilitación de grandes contenedores como factor dinamizador de la revitalización urbana no resulta suficiente para cumplir los objetivos encomendados al sector privado en relación con los usos residenciales y en la ejecución de unidades de ordenación.

A pesar de que la mejora de la habitabilidad de la población residente figura como uno de los objetivos presentes en cualquier plan especial, las políticas de ayuda y subvención aplicadas no son suficientes ni siquiera en un periodo de bonanza económica como el pasado. Más aún, cuando no cuentan con el respaldo de otros programas como los planes de vivienda, e incluso de otros instrumentos de ordenación, que posibilitan desarrollos externos, más sencillos que la regeneración urbana. Más allá de la catalogación y subvenciones a la rehabilitación, se demandan medidas de equilibrio para la distribución de funciones y de las características socioeconómicas a lo largo de la ciudad. En muchos casos, también se precisa el fortalecimiento de la definición del núcleo de población, con atención a la existencia de vacíos y solares que suponen un despilfarro de recursos o a la incorporación de tipologías ajenas o discordantes, ya sea por atención al propio conjunto o evitando los “dispersos” que no generan servicios ni espacio urbano.

Dadas las características unívocas de las condiciones y los criterios legales de protección a aplicar, la falta de planeamiento detectada es, en ocasiones, un factor de bloqueo, cuyo problema no es sólo la falta de recursos para acometerlo, sino que su aplicación tradicional tampoco constituya las herramientas más adecuadas para alcanzar los objetivos planteados. Esta situación, dificulta a los propios habitantes incluso la realización de pequeñas obras de conservación que han de someterse a un riguroso trámite legal con las comisiones de patrimonio, o se priva al municipio de la solicitud de ayudas autonómicas para la rehabilitación y la conservación de los inmuebles. Es decir, bajo el irreprochable planteamiento de pretender la conservación del patrimonio, el reconocimiento administrativo del mismo – declaración como conjunto histórico, BIC– conduce a un problema enmarañado por una normativa inadecuada y poco flexible. Esta situación, *a priori* transitoria, se alarga en muchas ocasiones durante años y décadas. En esta comunidad, ya sea por incapacidad económica o de gestión a la hora de afrontar su redacción, o por encontrar dificultades en el proceso de aprobación, existen 74 conjuntos históricos sin planeamiento especial⁵.

A un nivel más específico y sólo como avance de resultados generales, esta investigación permite caracterizar variables físicas que se constatan según las categorías urbanas analizadas. En general, los conjuntos de núcleos menores y menos dinámicos presentan, como era de esperar, unos porcentajes de ruinas y solares cercanos al 10-15% de media. Las parcelas residenciales que evidencian sustituciones edificatorias se sitúan alrededor del 20%, siendo todavía mayoritario el número de edificaciones antiguas y habitables entre el 30-40%. Las rehabilitaciones, muy orientadas a las segundas residencias, en pocos casos superan el 10-12%. Si este mismo trabajo lo aplicamos a municipios mayores y más dinámicos, el número de solares presentes tiende a disminuir hasta el 5% aunque las ruinas mantienen el 10-15%. Las sustituciones, cobran un carácter mayoritario y variable de un 35-55% de las parcelas residenciales. Las rehabilitaciones son ligeramente más frecuentes, y salvo excepciones rondan el 15%. Ya se trate de núcleos menores o mayores, una mirada al catálogo edificatorio –protección estructural y ambiental– arroja un dato muy llamativo, el número de inmuebles en ruina es claramente mayor a la media del conjunto histórico, y habitualmente son del orden de 15-25%. El número de sustituciones no es irrelevante, aunque sí reducido (10-20%) y habitualmente con criterios de imitación historicista. La categoría mayoritaria, como en los núcleos menores, vuelve a ser la edificación antigua y habitable, entre el 40 y el 50%.

En cualquier caso, la correcta inserción de los conjuntos históricos en el desarrollo urbano contemporáneo demanda perspectivas a largo plazo. Continuidad en las políticas públicas de rehabilitación y revitalización de usos residenciales y en la adecuada localización de las actividades económicas locales. Todo ello sin olvidar el papel activo que los vecinos han de jugar en todos los procesos de decisión, función que ha de ser instruida desde una mayor labor de difusión y concienciación del valor del patrimonio común heredado. Una estrategia de combinación de objetivos a largo plazo y programas con horizontes temporales diversos.

⁵ Datos a diciembre de 2011, Archivo de Planeamiento urbanístico de Castilla y León, Boletín Oficial de Castilla y León y boletines provinciales.

10. Bibliografía

- ÁLVAREZ MORA, Alfonso (1995): *Conservación del patrimonio, restauración arquitectónica y recomposición elitista de los espacios urbanos históricos. Lección de apertura del curso académico 1995-96*. Universidad de Valladolid, Valladolid.
- ÁLVAREZ MORA, Alfonso (2006): *El mito del centro histórico. El espacio del prestigio y la desigualdad*. Lupus Inquisidor, México.
- APUR (2004): *PSMV du Marais. Difficultés de gestion et d'application. Améliorations et modernisations nécessaires*. Atelier Parisien d'Urbanisme, París.
- BARRIO ALISTE, José Manuel del (2009): *La población de Castilla y León en los inicios del siglo XXI*. Fundación Perspectivas de Castilla y León, Valladolid.
- BUCHANAN, Collin (1968): *Bath. A study in conservation*. Her Majesty's Stationery Office, Londres.
- CAMPOS VENUTI, Giuseppe (1981 [1978]): *Urbanismo y austeridad*. Siglo XXI, Madrid.
- CASTRILLO ROMÓN, María y GARNIER, Jean-Pierre –coords.– (2013): *Áleas de la patrimonialisation urbaine*. (Monográfico de la Revista Espaces et Societes, núm. 152-15). Eres, París.
- CERVELLATI, Pier Luigi; SCANNAVINI, Roberto y de ANGELIS, Carlo (1977): *La nuova cultura delle Città*. Mondadori, Milán.
- CHOAY, Françoise (2007 [1992]): *Alegoría del patrimonio*. Gustavo Gili, Barcelona. (Traducción de Bertrand Suazo, María).
- CHOAY, Françoise (2009): *Le patrimoine en question: anthologie pour un combat*. Seuil, París.
- FARIÑA TOJO, José (2000): *La protección del Patrimonio Urbano*. Akal, Madrid.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, María Jesús (1997): *Análisis demográfico y sus repercusiones en la ordenación del territorio castellano-leonés*. Universidad de León, León.
- LALANA SOTO, José Luis (2011): “El paisaje urbano histórico. Modas, paradigmas y olvidos” en *Ciudades 14*, Instituto Universitario de Urbanística, Valladolid, pp. 15-38.
- LEFEBVRE, Henri (1969): *El derecho a la ciudad*. Península, Barcelona.
- PICCINATO, Giorgio (1983): “El problema del centro histórico”, en CIARDINI, F. y FALINI, P. *Los centros históricos. Política urbanística y programa de actuación*. Gustavo Gili, Barcelona. pp. 14-31.
- ROMERO, Joaquín (2012): *Mirando al cielo. Apuntes para un estudio de la demografía de Castilla y León 1996-2010*. Autoedición, Valladolid.
- RIVAS SANZ, Juan Luis de las (2008): “La recuperación de los centros históricos en Castilla y León. Ejemplos en contraste”, en *Actas de los XVIII Cursos*

- Monográficos sobre el Patrimonio Histórico*. Universidad de Cantabria, Reinosa. pp. 465-486.
- RIVAS SANZ, Juan Luis de las (2009): *Atlas de Conjuntos Históricos de Castilla y León*. Junta de Castilla y León, Valladolid.
- SÁNCHEZ GOYANES, Enrique –dir.– (2005): *Derecho Urbanístico de Castilla y León*. La Ley, Madrid.
- SENABRE LÓPEZ, David (2007): “¿Es cultura el turismo cultural?” en *Revista Foro Educación*, n. 9, FahrenHouse, Salamanca, pp. 71-79.
- TROITIÑO VINUESA, Miguel Ángel (1992): *Cascos antiguos y centros históricos: problemas, políticas y dinámicas urbanas*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.
- VV. AA. (1997): *Les Secteurs Sauvegardés*. Ministère de l'Équipement, du Logement, du Transport et du Tourisme y Ministère de la Culture et de la Communication, La Défense, París.

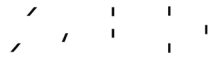
Textos legales

- Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.
- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León.
- Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

Fuentes consultadas para el análisis del Planeamiento:

- Archivo de planeamiento urbanístico de Castilla y León: fecha de referencia: 10-04-2014, disponible en www.jcyl.es/plau/.
- Boletín Oficial de Castilla y León: fecha de referencia: 10-04-2014, disponible en <http://bocyl.jcyl.es>.

ZARCH



Journal
of Interdisciplinary studies
in Architecture
and
Urbanism



No. 01 | 2013 Las trazas del lugar

PAISAJES

Paisajes transgenicos / *Alvaro Domingues*

Escrito en el lugar. Los valores intangibles del paisaje / *Miriam García*

Integración paisajística de espacios viarios: una visión multidimensional / *Francisco José Rodríguez Motril*

Las ciudades genéricas chinas y sus futuros urbanos / *Sunnie Sing-Yeung Lau, Paula González Martínez*

¿Pueden los patios hacer ciudad? Las huellas de TPA en Brasil y Venezuela / *Carola Barrios*

Tras las huellas de la descontextualización de la arquitectura y el paisaje urbano / *Amparo Bernal López-Sanvicente*

Mirar el lugar, construir el paisaje: estrategias proyectuales en el paisaje español del siglo XX / *María Antón Barco*

Oteiza y la construcción del Paisaje: intervenciones desde la arquitectura en los años 50 / *Emma López-Bahut*

La Plaza del Tenis: un lugar autobiográfico / *Mario Sangalli Uggeri*

El análisis de la traza mediante Space Syntax. Evolución de la accesibilidad configuracional de las ciudades históricas de Toledo y Alcalá de Henares / *Mayte Arnáiz, Borja Ruiz-Apilánez y José María de Ureña*

La valorización de la arquitectura vernácula. Claves históricas para el discurso actual / *Juan Antonio García-Esparza*

TECNOLOGÍAS

CaixaForum Zaragoza / *Carme Pinós y Robert Brufau*

Octubre de 1929, un paseo por los cielos / *Ramón Pico Valimaña*

De-un-lugar-a-otro: Nada es, de esta manera, dado por pasado. El Monasterio de Santa María de las Cuevas de Sevilla / *Marta García de Casasola y José Ramón Moreno*

TEORÍAS

Observaciones elementales sobre el lugar / *Massimo Fortis*

Estaciones / *Ángel Martínez García-Posada*

La nostalgia del lugar. Sobre las relaciones de la arquitectura con el lugar donde se asienta / *Santiago de Molina*

La fotografía en el viaje de arquitectura: Margaret Michaelis y el GATEPAC. Grecia y la URSS / *Javier López Rivera*

Las tramas del lugar. De las tramas desveladas a las tramas impuestas / *Alejandro Gómez García*

Otras arquitecturas anticipadas. Un recorrido por el subsuelo, suelo y cielo de Nueva York / *María Fernanda Carrascal Pérez*

Cuando “el lugar” son las aulas / *Ángel Verdasco Novalvos*

Divorcio a la italiana: sobre los conceptos de lugar e historia en un proyecto de Ignazio Gardella / *Orsina Simona Pierini*

La memoria del lugar: Kolumba Kunstmuseum / *José Antonio Alfaro Lera*

La abstracción del lugar. Objetivación del entorno en dos casas de Eileen Gray / *María Pura Moreno*

El patio como lugar. Herencia y contemporaneidad de la Casa Huarte / *Pablo Olalquiaga Bescós*

MISCELÁNEA

Conversación con Rafael Moneo / *Carmen Díez Medina*

El concurso de ideas de 1969 para la remodelación urbanística del centro antiguo de Zaragoza / *Elena Martínez Litago*

Un moderno ignorado: Luis Lacasa / *Daniel Zarza*

RESEÑAS

ISSN: 2341-0531

Web: www.zarch.es



DRU 7 (2013)

MISCELÁNEA URBANÍSTICA: Experiencias, retos e instrumentos

ÍNDICE

Prólogo

José González-Cebrián Tello

Un año después, en recuerdo de Manuel Solá-Morales

José González-Cebrián Tello

65 años de planeamiento municipal en A Coruña. Del Plan de 1948 al Plan Busquets 2013

José González-Cebrián Tello

Notas para la definición del espacio público en la ciudad actual

Felipe Peña Pereda

Periferias e Identidades: O caso de Elviña na Coruña

Xosé Lois Martínez Suárez y Flavia Piñeiro Ces

Instrumentos de planeamiento de desarrollo: Una aproximación desde el proyecto urbano

Jesús Conde García y Juan Creus Andrade

A estrutura pública da cidade

Henrique Seoane Prado

Una aproximación al estudio de la infraestructura en el planeamiento urbanístico

Carlos Nardiz, Juan Ramón Acinas, Margarita Novales y Jerónimo Puertas

El concepto de gestión urbanística: Santiago de Compostela, 20 años después

Juan Luis Dalda

El papel de los ayuntamientos en el urbanismo: El caso de A Coruña

Alfredo Cerezales

Cidades na Megarrexión. Unha introducción ao urbanismo en Galicia

Xosé Francisco Freire

La Ciudad Querida

Berta Rosón

Técnicas económicas para el análisis del planeamiento

José Atilano Pena López

Aplicación de los SIG en la gestión de los proyectos con componente medioambiental

Manuel Borobio Sanchiz

Intervenciones en núcleos rurales

Andrés Fernández-Albalat Ruíz y Francisco Vidal Pérez

La Tercera Revolución Ambiental

Jorge Rodríguez Álvarez

ISBN: 978-84-9749-458-8

Editado por Martín Fernández Prado y Jorge Rodríguez Álvarez

Para más información, consulte nuestra web en:

<http://ciadadeterritorio.wordpress.com/publicaciones/dru-documentos-de-reflexion-urbanistica/>



Où est passé le peuple ?

N° 156-157 (n° 1-2 de 2014)

DOSSIER

Où est passé le peuple ?

(coordonné par Anne Clerval
et Jean-Pierre Garnier)

- Éditorial - Anne Clerval et Jean-Pierre Garnier
- Résister à l'exil. Enquête auprès des mal-logés parisiens - Pascale Dietrich-Ragon
- Les classes populaires racisées face à la domination dans les beaux quartiers de Paris - Lydie Launay
- Les copropriétés en difficulté dans les grands ensembles. Le cas de Clichy-Montfermeil - Sylvaine Le Garrec
- Les copropriétés dégradées de l'après-guerre à Marseille : un nouvel habitat social de fait - Johanna Lees
- L'habitat auto-construit aux limites de la ville : des classes populaires havraises en quête d'ailleurs - Samuel Deprez et Philippe Vidal
- Des classes populaires (encore) mobilisées ? Sociabilité et engagements municipaux dans une commune périurbaine - Violaine Girard
- Comment étudier les classes populaires aujourd'hui ? Une démarche d'ethnographie comparée - Collectif Rosa Bonheur (Anne Bory, José Angel Calderon, Valérie Cohen, Blandine Mortain, Séverin Muller, Juliette Verdière, Cécile Vignal)

HORS DOSSIER

- Les tiers dans le choix du logement : comment les agents immobiliers contribuent à l'élaboration des projets résidentiels - Loïc Bonneval
- Lieux de drague dans l'espace « naturel » : un patrimoine au-dessus de tout soupçon ? - Laurent Gaissad et Christelle Audouit
- La route, facteur de développement socio-économique ? Une analyse des enjeux portés par les projets routiers en Guyane française - Madeleine Boudoux d'Hautefeuille
- Mise en scène et coulisses du star-system architectural : la théâtralisation des vedettes et ses paradoxes - Géraldine Molina
- Propriété privée, propriété de soi et sens collectif. La « coopérative d'habitat Le Grand Portail » à Nanterre (France) - Claire Carriou

CONTROVERSES

- Le spectre du populisme ou le piège des approches spatialistes - Jean-Pierre Garnier
- Le peuple et la « France périphérique » : la géographie au service d'une version culturaliste et essentialisée des classes populaires - Cécile Gintrac et Sarah Mekdjian
- La disparition - Philippe Estèbe

NOTES DE LECTURE

- Compte rendu thématique
- Recensions d'ouvrages

ESPACES ET SOCIÉTÉS

ENSA Paris-Val de Seine, LAVUE - 3-15 quai Panhard et Levassor - 75013 PARIS
e-mail : espacesetsocietes@msh-paris.fr - Internet : <http://www.espacesetsocietes.msh-paris.fr>

Vous pouvez vous abonner en ligne (paiement sécurisé) : www.editions.eres.com

ou CRM Art - Éditions érès - CS 15245 - 31152 FENOUILLET Cedex
Tél + 33 (0) 5 61 74 92 59 - Fax + (0) 5 17 47 52 67 - e-mail : commandes.eres@crm-art.fr

Prix de l'abonnement Espaces et Sociétés

3 numéros à la suite dont un double / pour 1 an
France particuliers.....58 € - France organismes.....63 €
Autres pays particuliers.....68 € - Autres pays organismes.....73 €
Prix du n° 1-2 2014 (156-157) : 29 €

POLÍGONOS

REVISTA DE GEOGRAFÍA

2014

Segunda época

25

*Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2012).
Dinámicas, procesos y políticas*



Universidad de León
Departamento de Geografía y Geología



Universidad de Salamanca
Departamento de Geografía



Universidad de Valladolid
Departamento de Geografía

ISSN: 1132-1202

INSTRUCCIONES A LOS AUTORES

a. Remisión de artículos

- a.1. Las personas interesadas en publicar sus manuscritos en el Dossier Monográfico o en el apartado de Miscelánea deberán remitirlos antes del 10 de septiembre del año anterior al de su eventual publicación. El número de autores por cada artículo estará limitado a un máximo de tres, que aparecerán en el orden que éstos establezcan. El artículo se enviará en formato digital (.doc y .pdf) ya sea mediante correo electrónico o correo ordinario (CD o DVD).
- a.2. Los trabajos en soporte óptico a enviar en su caso por vía postal serán remitidos a: Jefe de Redacción de la revista Ciudades / Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid / Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Avenida de Salamanca nº 18 / E-47014 Valladolid - ESPAÑA.

Los trabajos digitales a enviar mediante correo electrónico, de manera individual en ficheros adjuntos o agrupándolos en un único archivo dividido en subpartes, y que en cualquier caso no superen en cada envío 15 MB, serán remitidos a la siguiente dirección: secretaria.academica.iuu@uva.es. Los autores también pueden recibir informaciones adicionales en Internet (<http://www.revistaciudades.com/> o <http://www.uva.es/iuu/>), por teléfono (+34 983 18 44 71, jefe de redacción de CIUDADES, Luis Santos Ganges) o por fax (+34 983 42 34 39).
- a.3. Todos los trabajos remitidos deben ser originales, no haber sido enviados simultáneamente a otras publicaciones ni haber sido publicados total o parcialmente con anterioridad en otros medios.
- a.4. Los trabajos remitidos a la Revista vendrán acompañados de la Carta de presentación existente en la página www.revistaciudades.com.
- a.5. La Revista incluirá al pie de la primera página de cada artículo la correspondiente información acerca de la fecha de recepción y aceptación del artículo.

b. Contenido, estructura y estilo de los artículos

En lo que atañe a la maquetación, estilos y formato del documento de Word, los artículos deberán seguir escrupulosamente los márgenes y formas de la «Hoja de Premaqueta» y redactarse con la «Plantilla-Ciudades» (www.revistaciudades.com). El trabajo constará de las siguientes partes, que se ordenarán como sigue: datos básicos, resumen, palabras clave, textos, citas textuales, notas, citas bibliográficas, tablas, ilustraciones, apéndices, anexos y agradecimientos.

Sistema y formato de citación bibliográfica en el texto. Se utilizará el sistema “de autor-año”. Las referencias de los documentos se relacionarán en una lista por orden alfabético de los apellidos, ajustándose a la siguiente norma:

- Libros y monografías: APELLIDOS, Nombre (Año): *Título*. Editorial, Lugar de publicación.
- Obra colectiva o capítulo de libro: APELLIDOS, Nombre (Año): “Título del capítulo”, en APELLIDOS, Nombre –ed.(s.), coord.(s.), dir.(s.)- *Título*. Editorial, Lugar de publicación, pp. inicial - pp. final.

- Artículos de revistas: APELLIDOS, Nombre (Año): “Título del capítulo” en *Nombre de la Revista*, volumen, fascículo, pp. inicial - pp. final.
- Ponencias y comunicaciones a congresos: APELLIDOS, Nombre (Año): “Título de la comunicación”, en *Nombre del Congreso*, Lugar, fecha, pp. inicial - pp. final.
- Tesis doctorales: APELLIDOS, Nombre (Año de defensa): *Título de la tesis*: Tesis Doctoral, Centro y Universidad donde se presentó, [director].
- Citas extraídas de internet: APELLIDOS, Nombre (Año): datos complementarios, fecha concreta (de referencia y/o de consulta), disponible en <http://...>

c. Normas específicas para las notas y las reseñas

- La revista Ciudades, además de artículos científicos, publica notas científicas o de investigación, reseñas, recensiones o revisiones de libros, pequeños ensayos, resúmenes de tesis y referencias sobre estudios y proyectos relacionados con el Urbanismo.
- Las notas de investigación son resúmenes de los resultados principales de un estudio, trabajo o proyecto de investigación, debiendo incluir una reseña metodológica. En general podrán extenderse entre las 5 y las 15 páginas. El proceso de revisión es rápido y expedito, al estar protagonizado por el director, el secretario y un miembro del consejo editorial. El formato de presentación es también más flexible, aunque se recomienda seguir las normas para los artículos.
- La reseña no debe ocupar más de cinco páginas, 2.000 palabras u 11.000 caracteres incluidos los espacios, si solamente se refiere a un libro. Podrá tener una extensión más larga, en torno al doble, si en la misma se analizan de forma conjunta un máximo de tres publicaciones que se centran en el estudio de un mismo tema. Tendrá los mismos requisitos y normas que los artículos, e irá precedida de los datos de la publicación.
- El secretario de la Revista será el editor de las reseñas-recensiones. Estas pueden adoptar las siguientes modalidades: 1.- Sugerencia de reseñar una determinada publicación, 2.- Sugerencia de reseñar una determinada publicación con recomendación sobre quién sería más indicado para realizarla, y 3.- Propuesta de reseñar una determinada publicación.
- El editor de las reseñas tiene potestad discrecional de comisionarlas, decidir sobre las sugerencias indicadas anteriormente y garantizar que las reseñas cumplen las directrices marcadas en la política editorial.

d. Normas complementarias y textos orientadores

Para todo lo que no establezcan esta normativa y sus documentos relacionados, regirá lo dispuesto para las revistas en las normas UNE 50-101-90 y UNE 50-104-94. Complementaria o subsidiariamente, se entenderá que pueden regir también las siguientes normas: para la presentación de trabajos, la ISO 8:1977, la ISO 18:1981 y la ISO 215:1986, y para la presentación de referencias bibliográficas, la ISO 690:1987 y la ISO 690-2. La página web de la revista Ciudades (<http://www.revistaciudades.com/>) acogerá textos orientadores al respecto, en su entrada “Revista Ciudades”. Asimismo, podrá contener otros archivos digitales que favorezcan su mejor conocimiento, así como enlaces a otros recursos interesantes. La página web de la revista contendrá también los temas de los dossiers monográficos de, al menos, los dos números siguientes al último publicado y un texto comentado sobre los objetivos de cada dossier. Las instrucciones completas están disponibles en la página web <http://www.revistaciudades.com/>.

GUIDELINES FOR AUTHORS

a. Submission of articles

- a.1. Authors interested in publishing their manuscripts in Monograph Dossier or Miscellanea sections must submit them before September 10th, of the year prior to publication. Each manuscript should have a maximum of three authors, who will appear in the order stated in the submission. The manuscript should be sent in digital format (.doc or .pdf) by e-mail or by post (CD or DVD).
- a.2. Manuscripts on optical media will be submitted by post to: Jefe de Redacción de la Revista CIUDADES / Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid / Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Avenida de Salamanca nº 18 / E-47014 Valladolid ESPAÑA.

Digital manuscripts should be sent by e-mail, individually in separate files or in one file split into sub-parts, not exceeding 15 MB, to the following email address: secretaria.academica.iuu@uva.es. Authors can get further information on the Internet (<http://www.revistaciudades.com/> or <http://www.uva.es/iuu/>), by telephone (+34 983 18 44 71, editor-in-chief of CIUDADES, Luis Santos Ganges) or by fax (+34 983 42 34 39).
- a.3. Submission of an article implies that the work described is original, that it is not under consideration for publication elsewhere and that it has not been published previously.
- a.4. Manuscripts submitted to the journal should enclose the Submission Letter that is available on the following website www.revistaciudades.com.
- a.5. The journal will include a footnote with information about the date the submission was received and accepted on the bottom of the first page of each article.

b. Articles content, structure and style

Manuscripts in Word should exactly follow the guidelines for graphic design, styles and format, indicated in the "Layout Sheet" and be written according to "Plantilla Ciudades" (www.revistaciudades.com). The manuscript should have the following contents and must appear in the following order: general data, abstract, keywords, texts, in-text citations, notes, references, tables, illustrations, appendix, annexes and acknowledgments.

Referencing system and format: Authors should use "author-date" system. References should be presented in a list in alphabetical order by last name, according to the following format:

- Monographs: LAST NAMES, First name (Year): *Title*. Publisher, City of publication.
- Multiple authors or parts of monographs: LAST NAMES, First name (Year): "Chapter title", in LAST NAMES, First name -ed.(s.), coord.(s.), dir.(s.)- *Title*. Publisher, City of publication, pp. (first-last).

- Journal articles: LAST NAMES, First name (Year): “Article title” in *Journal Title*, volume, number, pp. first - pp. last.
- Conference proceedings (Year): LAST NAMES, First name (Year of publication): “Title”, in *Conference Title*, City, date, pp. first - pp. last.
- Doctoral thesis: LAST NAMES, First name (Year of defense): *Thesis Title*: Doctoral Thesis, Department and University [doctoral supervisor].
- Citations from the Internet: LAST NAMES, First name (Year): additional data, date (of reference and/or access), retrieved from [http//...](http://...)

c. Specific regulations for notes and reviews

- c.1. Journal CIUDADES, apart from scientific manuscripts publishes scientific or research notes, reports, book reviews, short essays, thesis abstracts and references about studies and projects related to Urbanism.
- c.2. Research notes consist of summarizing the main results of a research study, work or project, and they should include a methodological report. In general, they may contain between 5 and 15 pages. The reviewing process is fast and clear, as it is executed by the editor, editor-in-chief and a member of the editorial board. The format for research notes is more flexible, but it is advisable to use the same guidelines required for articles.
- c.3. The review shouldn't be longer than five pages, 2000 words or 11000 characters including spaces, if they report to a single book. If the review analyzes up to three publications together which are focused on studying the same topic, the length of the review can be twice as long.
- c.4. The editor-in-chief of the journal will edit the reports and reviews in any of the following three different ways: 1.- Suggestion to review a specific publication, 2.- Suggestion to review a specific publication together with a recommendation on the best person to do it, and 3.- Proposal to review a specific publication.
- c.5. The review editor has discretionary power to commission them, to make a decision regarding the suggestions mentioned previously and to ensure that the reviews comply with the guidelines set by the editorial policy.

d. Additional regulations and guiding texts

Anything that isn't regulated by these guidelines and the documents related to them, will be controlled by the provisions regarding journals available at standards UNE 50-101-90 and UNE 50-104-94. Additionally or subsidiary, the following standards could also be applied: in manuscripts format, ISO 8:1977, ISO 18:1981 and ISO 215:1986 and in references format, ISO 690:1987 and ISO 690-2. Journal CIUDADES web page (<http://www.revistaciudades.com/>) will compile guiding texts, in its site “Revista Ciudades”. It may contain further digital files to encourage a greater knowledge and links to interesting resources as well. The journal web page will also announce the topics for the monographic dossiers of, at least, the two numbers that will follow the last published one and an annotated text regarding the aims of each of them. Full guidelines are available at web page <http://www.revistaciudades.com/>.

DATOS SOBRE EL PROCESO EDITORIAL (PERÍODO 2009 – 2014)

CONTRIBUCIONES PUBLICADAS POR SECCIONES

	Nº 12	Nº 13	Nº 14	Nº 15	Nº 16	Nº 17	TOTAL	% TOTAL
Monográfico	6	7	6	8	8	5	40	51,55
Miscelánea	3	4	3	1	1	4	16	20,78
Sección Final	8	2	3	3	4	1	21	27,27
Total	17	13	12	12	13	10	77	100

CONTRIBUCIONES RECIBIDAS, RECHAZADAS Y PUBLICADAS EN MONOGRÁFICO Y MISCELÁNEA

	Nº 12	Nº 13	Nº 14	Nº 15	Nº 16	Nº 17	TOTAL	% TOTAL
Recibidas	9	16	12	15	15	14	81	100
Rechazadas	1	5	3	6	6	5	26	32,10
En Revisión Editorial	1	2	3	4	3	2	15	18,52
En Revisión por Pares	0	3	0	2	3	3	11	13,58
Publicadas	8	11	9	9	9	9	55	67,90

PROCEDENCIA GEOGRÁFICA DE LAS CONTRIBUCIONES EN MONOGRÁFICO Y MISCELÁNEA

	Nº 12	Nº 13	Nº 14	Nº 15	Nº 16	Nº 17	TOTAL	% TOTAL
España	5	6	8	8	5	7	39	69,64
Otros Países Europeos	1	4	0	1	3	2	11	19,64
Resto del Mundo (Iberoamérica+USA)	3	1	1	0	1	0	6	10,72
Total	9	11	9	9	9	9	56	100

