

¿EL CENTRO EN OTRO LUGAR?
CENTRALIDADES URBANAS,
POLARIDADES TERRITORIALES

ciudad_{es} 16

Enero - Diciembre 2013

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 el Secretariado de Publicaciones de la 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 Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial de la Universidad de Valladolid.

ISSN: 1133-6579

Depósito Legal: SE-2779-2003 Unión Europea

ISBN: 978-84-8448-746-3

IMPRESIÓN

Imprenta Manolete S.L.

FOTOGRAFÍA DE CUBIERTA

Plaza Sony, Berlín (2012). Autor, Juan Luis de las Rivas Sanz.

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

Director: Alfonso Álvarez Mora	Secretario y jefe de redacción: Luis Santos y Ganges	Coordinación del número 16: Juan Luis de las Rivas Sanz
-----------------------------------	---	--

Asistencia editorial y cubierta: Victor Pérez Eguiluz Enrique Rodrigo González	Documentación: Almudena Bartolomé San Miguel
--	---

Diagramación y maquetación: Almudena Bartolomé San Miguel Tomás Francés Tardajos	Corrección de textos: Luis Santos y Ganges Almudena Bartolomé San Miguel Sandrine Deconinck
--	--

PARA ADQUISICIÓN, INTERCAMBIO Y DISTRIBUCIÓN

Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial de la 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} 16

2013

¿EL CENTRO EN OTRO LUGAR? CENTRALIDADES URBANAS, POLARIDADES TERRITORIALES



Secretariado de Publicaciones e
Intercambio Editorial



INSTITUTO
de
URBANÍSTICA
Universidad de Valladolid

Instituto Universitario
de Urbanística

Universidad de Valladolid

ciudades ¹⁶₂₀₁₃ Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la 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. José 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 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. Ecológo, 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 (Bélgica).

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

Dr. 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. Ecole 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).

A la memoria de:
Félix Benito Martín
Manuel Ribas Piera

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

ÍNDICE

Editorial.....	13-16
A Félix, con mucho sentimiento	17-18

Dossier Monográfico

Lineu CASTELLO	
<i>A cidade dos centros excêntricos</i>	21-45

Mario PARIS	
<i>De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio</i>	47-69

David CABRERA MANZANO	
<i>Nuevos lugares metropolitanos de la ciudad región de Granada</i>	71-92

Cecilia SCOPPETTA	
<i>Centralità multidimensionali e più ampi processi di rescaling</i>	93-109

Federico FERRARI	
<i>Bussy - Saint Georges à Marne la Vallée, ou un urbanisme par images</i>	111-129

Benjamín MÉNDEZ GARCÍA & Marcos ORTEGA MONTEQUÍN	
<i>Ciudad difusa y territorio: el caso del Área Central Asturiana</i>	131-144

Francisco Sergio CAMPOS SÁNCHEZ & Francisco Javier ABARCA ÁLVAREZ	
<i>Viejas y nuevas centralidades en las ciudades medias andaluzas: evolución y estrategias urbanas</i>	145-165

Carola HERRERA NAPOLEÓN	
<i>Crecimiento y transformación de la metrópoli de Caracas entre 1936 y 2010: la disolución de la centralidad urbana en tres tiempos</i>	167-185

Miscelánea

Pablo ELINBAUM	
<i>La interrelación entre los planes supramunicipales: nuevas estrategias metodológicas</i>	189-208

Sección Final

de notas, reseñas y referencias sobre urbanismo

Beatriz GONZÁLEZ KIRCHNER

La centralidad como mercancía: explotación del capital simbólico colectivo 211-220

Juan Luis de las RIVAS SANZ

Reseña del libro:

“Ordenar el territorio. La experiencia de Barcelona y Cataluña” 221-224

Marina JIMÉNEZ JIMÉNEZ

Reseña del libro:

“Ciudades y paisajes urbanos en el siglo XXI” 225-228

Luis SANTOS y GANGES

Reseña del libro:

“Bâtisseurs de banlieue à Madrid. Le quartier de la Prosperidad (1860-1936)” 229-230

INDEX

Editorial.....	13-16
A Félix, con mucho sentimiento	17-18

Monograph Dossier

Lineu CASTELLO	
<i>The city of the excentric centres</i>	21-45
Mario PARIS	
<i>From city centre to centrality places: a methodological proposal</i>	47-69
David CABRERA MANZANO	
<i>New metropolitan places of the city region of Grenada</i>	71-92
Cecilia SCOPPETTA	
<i>Multi-dimensional centralities within wider rescaling processes</i>	93-109
Federico FERRARI	
<i>Bussy - Saint Georges in Marne la Vallée, or the urbanism like an icon</i>	111-129
Benjamín MÉNDEZ GARCÍA & Marcos ORTEGA MONTEQUÍN	
<i>Diffused city and territory: the Asturian Central Area example</i>	131-144
Francisco Sergio CAMPOS SÁNCHEZ & Francisco Javier ABARCA ÁLVAREZ	
<i>Old and new centralities in medium-sized andalusian cities: development and urban strategies</i>	145-165
Carola HERRERA NAPOLEÓN	
<i>Growth and transformation of the metropolis of Caracas between 1936 and 2010: the dissolution of the urban centrality in three times</i>	167-185

Miscellanea

Pablo ELINBAUM	
<i>The relationship between supra-local plans: new methodological strategies</i>	189-208

Final Section**of letters, reviews and references on urban**

Beatriz GONZÁLEZ KIRCHNER

Centrality as commodity: exploitation of collective symbolic capital 211-220

Juan Luis de las RIVAS SANZ

*Book review:**“Ordenar el territorio. La experiencia de Barcelona y Cataluña”* 221-224

Marina JIMÉNEZ JIMÉNEZ

*Book review:**“Ciudades y paisajes urbanos en el siglo XXI”* 225-228

Luis SANTOS y GANGES

*Book review:**“Bâtitseurs de banlieue à Madrid. Le quartier de la Prosperidad (1860-1936)”* 229-230

EDITORIAL

En el homenaje que la revista «Access» hizo a su fundador, Mel Webber¹, uno de los gigantes del urbanismo del siglo XX, varios de sus colegas insistían en un rasgo de su carácter, su “escepticismo optimista”, un rasgo imprescindible de Webber para poder mantener su aspiración de fundar la planificación en un saber objetivo sin que ello significase apagar su extraordinaria visión de futuro. Como afirma Peter Hall en esta edición especial de la revista, “Mel creía en la planificación para el mundo tal y como éste es realmente, trabajando en los límites de lo posible”. Los conceptos propuestos por Webber en los años sesenta del pasado siglo, *Community without Propinquity* y *Nonplace Urban Realm*, no sólo anticiparon la conciencia de que la naturaleza y la velocidad de los nuevos sistemas de comunicación y de transporte modifican las relaciones urbanas, cuestionando el ideario clásico del lugar, sino que inauguraron en el campo de los estudios urbanos la necesidad de redefinir el propio concepto de ciudad. A la par del inmenso cambio que tuvieron las ciudades norteamericanas en los años sesenta del pasado siglo, percibido con perspicacia por Webber, surgieron problemas que siguen sin resolverse y que hoy afectan a un sin fin de áreas urbanas, más allá de su diversidad y de los límites de lo que hemos ido denominando cómodamente ciudad. Sin embargo, mientras amplios sectores de la economía contemporánea parecen haber comprendido a la perfección la reflexión de Mel Webber cuando reenfoca el interés de la planificación por el lugar hacia el concepto de conectividad, beneficiándose de la nueva realidad, la desigualdad y la pobreza siguen expresándose localmente. Porque Mel Webber tardó en ser consciente de que la desnaturalización de los lugares por efecto de las nuevas tecnologías entraría en conflicto con intentos diversos de recuperación de los mismos, tanto desde la perspectiva ecológica, donde el lugar se fortalece como principio de resistencia en defensa de un modelo urbano capaz de mayor simbiosis con la naturaleza, como desde la defensa de la cohesión territorial que busca, al menos en sus intenciones, una mayor equidad social.

Todo ello nos sirve para introducir esta edición de la revista «Ciudades» dedicada al estudio de la centralidad urbana. Un concepto –y una realidad– modificado con la accesibilidad que proporcionan hoy los nuevos sistemas de transporte y, sobre todo, con la accesibilidad generada por las nuevas tecnologías y sus redes, por sistemas de comunicación cada vez más capaces y dinámicos. Esta accesibilidad, anticipada por Webber, es la que ha hecho posible una evolución hacia el complejo de centralidades urbanas que reconocemos en el territorio y que exige un análisis detallado. Nuestra revista, dentro de sus limitaciones, aspira a fomentar un conocimiento bien fundado de lo urbano, afín en sus motivaciones al sentido optimista y escéptico de Mel Webber, siempre apoyado en el análisis de la realidad. No cabe avance en planificación urbana sin conocimiento y este ha de ser interdisciplinar. La explicación de lo urbano no puede estar sometida exclusivamente al determinismo morfológico, a la descripción de configuraciones espaciales. La centralidad es un fenómeno urbano específico y dinámico, por lo que su análisis necesita el contraste con realidades urbanas diversas.

En este sentido los escritos de Paris y Scoppetta, desde perspectivas diferentes, nos ayudan a comprender el sentido de la centralidad tal y como ésta está

1 «Access»: Special Issue, Winter 2006-2007 (homenaje a Melvin M. Webber, fallecido a los 86 años en 2006).

siendo interpretada en la ciudad contemporánea. Centros, nodos y polos... en un territorio policéntrico son claves para una relectura de lo urbano actual. El esfuerzo de Paris por establecer un vínculo teórico con los clásicos de la centralidad urbana y territorial tiene un mérito particular, que no renuncia al contraste con la realidad de Lombardía mediante un uso vigoroso del comercio –y de sus asociaciones– como indicador del cambio territorial. Los artículos de Cabrera sobre el amplio territorio de influencia de Granada, de Ferrari sobre las micro-centralidades periféricas surgidas en las *villes nouvelles* parisinas, de Herrera sobre la evolución dual de la metrópolis de Caracas, de Campos y Abarca sobre el rico sistema urbano de Andalucía y, por último, de Méndez y Ortega sobre la “ciudad difusa” asturiana, componen atractivos casos de estudio en los que las centralidades urbana y territorial encuentran campos de explicación particulares al hilo de la profunda transformación habida en nuestros territorios. El artículo del profesor Castello nos ofrece un particular recorrido sobre el estado del arte en la cultura urbano-arquitectónica, sin alejarse de la realidad pero con una atractiva propuesta teórica que se apoya en el contraste entre los conceptos de centro y lugar, caminando por la literatura reciente y abordando directamente el desafío propuesto en esta edición de la revista: el centro en otro lugar.

Son trabajos que nos permiten, en su conjunto, abordar el concepto de centralidad en paralelo a la eclosión de conceptos que, como enunciábamos en la convocatoria de este número de la revista, se empeñan en renombrar lo urbano desde la descripción entusiasta de fenómenos emergentes, pero sin llegar a ofrecer una explicación coherente de nuestros territorios urbanizados. Insistimos en ello, lo urbano actual, en su complejidad y banalidad sustantivas, puede parecer a escala territorial un gran puzzle inacabado donde la única estrategia de orden permanece congelada en las redes de transporte: por su continuidad y fundamento jerárquico. Allí cada fragmento puede ser interpretado con autonomía y referido a circunstancias particulares, perdiéndose el hilo histórico o incluso olvidando la geografía local. El concepto de centralidad, tanto en su dimensión urbana como en la territorial no sólo ha tenido un papel determinante en la teoría urbana sino que sigue siendo clave para explicar nuestras regiones urbanizadas. Son muchos los temas abiertos, como insistíamos en la convocatoria, temas que este número de la revista no resuelve, aunque ayude un poco a seguir avanzando. Proponíamos superar este “arte descentrado” que, tras el funcionalismo, tiende a abandonar la teoría y se fija en cada caso sólo en lo que más brilla. En el camino hacia un territorio policéntrico más equilibrado y mejor estructurado, al que parece aspirar la planificación de la ciudad-región, superado el discurso cerrado del centro y la periferia, es posible encontrarse de nuevo con un “poder del lugar” –mejor, de los lugares– desde el que recomponer las piezas y dar sentido al territorio, sin dejar de estar inmersos en el ruido de los flujos más intensos y sin eludir la atonía silenciosa de los territorios más vulnerables.

Completan la revista dos escritos complementarios al tema tratado: uno, en el apartado de miscelánea, sobre una experiencia concreta de planificación municipal y otro, en la sección final, de reflexión sobre la percepción de la centralidad urbana. Finaliza este número de «Ciudades» con la reseña de tres publicaciones recientes.

Agradecemos al lector el interés que demuestra hacia nuestra revista acercándose a su lectura y le animamos a contrastar sus ideas y a hacerlas públicas, provocando el debate, construyendo entre todos y poco a poco un saber urbanístico más rico y profundo.

Valladolid, marzo de 2013

EDITORIAL

During the tribute paid by the journal «Access» to its founder, Mel Webber¹, one of the giants of the 20th Century Urbanism, several colleagues insisted on his outstanding characteristic, the “optimistic skepticism”, an essential feature that allows Webber to keep its aspiration of basing planning on an objective knowledge, without putting out its exceptional view of the future. As Peter Hall states in this special issue of the journal, “Mel Webber believed in planning for the world as it actually was, working within the limits of the possible”. The concepts proposed by Webber in the sixties of the last Century, “Community without Propinquity” and “Nonplace Urban Realm”, not only anticipated the awareness of the fact that the nature and speed of new transportation and communication systems -transform human relationships, questioning the classic conception of place, but also inaugurated the need to redefine the concept of city itself in the area of urban studies. At the same time, North-American cities experienced a huge change during the sixties of the last Century, which was noticed perceptively by Webber, problems which haven’t been shorten out yet and which affect endless urban areas nowadays, arisen, beyond its diversity, the limits of what we’ve easily named as city. Nevertheless, as it seems that large areas of modern economy have perfectly understood Mel Webber’s thoughts as he re-focuses the interest of planning for the place towards the concept of connectivity, benefitting from the new reality, inequality and poverty still express themselves locally. It took Mel Webber a long time to be aware of how the denaturation of places due to new technologies would get into conflict with several attempts to recover them, both from an ecologic perspective, where the place strengthens as a resistance principle in defence of an urban model capable of a wider symbiosis with nature, and from the territorial cohesion defence which pursues, at least in intention, a greater social equity.

We take these premises as an introduction for this issue of “Ciudades”, devoted to the research on urban centrality. A concept –and a fact– modified by the accessibility which new systems of transport are now providing and, above all, by the accessibility generated by new technologies and their networks, communication systems increasingly capable and dynamic. It is this accessibility, anticipated by Webber, which has made possible an evolution towards the complex of urban centralities that we are able to identify on the territory and requires an in-depth analysis. Our journal, to a limited extent, aims at promoting a well-founded knowledge of the urban, close in motivations to Mel Webber’s optimistic and skeptic sense, always based on the analysis of reality. No advance can take place on urban planning without knowledge, and this one should be interdisciplinary. The explanation on the urban can’t be exclusively subject to morphological determinism or to the description of spatial configurations. Centrality constitutes a specific and dynamic urban phenomenon, and that’s why its analysis requires a contrast within several urban realities.

Accordingly, Paris and Scoppetta contributions help us to understand the meaning of centrality such as this one is being interpreted in modern city, from different points of view. Centers, nodes and poles... within a polycentric territory, play a key role in current urban theories. Paris has made an effort worthy of merit to establish a theoretical connection with the classics of urban and territorial centrality

1 «Access»: Special Issue, Winter 2006-2007 (tribute to Melvin M. Webber, deceased at 86 in 2006).

without giving up the contrast with the reality of Lombardy through a vigorous use of commerce –and its associations– as an indicator of territorial change. Several articles present interesting case studies, such as Cabrera’s, on the large area of influence of Granada; Ferrari’s, concerning peripheral micro-centralities emerged from Parisian *villes nouvelles*; Herrera’s, referent to the dual evolution of the metropolis of Caracas; Campos’ and Abarca’s, on the rich urban system of Andalusia, and, finally, Mendez’s and Ortega’s, regarding the Asturian “diffused city”. In all of them urban and territorial centralities find out specific explanations to the major transformation of our territories. In its contribution, Phd. Castello describes the state of the art on urban-architectonic culture. Although his singular tour doesn’t get away from reality, he presents us an interesting theory, which is based on the contrast between “center” and “place”. He reviews recent literature and addresses directly this issue’s challenge, the center in other place.

The articles altogether allow us to deal with the concept of centrality, concurrently with the explosion of concepts which, as stated in the call for papers of this issue, insist on renaming the urban with enthusiastic descriptions of more apparent emergent phenomena. However, they don’t provide a coherent explanation of our urbanized territories.

We have emphasized that the current urban, both in its complexity and banality, looks in a territorial scale like a big unfinished puzzle. The only order strategy seems to be chilled in the infrastructural nets, in their continuity and hierarchal basis. Each urban piece could be interpreted independently and related to particular circumstances: missing the thread of history and forgetting local geography. The concept “centrality”, both in its urban and territorial dimension, not only has been determining for urban theory, but also keeps playing a key role in the explanation of our urbanized territories. Just as we announced in the call for papers, there are still a lot of topics under discussion that aren’t resolved in this issue. Nevertheless, it constitutes a support for further progress in the field. Our proposal was to overcome this “art of the lost center”, which has abandoned the theory after the functionalism and only focuses on the most brilliant in each case. Towards the polycentric territory –potential product of the planning of city-region– it is possible to meet again the “power of place” –or rather power of places–. This power gets a more equilibrated and better-organized territory and allows to overcome the dual structure center-periphery. This would help us to recompose the pieces and give meaning to territory, without giving up the immersion into the noise of the most intense fluxes or avoiding the silently lethargy of the most vulnerable territories.

The issue is complemented by two contributions: the first one, appearing in *Miscellanea*, deals with a specific experience on local planning, and the other one, in *Final Section*, puts an eye on the perception of urban centrality. Finally, three reviews complete this edition of “Ciudades”.

We thank you for your interest reading our journal, and we encourage you to contrast and divulge your opinions, provoking discussion, in order to construct, altogether and gradually, a richer and in-depth urban knowledge.

Valladolid, March 2013

A FÉLIX, CON MUCHO SENTIMIENTO

Corría el año 1979, cuando inaugurábamos, en Segovia, una exposición sobre el “Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico” que contenía, por entonces, dicha provincia. La base material de esta exposición fue el Inventario del “Patrimonio Arquitectónico, Urbanístico y Paisajístico” que elaboró Félix Benito dos años antes. Aquí comenzó nuestra ininterrumpida relación personal, siendo testigo y responsable de la concesión, por concurso de méritos, del inventario citado que patrocinó el Colegio de Arquitectos de Madrid. No olvidaré las palabras que dedicó José Luis García Fernández a los ganadores de este concurso, a Félix Benito y a su joven equipo de colaboradores a los que embarcó en una empresa que supo darle el entusiasmo que define su arrolladora personalidad: “Estos chicos saben lo que quieren hacer, y no importa su escasa experiencia, les basta su entusiasmo, su dedicación y su condición de personas entregadas y desprendidas”.

Parece mentira, Félix, que nuestro amigo José Luis, sin conocerte, te reconociera con tanta claridad. Yo, también, comencé a conocerte al permitirme recorrer contigo ese territorio tan salpicado de historia como es la provincia de Segovia. Recuerdo tantas cosas, tantas ermitas, monasterios, castillos, palacios, potros de herrar, paneras, esquileos, etc., es decir, todo un panorama de la riqueza de una región que tú supiste elevar a categoría patrimonial, desde lo más reconocido hasta lo que estaba arrinconado y no era objeto de ningún tipo de consideración. Tenía mucho mérito inmiscuirse en estos mundos patrimoniales marginales, exponiéndose a la animadversión y la crítica voraz, pero tú entendías que si sólo conocemos una parte de la historia mutilamos sus enseñanzas, no contribuimos al conocimiento que ahonda en nuestras posiciones críticas sobre las que se construye un mundo más justo.

De aquella época, sin embargo, recuerdo algo que me dejó un mal sabor. Estábamos montando la exposición en Segovia, en el Torreón de Lozoya, al mismo tiempo que se estaban talando unos olmos sanos en el Paseo Nuevo. Se trataba de una operación previa para ensanchar dicha calle y proceder a la construcción de una serie de edificios detrás de los cuales estaba la Caja de Ahorros de Segovia. Poseída, como estaba, la Exposición de ese espíritu universal con el que estábamos tratando la idea de Patrimonio, ¿cómo no iba a tener cabida en ella una alusión a la “demolición” de los olmos del Paseo Nuevo? Tú estabas de acuerdo, lo que supuso añadir unos paneles más que contenían toda la información crítica con respecto a ese luctuoso hecho. Pero cuando llegó el momento de la inauguración, un funcionario de la Caja de Ahorros nos obligaba a retirar dichos paneles si es que queríamos ver inaugurada dicha exposición. Y aquí fue donde creo que no actué como tú hubieses deseado, ya que antepuse la presencia de dichos paneles a la citada inauguración. La exposición no se inauguró, recordando de todo ello tu enfado y pesar, lo que expresaste con tu radical retirada, ya que, al fin y al cabo, aquella era tu exposición que yo impedí que se inaugurara. Unos días más tarde lo intentamos en otro local, en la Casa de los Picos, donde sí pudo inaugurarse y ser objeto de todos los parabienes habituales en estos casos.

Después vino todo lo demás, la tesis doctoral, las idas y venidas a Valladolid, tu dedicación, por un tiempo, a nuestro Departamento de Urbanismo, la consolidación, en suma, de nuestra amistad. Hubiese sido mi deseo que tu carrera académica se desarrollase a nuestro lado, pero comprendo tu apego a Madrid, aunque ello no evitó cierto desencanto por mi parte, ya que contar con una persona como tú, entre nuestros profesores, hubiese sido un auténtico lujo, y para mí una satisfacción indescriptible.

Pero, tuvimos suerte, supimos contar el uno para el otro, no sucumbimos al olvido, encontrándonos en acontecimientos donde se manifestaban intereses comunes, reencontrándonos con personas con las que colaborábamos juntos y por separado.

¡Y todo esto se fue! No es que me parezca mentira, es que suena a una traición no anunciada, porque tu resistencia y tu apego a la vida, de la que nos has dado tantas muestras, y a la que nos tenías acostumbrados, nos hacía pensar que seguirías adelante, que burlarías a la muerte, una vez más, como tú sabías hacerlo. Pero no ha sido así, quedándome con esa rabia no contenida que se salía de las entrañas de Carmen cuando, allá en Valdesimonte, donde volví treinta años, o más, después de haber estado contigo por primera vez, nos reunimos con ella y tu hija, tus amigos más entrañables, para mostrar nuestro sentimiento y darte las gracias por la intensidad con la que has vivido y de la que nos hemos privilegiado al honrarnos con tu amistad.

Valladolid, abril de 2013.

Alfonso Álvarez Mora

Dossier Monográfico

Monograph Dossier

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

A CIDADE DOS CENTROS EXCÊNTRICOS LA CIUDAD DE LOS CENTROS EXCÉNTRICOS THE CITY OF THE EXCENTRIC CENTRES

Lineu CASTELLO*

RESUMO

O artigo traz uma particular reflexão sobre “centralidade como uma rede de lugares” urbanos. Uma decisiva variação na urbanização contemporânea é a da criação de lugares novos nas cidades –que se apresentam sob diversas configurações como *shopping malls*, áreas históricas reurbanizadas, complexos esportivos, cinemas multiplex, museus, bibliotecas– e que muitas vezes buscam “clonar” qualidades encontradas em outros lugares, ou que criam o que se acredita atribuir qualidade a um espaço urbano. O artigo reconhece nisso boas possibilidades para a realização de experiências existenciais humanas nas cidades, contemplando-as sob a ótica de incrementar a oferta mais rica e variada de centralidades a estimular os contatos sociais exigidos pelas sociedades contemporâneas. Para demonstrar essas possibilidades seleciona diversos exemplares de cidades que hoje contam com centros-fora-do-centro. Inicialmente são discutidos os avanços ocorridos no entendimento do conceito de lugar, abordando em seguida a persistência do conceito de centralidade e suas novas correlações espaciais. Por fim, são elaboradas considerações sobre a centralidade conformada por “centros excêntricos”.

Palavras chave: lugar, centralidade, centros excêntricos, urbanismo, *placemaking* (construção de lugares), *placemarketing* (gerenciamento de lugares).

RESUMEN

El artículo aporta una reflexión especial sobre la centralidad como una red de lugares urbanos. En la urbanización contemporánea se ha producido un cambio decisivo, esto es, la creación de nuevos lugares en las ciudades -lugares que se presentan con diversas configuraciones como los *shopping malls*, áreas históricas reurbanizadas, complejos deportivos, multicines, museos, bibliotecas– que a menudo intentan “clonar” características encontradas en otros lugares, o que crean lo que se considera que atribuye calidad a un espacio urbano. El artículo reconoce que existen oportunidades favorables para el afloramiento de vivencias humanas en esos lugares, contemplándolos desde la perspectiva de un incremento en la oferta de centralidades, más ricas y más variadas, que estimulan los contactos sociales. Para demostrar esto se muestran una selección de ciudades ejemplares que cuentan con centros fuera del centro. El artículo comienza tratando los avances en la percepción del concepto de lugar, abordando a continuación la persistencia del concepto de centralidad y sus nuevas correlaciones espaciales, para finalizar con unas conclusiones en referencia a la centralidad conformada por “centros excéntricos”.

Palabras clave: lugar, centralidad, centros excéntricos, urbanismo, *placemaking* (construcción de lugares), *placemarketing*.

* Lineu Castello (lincastello@terra.com.br) es Ph.D., Arquitecto, Profesor Universitario, PROPARG-Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil. Bolsista CNPq-Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

ABSTRACT

The article brings a particular reflection on centrality as a network of urban places. A decisive change in contemporary urbanization has been the creation of new places in cities –places configured in various settings such as “shopping malls”, revamped historic areas, sports arenas, multiplexes, museums, libraries– which try to “clone” qualities found elsewhere, or that create what is believed to assign quality to an urban space. The article acknowledges there are good possibilities for the issuing of human existential experiences in those places, contemplating them from the perspective of an increase in richer and more varied centralities stimulating social contacts. To demonstrate this it brings a selection of exemplary cities that count with off-center-centers. The paper brings advancements in the understanding of the concept of place; addresses the persistent concept of centrality and its new spatial correlations; and elaborates on centrality configured by excentric centers.

Keywords: place, centrality, excentric centers, urbanism, placemaking, placemarketing.

1. Introdução

Como corretamente observado pelos editorialistas da revista *Ciudades*, os estudiosos dos assuntos urbanos da atualidade, pressionados pelas fortíssimas alterações que vêm reconfigurando as cidades contemporâneas, tentam encontrar denominações novas para poderem mais facilmente designar o urbano de hoje. Com isso, os meios urbanos contemporâneos vêm recebendo epítetos os mais diversos, sendo chamados às vezes de “*métapolis*”, *edge city*, “*postmetrópolis*”, *transurbanism*, “*cidade-eventos*” e, até mesmo, “*paisagem de eventos*”, entre outros. De fato, essas turbulências etimológicas são realmente procedentes tendo em vista que a cidade, como se conhecia, atravessou câmbios tão extraordinários na virada do século XX para o XXI, que certos autores clássicos, como Françoise Choay, falam até do “fim da cidade”, já que a configuração desse ambiente urbanizado somente seria possível reconhecer quando representada sob a forma de fragmentos, dispersos e imersos no vasto reino do que a autora vagamente denomina de “o urbano” (Choay, 1994). Para outros, já desde o final do século passado notavam-se modificações substantivas no entendimento das cidades, a ponto de provocar do crítico Deyan Sudjic a declaração “...the eighties were the decade in which the industrial city finally shook off the last traces of its nineteenth-century self and mutated into a completely new species” (Sudjic, 1993, p. 5). Essa nova espécie em mutação exige, então que se providencie um revisitar crítico de alguns dos conceitos tradicionais de apoio à teoria urbanística de modo a “...que sigan ofreciendo coherencia a la explicación de nuestros territorios urbanizados” (convocatoria de artículos a «*Ciudades* 16»).

Um desses conceitos –o de centralidade urbana– está felizmente alçado a uma revisitação no presente número de «*Ciudades*». E é sobre um particular entendimento de “centralidade como uma rede de lugares” urbanos do que iremos nos ocupar no presente artigo. Inicialmente, trataremos de expressar nosso entendimento sobre o conceito de lugar na sociedade contemporânea. Em seguida abordaremos a persistência do conceito de centralidade e as novas correlações espaciais que este conceito passa hoje a conotar, especialmente com a ideia de criação de lugares inventados. E por fim, mergulharemos no fulcro da presente discussão: a centralidade conformada pelos “centros em outros lugares”.

2. Centralidade e Lugar

Elegemos do estado-da-arte da Teoria Urbanística duas conceituações que consideramos intrínsecas às discussões aqui contempladas: centralidade e lugar. Ambas enfrentam acentuadas mutações em seus conteúdos, advindas das profundas alterações que experimentam as cidades contemporâneas –consequência diretamente relacionada com as igualmente profundas alterações vivenciadas pela sociedade planetária globalizada de hoje. Interessa, portanto, inicialmente conferir de que maneira vêm se dando essas mutações, além de tentar aprofundar sobre quais são essas mutações, de modo a caracterizar– no campo teórico-conceitual, o que está representando mais expressivamente a urbanização do século XXI.

2.1. Centralidade

“Centralidade” talvez seja um dos conceitos mais flexíveis da área de Arquitetura-Urbanismo, já porque é, basicamente, uma noção “relativa”. Isto porque desde seus entendimentos iniciais destaca-se a característica de que “Centralidade não envolve, necessariamente, uma localização central em termos geográficos,

(...)” (Castello & Castello, 1978, p.3). Reconhece-se no conceito a manifestação de fenômenos espaciais expressos através de diferentes configurações morfológicas, desde a esperada concentração pontual de atividades de centro de cidade marcadas por uma clássica conformação circular, podendo mostrar-se também sob uma disposição axial flanqueando as principais vias de circulação, e acabando por admitir até mesmo uma dispersão territorial fragmentária distribuída em centros fora do centro da cidade –uma composição excêntrica, portanto– de diferentes magnitudes e funcionalidades.

Esta é a visão mais contemporânea de centralidade, ainda que traga, ao mesmo tempo, uma crescente complexidade em termos de alcançar uma materialização mais consolidada quanto à estruturação urbana. É um modelo assim o que marcou muitas das propostas apresentadas na Exposição denominada «Le Grand Pari[s]»¹ apresentada até o início de 2010 em «La Cité de l’Architecture e du Patrimoine», Palais du Trocadéro, Paris. A Exposição é um convite a reflexões mais substanciais, já que traz ideias de pensadores de base a respeito da realidade parisiense e, o que é ainda mais essencial, a respeito do estado-da-arte da teoria urbanística como um todo. Uma lista extraordinária de arquitetos e urbanistas² emite ideias e proposições aplicáveis não só a Paris, como ao que se considera como metrópoles pós-modernas, incluindo todos os conflitos e incertezas inerentes às dispersões e fragmentações ao longo do território urbanizado que costuma caracterizá-las. Na publicação que traz os documentos da exposição, destaca-se um pequeno glossário denominado «Dix mots pour comprendre Le Grand Paris», organizado pela Comissão Científica de acompanhamento da Consultoria, condensando as terminologias empregadas com mais frequência pelas dez equipes que participaram do evento. Nelas, *centralité*, a centralidade, ficou definida como a capacidade de um espaço de polarizar os espaços próximos, a atrair fluxos e a chamar pessoas, e que se cristaliza configurando-se como um “centro urbano” (ou um “lugar urbano”, acrescentaríamos nós) caracterizado pela maximização da densidade e da diversidade das realidades sociais ali agrupadas, determinando o que se poderia entender como uma “intensidade urbana”. Coerentemente com as ideias em pauta em nossa pesquisa, até mesmo estações de transbordo, gares e aeroportos “(...) sont aussi aujourd’hui de possibles lieux centraux, qui rayonnent. Organiser cette centralité multiple et protéiforme est au coeur des projets de la plupart des équipes”³ (AMC Le Moniteur Architecture, 2009, p. 256). Da mesma forma, diversas concepções expostas nos textos dos consultores da exposição são relevantes para emitir nossa conceituação de “cidade de centros excêntricos”, como o que se quer discutir aqui. Um desses textos deixa isso bastante claro quando fala da intenção de direcionar o planejamento contemporâneo na busca de uma cidade porosa, ou permeável: “une ville poreuse est une ville dense de lieux significatifs”⁴ (AMC Le Moniteur Architecture, 2009, p. 173). (Fig. 1). Isso nos remete, então, imperiosamente, a discutir nossa noção sobre “lugares”, já que os vemos como bem representativos de uma expressão de verdadeira centralidade.

¹ O nome escolhido permite a dupla leitura das palavras *pari* (isto é: uma aposta, um jogo, um desafio) e *Paris* (a metrópole parisiense, a Grande-Paris).

² Entre os nomes da *starchitecture* (ou, “arquitetos estelares”) mundial, registre-se, por exemplo, Richard Rogers, Christian de Portzamparc, Jean Nouvel, Bernardo Secchi e Paola Vigano, Winy Maas (de MVRDV).

³ “(...) são hoje também possíveis lugares que se irradiam. Organizar essa centralidade múltipla e multiforme está no âmago dos projetos da maior parte das equipes”.

⁴ “uma cidade permeável é uma cidade densa em lugares significativos”.

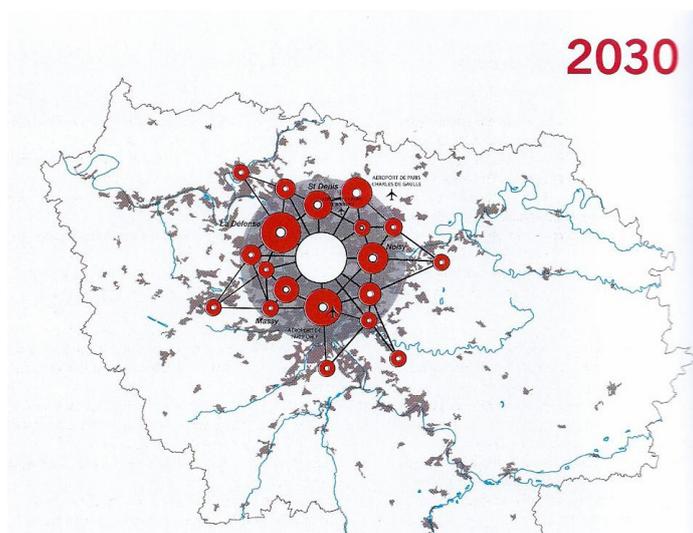


Fig. 1. Paris. Proposta de modelo urbano policêntrico, intensificando o crescimento de pré-existências.
Fonte: «AMC Le Moniteur Architecture» (2009), p. 48.

2.2. Lugar

“Lugar” em Arquitetura-Urbanismo pode ser entendido como um conceito que se expressa através da percepção de “lugar”, que as pessoas sentem nos ambientes aos quais conhecem por suas experiências de vida. Ao fim e ao cabo, lugar é um conceito entendido em seu sentido de denotar uma qualificação que se atribui a um espaço através da percepção de suas potencialidades, objetivas e subjetivas (físicas e psicológicas) para a realização de experiências existenciais. Ou, mais sinteticamente, como gostamos de ensaiar: “As a general rule, one can say that place, in urban-architectural theory, is a created environmental form, imbued with symbolic significance for its users”⁵ (Castello, 2005, p. 350). Convém igualmente incluir entre as significativas modernizações pelas quais passa o conceito de lugar, a ampliação de sua acepção, pois se abre na clássica concepção de lugar como “construção social”, uma oportuna brecha para explicá-lo também como “construção econômica”.

Também do estado-da-arte da Teoria Urbanística lembramos que se torna cada vez mais frequente somar-se aos tradicionais lugares formados pelo convívio espontâneo de pessoas, lugares outros, gerados a partir da execução de projetos específicos –projetos idealizados dentro de preceitos que se apresentam sob a denominação de *placemaking* (construção de lugar– fatos ligados à projeção arquitetônico-urbanística), aos quais se juntam ações justapostas conhecidas como *placemarketing* (gerenciamento de lugar –fatos vinculados ao campo da gestão urbanística e da economia urbana) (Castello, 2010).

Outra mudança com importantes implicações no que concerne a lugar na cidade contemporânea tem a ver com a atual conjuntura da urbanização mundial na qual, cada vez mais, as cidades se estendem por seus territórios regionais, estabelecendo, no rastro dessas expansões, fragmentações acentuadas localizadas nos interstícios

⁵ “Como regra geral pode-se dizer que lugar, na teoria arquitetônico-urbanística, é uma forma ambiental criada, impregnada de significado simbólico para seus usuários”.

dessas extensões. Registramos, ainda, a marcante presença da inserção de novas (e, às vezes, extensas) áreas que se estruturam como lugares

“(…) que se apresentam sob as mais diversas configurações: *shopping malls*, cenários históricos, restaurantes, locais de entretenimento, complexos esportivos, complexos híbridos, cinemas multiplex, museus, bibliotecas –lugares que copiam qualidades encontradas em outros lugares, ou que criam o que se acredita atribuir qualidade a um espaço urbano” (Castello, 2007, p. 1).

Aos lugares tradicionais chamamos de “lugares da urbanidade”. Aos lugares inventados chamamos de “lugares da clonagem”⁶.

Além do que destacamos da Teoria Urbanística, fomos buscar, do estado-da-arte do Planejamento Urbanístico, duas de suas mais correntes atualizações, ambas claramente conotadas ao papel agora desempenhado pelo conceito de lugar na prática profissional do planejamento.

A primeira, relativa às “estratégias de planejamento” aponta que estas, hoje, passam a acatar com acentuada ênfase o papel representado pela competitividade entre centros urbanos de modo a torná-los mais atrativos a residentes, empresas e visitantes, passando, para isso, a empregar novos mecanismos de gestão a favorecer parcerias entre atores os mais diversos. Desta forma, conseguem se valer das oportunidades oferecidas pela chamada “economia criativa” (Florida, 2008) através de mecanismos de empresariamento como elemento-chave para reformatar as tradicionais ações de Estado necessárias ao andamento do planejamento urbano.

E a segunda, relativa às “táticas de projeto”, ressaltando que estas se valem das oportunidades surgidas da crescente interpenetração público-privada hoje encontrada abundantemente na cidade atual, na qual é grande a polissemia entre a significação do que seja espaço público e espaço privado. Cada vez mais, espaços privados se incluem dentro de uma “esfera pública” aonde, independentemente da situação de domínio jurídico, é possível perceber uma intensa apropriação pública. O filósofo francês François Ascher, prematuramente falecido em 2009, já em 1995 demonstrava que se está frente a uma nova maneira de perceber o que é público e o que é privado. Recordo o autor que a percepção de espaço público de um lugar lhe é conferido pelas “práticas sociais” nele protagonizadas, isto é, o caráter público de um lugar resulta de ali se ter conformado um determinado ambiente comportamental.

Em qualquer caso, seja considerado no âmbito da Teoria Urbanística ou no do Planejamento Urbano,

“Place is a critical component of human welfare for several reasons: (1) It provides a basis for human affiliation; (2) it is the setting for economic development and consumption; (3) it is the locus of political representation; and (4) it is the arena in which public policy acts on people”⁷ (Fainstein, 2001, p. 202).

⁶ O uso dessa palavra tão provocativa – clonagem (*cloning*) – é feito para ressaltar que nos meios urbanos contemporâneos, aos lugares da urbanidade, as cidades agora incorporam lugares criados com o intuito de “clonar” a urbanidade manifesta espontaneamente nos lugares tradicionais.

⁷ “Lugar é um componente crítico do bem-estar humano por diversas razões: (1) Provê uma base para conagração humano; (2) é cenário de desenvolvimento econômico e de consumo; (3) é um lócus de representação política; e (4) é a arena onde as políticas públicas atuam no povo”.

Em outras palavras, é nos lugares urbanos que se pode encontrar (e desfrutar) de “urbanidade”, uma qualidade típica e única do ambiente construído pelo ser humano, que merece ser enunciada conceitualmente já no início deste presente trabalho:

“É nosso entendimento que a urbanidade é a qualificação vinculada à dinâmica das experiências existenciais conferidas às pessoas pelo uso que fazem do ambiente urbano público, através da capacidade de intercâmbio e de comunicação de que está imbuído esse ambiente” (Castello, 2007, p. 29).

Diante disto, não parece necessário recordar a acentuada aproximação entre urbanidade e centralidade.

3. O centro em outro lugar

O tema do «centro em outro lugar» é amplo e, seguramente, não se esgota em apenas um artigo. Apresenta, além disso, um complicador de extrema complexidade por se constituir em tópico ainda em formação, isto é, sobre o qual ainda não é possível traçar generalizações mais pensadas e, mais ainda, sobre o qual sequer se tenha tentado ousar especulações teóricas capazes de produzir progressos satisfatoriamente elaborados. O que é possível avançar atualmente é de que a menção a «centro em outro lugar» implicará necessariamente invocar uma série de tópicos afins (e intrincados) envolvendo assuntos bastante diversificados. Por isso, para evitar cair em dispersão, abordaremos apenas dois temas com os quais mantemos razoável familiaridade e que nos são mais instigantes: o da “morfologia urbana”, ou seja, da forma daquilo que hoje ainda costumamos chamar de cidade⁸ mas que agora talvez seja mais prudente denominar apenas “o urbano”; e o do “projeto arquitetônico-urbanístico”, isto é, o desenho da cidade, e, nele, obviamente, a questão do desenho da centralidade.

3.1. A morfologia do urbano

Uma das representações mais curiosas da forma das cidades foi apresentada pelo arquiteto britânico Cedric Price, que ilustra etapas decisivas a marcar a evolução da urbanização. Ele contrasta as variações morfológicas no desenvolvimento das cidades com as variações nas possibilidades de cozimento do ovo que, para o autor, seriam três: cozido, frito e mexido (Castello, 2010, p. 97). O ovo cozido é uma metáfora em relação à cidade medieval, onde se encontra uma forte distinção entre o centro e o campo. O ovo frito representa a cidade pós-revolução industrial, após o rompimento dos muros e a continuidade da urbanização acompanhando os fluxos de circulação. O ovo mexido reflete a tendência à dissolução do núcleo central e à crescente permeabilidade em todos os limites, representada por um diagrama composto por fragmentos dispersos sobre uma região urbanizada, pontuada por eventuais concentrações.

Entretanto, a forma urbana contemporânea atingiu uma desconstrução tão fulminante que hoje se fica à frente de uma espécie de tapeçaria metropolitana, onde as três condições estão em todas as partes e ao mesmo tempo, podendo-se destacar a

⁸ E nunca é demais recordar que o nome da famosa pesquisa incentivada por Rem Koolhaas foi, originalmente, «The Project for What Used to be the City» («Projeto do que costumava ser a cidade») e somente mais tarde é que passou a ser chamada simplesmente de “Project on the City” (CHUNG *et al.*, 2001).

existência de alguns centros urbanos secundários e de algumas esparsas *edge cities*⁹. Tal configuração já fez com que a irreverência de alguns autores reconhecesse ainda mais outra modalidade de cozedura do ovo, a *frittata* (Shane, 2011, p. 40), onde a forma urbana remeteria a uma espécie de omelete composta por alguns nacos contínuos de solo urbanizado e um conjunto disperso de rupturas, fractais e vazios. Aliás, uma das mais recentes (e bem sucedidas) compilações de pensamentos relativos às formas das cidades está apresentada na publicação denominada «Urban Design since 1945 – A global perspective», precisamente desse autor, David Grahame Shane (2011). Nela são encontradas reflexões que analisam com boa profundidade os modelos daquilo que Françoise Choay nos brindou com a imprecisão da denominação “o urbano”. Só que Shane o faz de maneira tão abrangente, que esses disformes ambientes urbanos que tanto têm intrigado um considerável número de autores de nossa área, conseguem ser apresentados em categorias tipológicas que os tornam facilmente reconhecíveis, melhor compreendidos e, relativamente, mais inteligíveis. E, no que concerne ao exame das centralidades urbanas e polaridades territoriais questionadas neste número de «Ciudades», representações que tornam mais assimilável a particular morfologia do «centro em outro lugar» tão característica do urbano atual. Shane destaca certas propriedades que marcam a morfologia das cidades contemporâneas, descrevendo-as através das configurações de “metrópole”, “megalópole”, “metrópole fragmentada”, e “megacidade/metacidade”.

O modelo da Metrópole descreve genericamente a forma das grandes cidades desde a Antiguidade, revelando um sistema matricial formado por uma privilegiada cidade-mãe central circundada por uma teia de outros núcleos, vilarejos e povoados que penetram pelo *hinterland* dessas “capitais imperiais”, como ficaram marcadas especialmente as grandes metrópoles europeias. O segundo modelo é o da Megalópole que, segundo Shane, deriva do termo criado pelo geógrafo Jean Gottman quando tentou descrever o imenso salto em escala urbana apresentado pelo incessante crescimento das cidades, semelhante ao que encontrou estendendo-se de Boston a Washington nos Estados Unidos, e que se amoldam como uma enorme constelação de ambientes urbanizados e aglomerados. Emblemático desse modelo seria a aglomeração apresentada pela Tóquio dos anos 1970s, que em breve tempo se tornaria modelar também para as megalópoles asiáticas, entre as quais, Seul e Bangkok. Já a “Metrópole Fragmentada” (*The fragmented metropolis*) experimenta um desenvolvimento intermitente –praticamente aos saltos– em que a continuidade do crescimento se dá na dependência das oscilações econômicas dos governos metropolitanos, que sofrem com o deslocamento de grandes levas populacionais de contribuintes para localidades suburbanas e ex-urbanas. Em decorrência dessas oscilações, junto ao *overspill* (transbordamento) megalopolitano, apresentam-se áreas menores e de controle arquitetônico-urbanístico mais praticável e passível de intervenções que, embora fragmentárias, resultam de maior eficácia. Shane habilmente ressalta a significativa disparidade entre o controle centro-periferia do modelo metropolitano –tipicamente *top-down* (do topo para baixo)– e a confederação de poderes apresentada na megalópole, incluindo organizações não governamentais (ONGs) e controles informais –com tendências de organização *bottom-up* (de baixo para cima)– e a metrópole fragmentada que, finalmente, absorve as modalidades operacionais e as usa simultaneamente. O último modelo salientado por Shane, o da “Megacidade/Metacidade” (*The megacity/metacity territory*) traz uma virada conceitual bastante drástica por incluir na morfologia dos aglomerados urbanos aquelas áreas “invisíveis” aos planejadores oficiais, passando assim a atribuir

⁹ Ver Garreau, Joel (1992): «Edge City. Life on the New Frontier». Anchor Books/Doubleday, New York.

“forma” aos assentamentos “informais”. A emergência das megacidades decorre do extraordinário crescimento populacional urbano dos anos 1990s, concentrando-se nas novas extensões urbanas tanto formais quanto informais especialmente da América Latina: “Up to 60 per cent of some Latin American megacities of the period were self-built *favelas* (...) not counted as part of the official city”¹⁰ (Shane, 2011, p. 256). Também de particular interesse para este artigo, está o registro de que “Such city extensions possessed multiple centres and were built by multiple actors, many of whom built their houses with their own labour”¹¹ (Shane, 2011, p. 256). Já no caso das “megacidades” asiáticas, é importante salientar a inclusão de porções territoriais¹² destinadas a usos agrícolas, reminiscentes das aldeias de onde migraram os moradores. Finalmente, ainda que aparentemente paradoxal, também se incluem no modelo da megacidade de Shane o caso de cidades de países ricos que sofrem diminuições (como Detroit, por exemplo), liberam *brownfields sites* e áreas portuárias. Por seu lado, a expressão “metacidade” deriva de um “constructo” estatístico criado para os debates das Nações Unidas a respeito de assuntos de urbanização e globalização.

3.2. O desenho da centralidade

No presente item, destinado a abordar considerações relativas a projetos de Arquitetura e Urbanismo, permitimo-nos um rápido atalho para saltarmos diretamente a questões relativas aos “projetos” da centralidade, tópico mais francamente relacionado à presente discussão.

Hoje já são mais frequentes os estudos que acompanham as manifestações de centralidade em nossa área de conhecimento, mas foram os avanços efetuados na área da Geografia que definiram mais decisivamente o âmbito de debates acadêmicos sobre o tema, especialmente nos agitados anos 1970s e 1980s, auge das operações de planejamento urbano e regional. Dentro das Geografias, surgiram estudos específicos bem particularizados, como os que se desenvolveram no bojo da Geografia do Comércio¹³ e da Geografia do *Marketing*¹⁴. Dentro da Arquitetura-Urbanismo, contudo, os avanços foram consideravelmente mais lentos (e mais comedidos), tendo em vista as substanciais mudanças físicas necessariamente envolvidas no desenho das cidades. Sem muito tardar, as teorias estudadas na geografia começaram a ser transpostas para o urbanismo, sendo uma de suas principais decorrências, as tentativas de aplicação da «Teoria dos Lugares Centrais»¹⁵ ao planejamento da distribuição dos centros de comércio no interior das cidades. As tentativas iniciais de transposição dos rigorosos postulados daquela teoria ao urbanismo –especialmente aqueles enunciados por Christaller– ocorreram na Inglaterra, onde muitos dos planos para as Cidades Novas já adotavam o desenho

¹⁰ “Perto de 60 por cento de algumas megacidades latino-americanas do período eram “favelas” autoconstruídas [...] não contabilizadas como parte da cidade oficial”.

¹¹ “Essas extensões da cidade possuíam centros múltiplos e foram erguidas por múltiplos autores, muitos dos quais construíram suas casas com suas próprias mãos”.

¹² Algumas vezes chamadas *desa-kota* (híbrido de cidade e campo), como na Indonésia.

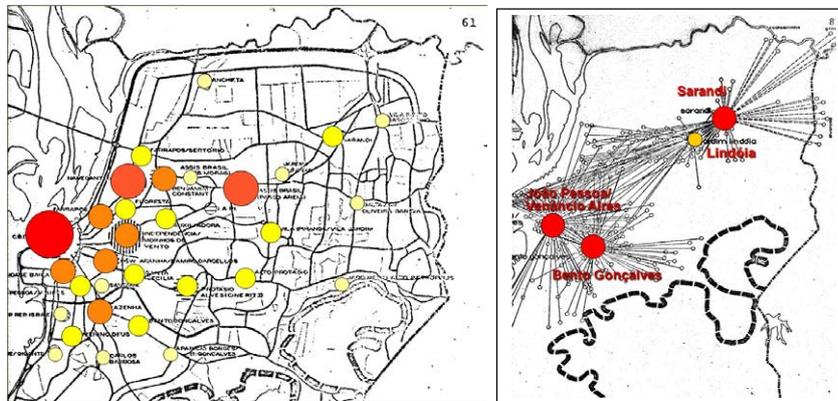
¹³ Ver, por exemplo: Berry, Brian J.L. (1967): «Geography of Market Centers and Retail Distribution». Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey. Scott, Peter (1973): «Geography and Retailing». Hutchinson, Londres.

¹⁴ Ver, por exemplo: Davies, Ross (1976): «Marketing Geography». Methuen, Londres. Dawson, John (1979): «The Marketing Environment». Croom Helm, Londres.

¹⁵ A Teoria dos Lugares Centrais aplicada às atividades de comércio e serviços foi praticada pelo geógrafo Walter Christaller e pelo economista August Lösch, ambos alemães, nos anos 1930s. Seus estudos se deram na escala regional das cidades.

de unidades de vizinhança como constituidoras de “células” estruturais das cidades, contemplando, cada uma delas, a provisão hierarquizada de centros de atividades de serviços comerciais. Nasce nessa época uma era bastante profícua de estudos e pesquisas na geografia, abraçando abrangências específicas com acentuada produção científica, principalmente no Reino Unido, Estados Unidos e França. De atenção especial para o presente documento são os objetivos compartilhados pelas diversas áreas de interesse que passaram a integrar a geografia do comércio, que, via de regra, apontavam para a noção de que o espaço intra-urbano não seria homogêneo e que, assim como na região teórica de Christaller, dentro de uma mesma cidade poderiam ocorrer centros diversos de diferentes naturezas. A esse respeito, assinale-se que tivemos oportunidade de participar de uma aventura científica original ao trabalharmos na avaliação do Plano Diretor de nossa cidade, Porto Alegre, onde detectamos, já em 1977, um conjunto de centros de comércio e serviços fora do centro principal da cidade (Figs. 2 e 3). Com efeito, são razoavelmente numerosas as pesquisas buscando explicar ou constatar empiricamente o surgimento de centros secundários de comércio nas cidades. As geógrafas Beaujeu-Garnier e Delobez, por exemplo, explicam-no assim:

“Beyond a certain size, the single-nucleus structure of urban commerce is inadequate. So little swarms of commercial activity appear, with several peripheral centers (...) at points of maximum accessibility and traffic movement – at crossroads or where two roads converge; (...) with variations according to the site (...) the density of the peripheral population, the previous presence or absence of villages that already had small shopping centres (...) or the creation of new transport lines (...)”¹⁶. (Beaujeu-Garnier & Delobez, 1979, pp. 171-2).



Figs. 2 e 3. Centralidades em Porto Alegre. Hierarquias de acordo com graus de centralidade e deslocamentos. Fonte: Castello, L. & Castello, I.R. (2011).

¹⁶ “A partir de certo tamanho, a estrutura do comércio em um único núcleo é inadequada. Assim, uma multidão de pequenas atividades comerciais começa a surgir, gerando vários centros secundários (...) em pontos de máxima acessibilidade e de tráfego intenso – em cruzamentos ou no encontro de duas avenidas; (...) variando de acordo com o sítio (...) a densidade periférica de população, a presença ou ausência prévia de vilarejos que já possuíam pequenos centros de comércio (...) ou a criação de novas linhas de transporte (...)”.

Destacaremos aqui apenas duas preocupações conceituais de dois teóricos por nos parecerem paradigmáticas para quando o tema «*el centro en otro lugar*» entra em questão. Uma delas tem a ver com a manifestação implícita do conceito de *placemaking*, que pode ser encontrado nas teorias avançadas por Victor Gruen para os projetos de *shopping-centers*. A outra contempla a presença também intrínseca de um *placemaking* perceptível nas ideias de lugar-global de Saskia Sassen. Obviamente, para podermos fazer isso, teremos que preterir a menção a inúmeros outros autores, cruciais para o estudo das centralidades urbanas, muito especialmente daqueles que tratam da distribuição espacial de facilidades e serviços nos meios urbanos. Sendo assim, iremos prescindir até de citar arquitetos como Clarence Stein que, inspirado por projetos de Raymond Unwin, na Inglaterra, introduziu nos Estados Unidos o conceito de “unidade de vizinhança”, idealizado pelo assistente social Clarence Perry, e que alcançaria enorme repercussão no urbanismo do século XX. Os desígnios de Stein mereceriam destaque por terem contribuído enormemente para fundamentar os estudos de centralidade, já que, para garantir aos moradores um acesso fácil e seguro aos centros dessas unidades de vizinhança, iniciaram-se os primeiros esforços de oficialmente “desenhar-se” a centralidade. Em seu ideário, as unidades de vizinhança buscavam direcionar as crianças rumo a escolas, embora incluíssem igualmente estratégias projetuais para acentuar a centralidade dos equipamentos e serviços comerciais para atendimento aos moradores das unidades.

Parece-nos muito significativo ressaltar a repercussão que está alcançando atualmente a redescoberta das teorias e projetos de Victor Gruen no *milieu* arquitetônico internacional. Gruen, por muitos considerado como o criador dos modernos *shopping-centers* (centros comerciais), teria a particular visão de que os *shoppings* deveriam extrapolar as funções meramente comerciais, para adquirirem uma conotação de “lugar”. No entender do arquiteto, os *shoppings* poderiam “(...) fill the vacuum created by the absence of social, cultural and civic crystallization points in our vast suburb areas (...)”¹⁷ (Wall, 2005, p. 56), onde fica claramente explicitada a atribuição de centralidade almejada por Gruen a esse novo componente urbano –o *shopping-center*– cuja criação tem a explícita finalidade de gerar um “lugar” urbano no contexto da metrópole. Essa intenção –esse desígnio, esse design, esse desenho– estabelece, evidentemente, forte vinculação com os desígnios intrínsecos ao que hoje é conhecido como *placemaking*.

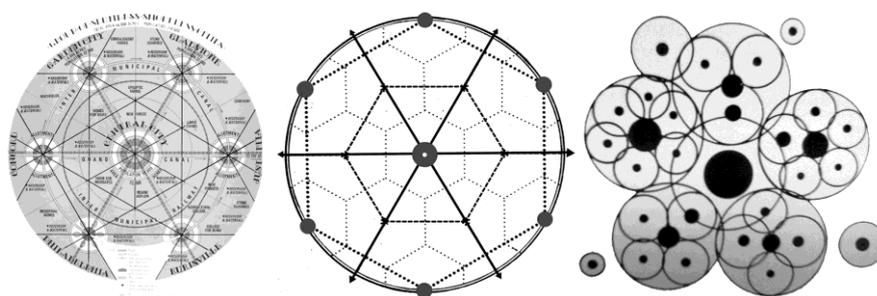


Fig. 4. Diagramas de centralidades: 1) Ebenezer Howard; 2) Walter Christaller; 3) Gaston Bardet.
Fonte: adaptado de GRUEN, V. (1964): «The Heart of Our Cities». S. & Schuster, New York.

¹⁷ “(...) preencher o vazio criado pela ausência de pontos de cristalização social, cultural e cívica em nossas vastas extensões suburbanas (...)”.

Gruen tem merecido amplas revisões ultimamente. E não só em relação a sua arquitetura do comércio, mas também na pouco conhecida faceta de sua obra urbanística, na qual é interessante assinalar sua curiosa tentativa de projetar o que denominou de *cellular metropolis*, isto é, “(...) the concept of city growth and development as ‘organic’(...) Gruen’s diagram takes its place among many other planetary city-region diagrams, including, besides Howard’s, (...) Christaller’s Central Place diagrams (1933), and Gaston Bardet’s Cellular build-up of a city (1940)”¹⁸ (Wall, 2005, p. 204) (Fig. 4).

Ainda com referência ao desenho da centralidade, a outra observação, também de natureza conceitual, a merecer comentários aqui é a da discutida Saskia Sassen quando, entre suas prestigiadas digressões sobre a cidade global, introduz um aspecto de extrema relevância para qualquer elaboração que se queira fazer a respeito do «centro-em-outro-lugar». Fala a autora de que em muitos centros internacionais ainda sobrevive a demarcação de um “Distrito Central de Negócios”, de certa forma, análogo ao antigo *Central Business District (CBD)* tão valorizado nas descrições dos geógrafos urbanos dos anos 1970s. Os atuais *CBDs*, é claro, estariam reconfigurados de acordo com as modernas tendências vigentes nas práticas urbanísticas atuais, isto é, estariam: (i) reconstruídos e revitalizados sobre suas antigas raízes; (ii) construídos de maneira inovadora nas recentes expansões suburbanas. Em outras palavras, marcariam indelevelmente a persistência da centralidade nas atuais condições de dispersão e fragmentação urbanas, centralidade esta desenhada e administrada como “lugares inventados” (Carmona *et al.*, 2003), introduzidos através de estratégias e táticas inerentes a um processo de *placemaking* complementado por um gerenciamento conduzido por um *placemarketing* (Castello, 2007).

Conforme Sassen (2001, p. 110), “Today there is no longer a simple straightforward relation between centrality and such geographic entities as the downtown or the central business district”¹⁹. Para a socióloga, que raciocina em termos de uma geografia de lugares dentro da analogia maior de cidades globais, “(...) while centrality can assume multiple spatial correlates, the *CBD* in major international business centers remains a strategic site (...)”, ao mesmo tempo em que aceita que a centralidade é capaz de se espalhar através da área metropolitana sob a forma de uma rede de nodos concentradores. Em sua visão, ao trazer a metáfora de “lugar” à análise da globalização econômica, ela é forçosamente levada a reconhecer que “(...) many of the resources necessary for global economic activities are not hypermobile and are, indeed, deeply embedded in place, notably places such as global cities (...)”²⁰ (Sassen, 2001, p. 108). Por fim, é ainda interessante assinalar que Sassen visualiza até mesmo a cidade global como um lugar – e como um lugar temático – objeto de consumo do turismo urbano: “For the entertainment industry, cities are not only strategic sites for production and coordination but increasingly

¹⁸ “metrópole celular, isto é, (...) o conceito de crescimento e desenvolvimento urbano ‘orgânicos’ (...) O diagrama de Gruen acontece em meio a muitos outros diagramas planetários de cidades-regiões, incluindo, além do de Howard, (...) os diagramas de Lugar Central de Christaller (1933), o da construção social Celular de cidade de Gaston Bardet (1940)”.

¹⁹ “Hoje não há mais uma simples relação direta entre centralidade e essas entidades geográficas como o centro histórico ou o distrito central de negócios”.

²⁰ “(...) enquanto centralidade pode assumir variadas correlações espaciais, o *CBD* nos maiores centros internacionais de negócios permanece como lugar estratégico (...) muitos dos recursos necessários para as atividades econômicas globais não são hiper-móveis e são, na verdade, profundamente ancorados em um lugar, especialmente em lugares como as cidades globais (...)”.

important sites of consumption.(...) The industry has labeled these places ‘urban entertainment destinations’²¹ (Sassen & Roost, 1999, p. 147).

Exemplos bem característicos desses novos centros podem ser fornecidos por cidades maduras, como Nova York e Paris, ou por metrópoles mais recentes, como Brisbane (Austrália). Em Nova York, um dos exemplos mais característicos é o do efetivo renascimento pelo qual passou o distrito central conhecido como Times Square, detentor de uma vasta gama de equipamentos de entretenimento. (Fig. 5). Em Paris, destaca-se o (agora já) clássico planejamento do distrito de La Défense, no prolongamento do eixo do Champs Elysées, para o qual se encaminharam inúmeras agências do capital financeiro global, conformando um novo *CBD*. (Fig. 6). Por seu lado, Brisbane orgulha-se de preservar a denominação *CBD* para seu coração urbano, criando o nome de “South Bank” para a continuidade daquele *CBD*, na margem oposta do rio, onde gerou uma urbanização completa e inteiramente nova, um verdadeiro lugar inventado, repleto de atrações financeiras, culturais, cívicas, recreacionais, esportivas e educacionais, que brotam junto a um denso espaço residencial. (Figs. 7-9).



Fig. 5. Times Square. Nova York.
Foto: L. Castello.

²¹ “Para a indústria do entretenimento, cidades não são apenas lugares estratégicos para produção e coordenação, mas, crescentemente, importantes lugares de consumo (...). A própria indústria já alcunhou esses lugares como ‘destinos de entretenimento urbano’”.



Fig. 6. La Défense. Paris.
Foto: L. Castello.

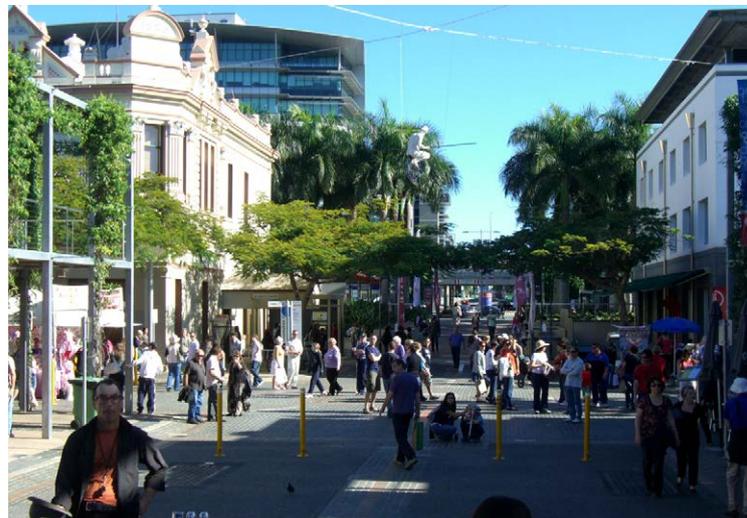


Fig. 7. South Bank. Brisbane.
Foto: L. Castello.



Fig. 8. South Bank. Brisbane.
Foto: L. Castello.



Fig. 9. South Bank. Brisbane.
Foto: L. Castello.

4. Conclusões

Uma das variações mais decisivas em pauta na urbanização contemporânea e que marca bem fortemente a vanguarda urbanística em termos de centralidades urbanas e polaridades territoriais é, justamente, a que se vale da criação de “lugares novos”, capazes de gerar e manter ativo «el centro en otro lugar».

A criação desses “outros lugares” compreende uma gama muito variada de padrões. Como comentado na seção anterior eles podem acontecer: (i) pela recriação de um lugar a partir da reurbanização de um setor derrelito da cidade, como o da Rua 42, no Times Square de Nova York; (ii) pela geração de um lugar novo em eixo de centralidade pré-existente estimulando a formação de um novo nodo no eixo, como o do distrito de La Défense, em Paris; (iii) pela gênese de um novo lugar desenvolvido pela iniciativa de um agente específico, como no caso da “South Bank” em Brisbane, que teve seu Plano Diretor inventado pela “South Bank Corporation”, uma empresa que se apresenta como constituída por *place makers and managers* (fazedores e gerenciadores de lugares)²².

Em nossas atividades de pesquisa, selecionamos um número razoável desses padrões de modo a podermos formular uma hipótese de planejamento e projeto urbanístico adaptável ao enigmático padrão morfológico do que se apresenta como o “urbano” contemporâneo –ou seja, daquilo que se costumava chamar de “cidade”. Essa hipótese sugere que se empregue na planificação atual a estratégia de diversificar a centralidade através da oferta de uma “rede estruturada de lugares urbanos” – recriados ou criados²³, compreendendo tanto lugares de urbanidade tradicionais como lugares clonados nessa urbanidade.

4.1. A cidade dos centros excêntricos

Na organização de textos, aulas, conferências e apresentações públicas temos nos orientado por tentar identificar “relações” entre a prática arquitetônico-urbanística “percebida” no cotidiano das cidades contemporâneas, e as diversificadas “manifestações materiais” do conceito de lugar, concretizadas através de ações de *placemaking* e gerenciadas por meio de táticas de *placemarketing*. Metodologicamente, isso vem se tornando praticável graças a um processo de investigação científica que procura reconhecer e registrar “relações” que se estabelecem entre os lugares e as “categorias de análise” possíveis de distinguir como mais pertinentes às possibilidades de serem gerados novos lugares urbanos. As experimentações metodológicas têm dado margem ao lançamento de uma listagem de categorias analíticas trazendo muitos dos elementos urbanos que se incluem nos repertórios arquitetônico-urbanísticos das cidades contemporâneas. Nessa listagem, alguns elementos se destacam como previsíveis, como aqueles criados para reproduzir as atividades de um *CBD* tradicional fora do centro histórico (e que buscam instituir uma decidida “heterotopia” no contexto urbano-metropolitano);

²² Ver: <http://www.southbankcorporation.com.au/our-heritage-and-milestones>.

²³ Evidentemente, a oferta de centralidade através da estruturação dos lugares numa rede de policentralidade implicará na cuidadosa provisão de uma infraestrutura de transportes que ofereça uma permanente mobilidade e interligação, favorecendo o franco fluxo entre os lugares dessa cidade de centros excêntricos. Uma iniciativa nesse sentido já foi apresentada em propostas ligadas à corrente norte-americana chamada *New Urbanism*, que oferece os chamados *TOD – Transit Oriented Developments*. Ver, por exemplo: CALTHORPE, Peter & FULTON, William. (2001): «The Regional City». The Island Press, Washington.

da mesma forma, aqueles constituídos pelos grandes “centros de compra”²⁴ em localizações fora-do-centro também são bastante prováveis de determinar novos lugares; assim como os que introduzem “marcas” persistentes no tecido urbano, como os monumentais exemplares de arquitetura icônica, normalmente atribuídos aos chamados super-arquitetos estelares (ou *starchitects*); enfim, a elementos urbanos fortemente associados a eventos ligados a fenômenos de História, Simbolismo, Turismo e Cultura de modo geral.

A listagem que já elaboramos não para por aí e está nos levando a proposições teórico-conceituais tentativamente inovadoras, às quais temos reunido sob a denominação de “Arquitetura do Lugar”, que é como se chama a disciplina que ministramos nos cursos de mestrado e doutorado em Arquitetura na Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Por “Arquitetura do Lugar”, obviamente, entendemos o arranjo de elementos espaciais estruturados de forma organizada no ambiente construído, levando à identificação de um “lugar” pela população que nele desfruta de experiências carregadas de “urbanidade”.

Na continuação, deixaremos indicados alguns exemplares extraídos de cidades de todo o mundo e que representam, com boa legitimidade, a ideia da estruturação de centros terciários convenientemente distribuídos ao longo da extensão territorial das cidades contemporâneas. Ou seja, da cidade dos centros excêntricos. Claro, embora se trate de uma prefiguração hipotética, as evidências ilustradas já se fazem acompanhar por uma convincente efetivação dessas hipóteses, salientando as relações entre lugar e categorias analíticas selecionadas, tendo já se tornado bastante expressivo o número de evidências a demonstrar, na realidade urbana de hoje, a manifestação de centralidades subsidiárias.

4.2. A Arquitetura do Lugar

As relações que se estabelecem entre a gênese de lugares novos nas cidades contemporâneas e as categorias de análise que vimos selecionando em nossos trabalhos de pesquisa apontam para uma “arquitetura de lugar” apresentando inúmeras variações tipológicas. Essas variações podem ocorrer, por exemplo, pela criação de *CBDs* inteiramente novos situados em expansões territoriais e afastados dos núcleos mais antigos e consolidados da cidade, como em Canary Wharf (Londres) no Projeto Docklands (Figs. 10 e 11). Ou na reurbanização de um velho *CBD* de localização tradicionalmente cêntrica, como na Potsdamer Platz, em Berlim (Fig. 12). Assim como pode também ocorrer pela criação de lugares situados em localizações estratégicas da cidade, geralmente marcadas por acessibilidades mais fortes, como em cruzamentos viários ou nas cercanias de estações de transbordo do sistema de transporte público, do quê, Dongdaemun, em Seul (Coréia), de Zaha Hadid, seria um exemplo adequado (Fig. 13). Ou podem coincidir com as localizações de *shopping centers* em todas suas variadas tipologias, desde o popular *retail outlet* ao mais sofisticado e elitista dos *shoppings* de grife, como o de Westfields, no distrito olímpico de Stratford, em Londres (Figs. 14 e 15). Podem estar representados por edificações de arquitetura icônica introduzidas em antigas estruturas urbanas consagradas, passando a inserir fragmentos que rapidamente se contextualizam ao tecido urbano consolidado, entremeando-se a ele através da forte simbologia de que estão imbuídos, como é notório o caso do museu Guggenheim em Bilbao (Fig. 16), de Frank Gehry. E podem igualmente fazer parte de intervenções icônicas situadas em expansões territoriais, em promoções imobiliárias inteiramente

²⁴ Ou, simplesmente *shopping*, como um novo substantivo masculino já integrado ao léxico do idioma Português falado no Brasil e fartamente assimilado na linguagem cotidiana popular.

inéditas, normalmente acompanhadas pelos lançamentos de grandes complexos multiusos, como no empreendimento da Rossi, em Porto Alegre (Brasil) (Fig. 17), uma reurbanização de um antigo *brownfield* industrial; assim como no Xin Tian Di de Shanghai (Fig. 18); ou de áreas históricas esvaziadas, como no Port Veill de Barcelona, talvez o lugar inventado mais emblemático que se conhece na atualidade (Fig. 19). Enfim, são concentrações que parecem enquadrar-se corretamente nas condições assinaladas no que Mario Paris (2009) considera ser uma *Urbanistica dei Superluoghi*, composta por lugares de consumo da sociedade pós-moderna.

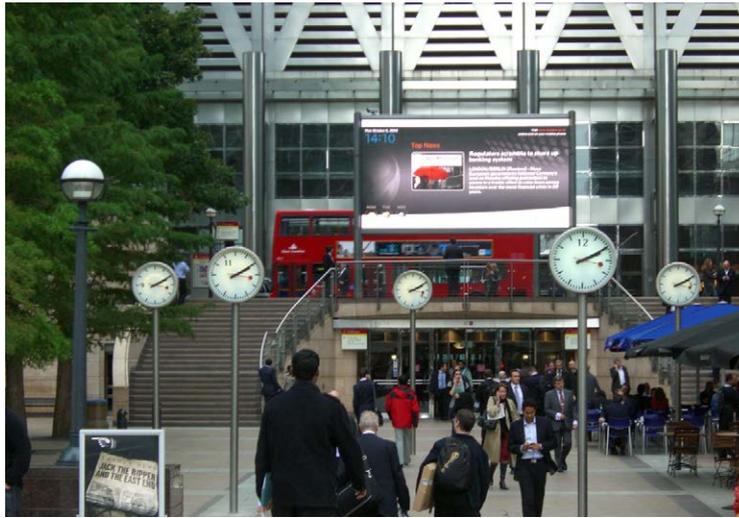


Fig. 10. Canary Wharf, Docklands. Londres.
Foto: L. Castello.



Fig. 11. Canary Wharf, Docklands. Londres.
Foto: L. Castello.



Fig. 12. Sony Center, PotsdamerPlatz, Berlim.
Foto: L. Castello.



Fig. 13. Dongdaemun Center, Seul.
Foto: L. Castello.



Fig. 14. Westfield Shopping, Stratford. Londres.
Foto: L. Castello.



Fig. 15. Stratford Center. Londres.
Foto: L. Castello.



Fig. 16. Museu Guggenheim. Bilbao.
Foto: L. Castello.



Fig. 17. Reurbanização da antiga fábrica Fiaterci, Rossi Center. Porto Alegre.
Foto: L. Castello.



Fig. 18. Reurbanização do Xin Tian Di, Shanghai.
Foto: L. Castello.



Fig. 19. Reurbanização Port Veill, Barcelona.
Foto: L. Castello.

4.3. A nova vida pública contemporânea

A forma urbana contemporânea atingiu uma desconstrução tão assustadora que hoje, ao olhar-se para a cidade, se fica frente a uma espécie de tapeçaria metropolitana marcada por um abstracionismo quase expressionista. Mesmo assim, a probabilidade aqui discutida, da evolução de uma tendência voltada ao planejamento de uma rede estruturada de lugares urbanos, desenhados de acordo com os cânones de uma eventual “arquitetura de lugares” –que hoje já se insinua como emergente– deixa em aberto uma nova linha de investigação para os estudiosos das cidades. Pois, embora ainda de modo geral já se possa observar que lugares inventados estão sendo chamados a ocupar um papel preeminente no oferecimento de centros excêntricos nas cidades de hoje, essa hipótese permite especular-se que uma boa oportunidade para planejar o espaço megalopolitano de muitas cidades globais pode vir a ser o de adotar o diagrama de uma rede multicêntrica de lugares.

De qualquer forma, como anteriormente observado no texto, ainda não é possível traçar generalizações mais pensadas a respeito de representações sobre a particular morfologia do centro em outro lugar –uma morfologia tão característica do urbano atual– pois estas ainda não estão suficientemente consolidadas. Vimos, igualmente, que contribuições recentes, como a oferecida por David Shane, trazem alguns caminhos que ajudam a formular diretrizes metodológicas para estudar essas manifestações de centros excêntricos, especialmente a partir de propriedades mostradas na morfologia de cidades contemporâneas, como as que se representam pelas configurações de “metrópole”, “megalópole”, “metrópole fragmentada”, e “megacidade/metacidade”.

Talvez pelo que foi discutido acima se explique a inegável acolhida que neste trabalho concedemos ao modelo da metrópole fragmentada, já que é esse o modelo que melhor contribui para ilustrar como

“Urban design theorists like Colin Rowe and Fred Koetter had anticipated the breakdown of the metropolis and megalopolis in their «Collage City» (1978), which examined the combinatorial logic of a city of urban fragments – some historic, some modern, some postmodern – themed to accommodate urban actors’ dreams, like Disneyland”²⁵ (Shane, 2011, p. 28).

Com efeito, muitos desses sonhos dos atores urbanos podem se tornar reais através das materializações de utopias, fenômeno com bom potencial de ser atendido pela criação de lugares fantasiosos saídos das pranchetas dos *placemakers* (criadores de lugares) e gerenciados por *placemarketers* (administradores de lugares), estimulados pela ideia de “clonar” condições ambientais ideais.

Por outro lado, presentemente já é mais do que sabido que frente à força das alterações morfológicas do “urbano” atual, os arquitetos continuarão necessitando alternativas projetuais que os auxiliem a “(...) face the challenge of shaping public space –from *piazza* to Plaza. Indeed, architects are actively searching for answers to these questions, for new forms in which to house contemporary public life”²⁶

²⁵ “Teóricos do desenho urbano, como Colin Rowe e Fred Koetter, já haviam antecipado o desmembramento da metrópole e da megalópole em seu livro «Collage City» (1978), que examinou a lógica combinatória de uma cidade de fragmentos urbanos – alguns históricos, alguns modernos, alguns pós-modernos – tematizados de modo a acomodar os sonhos de atores urbanos, como numa Disneyland”.

²⁶ “(...) enfrentar o desafio de configurarem espaços públicos –desde uma pequena *piazza* até uma grande Plaza. De fato, os arquitetos estão ativamente buscando respostas para essas questões, buscando novas formas onde alojar a vida pública contemporânea”.

(Avermaete *et al.*, 2009, p. 19). É bem possível que, nesse sentido, um dos caminhos que se abrem para os arquitetos e urbanistas seja o de buscar configurar as cidades—ou melhor, as regiões urbanizadas, “o urbano” —dentro de padrões que busquem oferecer, ao longo de todo o território, uma rede estruturada de “lugares”, ou seja, buscar oferecer “centralidade” sob a perspectiva da visão contemporânea do conceito de “lugar”. Confirmar-se-ia, assim, a bem-sucedida ideia de Victor Gruen, confirmando-se também que essas novas centralidades excêntricas poderiam muito bem ser supridas pela introdução de “lugares clonados” (Castello, 2010) inseridos na estrutura das cidades.

E isso, por fim, viria aparentemente confirmar o que nos aconselhava François Ascher em seus inesquecíveis tratados sobre o que seria o bom urbanismo no século XXI: “(...) les acteurs peuvent de plus en plus choisir leurs lieux, le néo-urbanisme doit séduire. Il s’efforce de proposer une sorte de ville à la carte, qui offre des combinaisons variées de qualités urbaines”²⁷ (Ascher, 2001, p. 94).

Bibliografia

- AMC Le Moniteur Architecture (2009): *Le Grand Pari[s]. Consultation internationale sur l’avenir de la metropole parisienne*. Groupe Moniteur, Paris.
- ASCHER, François (2004): *Les nouveaux principes de l’Urbanisme*. Éditions de l’Aube, Paris.
- AVERMAETE, Tom; HAVIK, Klaske; TEERDS, Hans -(eds.)-(2009): *Architectural Positions. Architecture, Modernity and the Public Sphere*. SUN Publishers, Amsterdam.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline & DELOBEZ, Annie (1979): *Geography of Marketing*. Tradução: S.H.Beaver. Longman, London/New York.
- CARMONA, Matthew; HEATH, Tim; OC, Taner; TIESDELL, Steve (2003): *Public Places - Urban Spaces*. Architectural Press, Oxford.
- CASTELLO, Iára Regina & CASTELLO, Lineu (1978): *Um estudo de centralidade intra-urbana em Porto Alegre para a reavaliação do Plano Diretor*. UFRGS/Proplan, Porto Alegre.
- CASTELLO, L. & CASTELLO, I.R. (2011): “O desenho da cidade: indisciplinado, sempre interdisciplinar”, em *9º Seminário DOCOMOMO Brasil*. DOCOMOMO, Brasília.
- CASTELLO, Lineu (2005) : “Place” en Roger CAVES (ed.) *Encyclopedia of the City*. Routledge, London/New York, pp. 350-351.
- CASTELLO, Lineu (2007): *A percepção de lugar. Repensando o conceito de lugar em Arquitetura-Urbanismo*. PROPAP/UFRGS, Porto Alegre.
- CASTELLO, Lineu (2010): *Rethinking the Meaning of Place. Conceiving place in architecture-urbanism*. Ashgate, London.
- CHOAY, Françoise (1994) : “Le Règne de l’Urbain et la Mort de la Ville” en *La Ville. Art et Architecture*. Catálogo da exposição. Centre George Pompidou, Paris, pp. 26-35.

²⁷ “(...) os atores podem cada vez mais escolher seus lugares, o novo-urbanismo deve seduzir – ser sedutor. Deve se esforçar por propor uma espécie de *ville à la carte*, que oferece combinações variáveis de qualidades urbanas”.

- CHUNG, Chuihua; Jeffrey INABA; Rem KOOLHAAS; Sze Tsung LEONG (eds.) (2001): *Project on the City 2. Harvard Design School Guide to Shopping*. Taschen, Köln.
- FAINSTEIN, Susan (2001): *The City Builders. Property Development in New York and London, 1980-2000*. The University Press of Kansas, Lawrence, 2ª ed.
- FLORIDA, Richard (2008): *Who's Your City? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life*. Basic Books, New York.
- PARIS, Mario (2009): *Urbanistica dei superluoghi. Eternità territoriali, economiche e sociali dei luoghi del consumo della società post-moderna*. Maggioli, Milano.
- SASSEN, Saskia & ROOST, Frank (1999): "The City. Strategic site for the global entertainment industry" en Dennis JUDD & Susan FAINSTEIN (eds.), *The Tourist City*. Yale University Press, New Haven/London, pp. 143-154.
- SASSEN, Saskia (2001): "The Global City: Introducing a Concept and its History" en KOOLHAAS R. *et al.*, *Mutations*. ACTAR-Arc en Revê Centre d'Architecture, Bordeaux, pp. 104-115.
- SHANE, David Grahame (2011): *Urban Design since 1945 – A global perspective*. John Wiley & Sons, Chichester.
- SUDJIC, Deyan (1993): *The 100 Mile City*. Harvest Original, San Diego/New York.
- WALL, Alex (2005): *Victor Gruen. From Urban Shop to New City*. Actar, Barcelona.

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

DE LOS CENTROS URBANOS CONSOLIDADOS A LOS LUGARES DE CENTRALIDAD: UNA PROPUESTA METODOLÓGICA PARA SU ESTUDIO

FROM CITY CENTRE TO CENTRALITY PLACES: A METHODOLOGICAL PROPOSAL

Mario PARIS*

RESUMEN

Las funciones centrales se han movido, así como los edificios y las demás funciones urbanas, desde la ciudad hacia la “exópolis”, y este movimiento es tanto la causa como el efecto del aumento de la movilidad privada y de las nuevas formas de usar el espacio relacionadas con la sociedad contemporánea. Muchos de los conceptos urbanísticos que hasta ahora se utilizaban para describir y analizar la ciudad, hoy han perdido su efectividad. Por ello, ya no podemos utilizar ideas clásicas de la disciplina: a cada ciudad ya no corresponde siempre y unívocamente un centro, o muchas veces la oposición entre centro y periferia parece más ficticia que real. Esto se debe a que la centralidad hoy se manifiesta de muchas formas y tiene un carácter que pertenece a distintos ámbitos, no solo a los núcleos centrales de los asentamientos urbanos consolidados. Por ello, en este artículo se propone una metodología para clasificar las diferentes agregaciones de funciones centrales, estudiar sus caracteres y detectar el papel territorial de los lugares de centralidad en la estructura del territorio.

Palabras clave Centro, polo, nodo, centralidad, lugares de centralidad.

ABSTRACT

Central functions, as buildings and urban functions have moved in the “exópolis”, both as cause and as effect of the increase of private mobility and new spatial behaviours of their inhabitants. Several urban concepts which were effective up to now, as the opposition between centre and periphery or the idea of one city-one centre, today they are useless to read and analyse those changes. Today centrality is a heterogenic character which belongs to different areas, not just to the central core of consolidated urban areas. This essay proposes an alternative method to classify the aggregation of central functions in the suburb and to study those have the larger effects on the space. This action allows us to reflect on the features and the role of these places of centrality in the territorial pattern.

Keywords: Centre, pole, node, centrality, places of centrality.

* Mario Paris (mario.paris.w@gmail.com) es Arquitecto y Profesor de la ETSAVa. Investigador del Instituto Universitario de Urbanística con una beca FPI de la Universidad de Valladolid, España. También colabora con el Laboratorio Urb&Com del DiAP del Politécnico di Milano, Italia. En 2012 ha sido Visiting Researcher en CASA, Centre for Advanced Spatial Analysis de UCL – University College of London, Gran Bretaña.

1. Introducción

H.G. Wells en 1924 afirmó que la ciudad post-urbana podría ser un bazar, una gran galería de tiendas y lugares de encuentro y relación, un espacio peatonal donde ascensores y plataformas rotantes harían fácil el movimiento. Un conjunto espacioso, brillante y divertido, e independiente del tiempo atmosférico –al estar encerrado en un único edificio– (Wells, 1924). El autor imaginó que toda la ciudad podría transformarse en un espacio central estructurado como aquellos centros comerciales que empezaban a aparecer por los EE.UU. en aquellos años. En realidad, el resultado de las transformaciones del territorio ha sido muy distinto pero, hay que reconocerlo, hoy algunos de los espacios más vividos y frecuentados muestran gran parecido con aquellos descritos por el americano. La ciudad, como era previsible, no se ha transformado en un único gran centro. Al revés, ha sido el centro el que se ha transformado, se ha fragmentado y actualmente ha adquirido formas y configuraciones distintas. En este artículo se estudiarán algunas de estas transformaciones y sus efectos en el territorio.

La palabra centro deriva del latín *centrum*, y esta a su vez del griego κέντρον, que es la punta del compás, el punto base para trazar la circunferencia. El origen filológico del vocablo es importante porque explica la estrecha relación que ha tenido desde el principio este término con el campo de estudio de la geometría euclidiana. En esta disciplina, el centro es un punto equidistante de todos los lados, una porción concreta del espacio con una posición determinada. Calcular el centro de las figuras geométricas es posible gracias a fórmulas matemáticas y es un proceso preciso que lleva a un resultado exacto.

El concepto de centro se transforma cuando el urbanismo toma posesión de las herramientas de la geometría y los utiliza, por un lado, como lenguaje para representar el espacio, y como instrumento de reflexión por el otro. Desde que Christaller aplicó las ideas de Von Thünen y Ratcliff sobre los costes de transporte y el valor del suelo (Von Thünen, 1860; Ratcliff, 1949) a los bienes y a las funciones centrales (Arousseau, 1921; Christaller, 1933), el campo semántico se ha ampliado. Con ello, la palabra centro no indica solo un punto del plano, sino también una posición en el espacio, y adquiere caracteres desvinculados de la geometría y basados en aspectos funcionales (Alonso, 1964), jerárquicos (Burguess, 1925; Hoyt, 1939; Harris y Ullman, 1945) y simbólicos (Murdie, 1971; Cox, 1966; Harvey, 1973; Moscovici, 1998; Queirós, 2012).

Aldo Rossi en su libro «La arquitectura de la ciudad», dice que todas las ciudades tienen un centro que puede tener formas y características distintas. El rasgo común, que no connota solo los aspectos espaciales, es que este centro desarrolla un papel importante y específico para la vida urbana (Rossi, 1971).

Hoy el territorio es profundamente distinto de aquello que estudiaban tanto Aldo Rossi como los otros autores que solían utilizar el concepto de centro para analizar, interpretar y proyectar la ciudad. Por ello hace falta preguntarse si la misma idea de centro es útil todavía para lograr este objetivo. El propósito de este artículo es, precisamente, evaluar la utilidad de este concepto y, tras detectar cierta afasia, se propone su transformación para adaptarse a los nuevos fenómenos espaciales que marcan y condicionan el territorio.

En la primera parte del artículo se propone una revisión crítica de las interpretaciones del centro, desde el urbanismo, y del uso que se ha hecho del concepto como categoría para interpretar la realidad urbana actual –omnipresente y banalizada–, resultado del *sprawl* o de aquella que A. Font (2007) llama la

explosión de la ciudad y F. Indovina (2001) la metropolización del territorio. Esta revisión sirve para demostrar la necesidad de ampliar el campo semántico del concepto de centro para que sea útil en el estudio de aquellos ámbitos del territorio que acogen las funciones centrales, aunque no están localizados en los núcleos urbanos consolidados. Para describir estos nuevos ámbitos se propone la definición de “lugar de centralidad”, en oposición a centro. Es decir, los lugares de centralidad son aquellos espacios –alternativos a los del urbano consolidado– donde se aglutinan las funciones centrales. Encontrarlas en ámbitos hasta hoy poco considerados (áreas de reciente urbanización, espacios fragmentarios a lo largo de las infraestructuras o dentro de contenedores creados por la ciudad moderna) denota cómo han cambiado tanto la estrategia como las lógicas de localización de estas funciones. El resultado es que algunos de los ámbitos donde se localizan son de alta complejidad y presentan interacciones entre el hombre y el ambiente que recuerdan a aquellas típicas de los núcleos consolidados. Gracias a esta capacidad de atracción y estímulo de sus usuarios/consumidores, estos espacios adquieren un papel estructurador en el tejido urbano contemporáneo.

En la segunda parte del artículo se propone una metodología operativa¹ para estudiar estos ámbitos y, para demostrarla, se presentará su aplicación en el territorio de la Lombardía, región italiana donde este fenómeno (el movimiento de las funciones centrales hacia áreas de reciente urbanización) ya se encuentra en una fase madura. En una investigación reciente², coordinada por Corinna Morandi y Grazia Brunetta se presentaba –a través de un trabajo cualitativo– la presencia en el territorio regional de algunas polaridades comerciales que compiten y, más raramente, trabajan como sistema con las aglomeraciones comerciales densas de los núcleos urbanos consolidados. A través de la metodología propuesta se demuestra de forma cuantitativa que algunas de aquellas “polaridades comerciales” que se indicaban en dicha investigación pasan a ser –por su papel en el espacio y su capacidad de atraer a personas, bienes, informaciones e inversiones– algo más que grandes parques comerciales. Para conseguir este objetivo se han mapeado distintos tipos de funciones centrales, no solo del ámbito del comercio, sino también del ocio y de la cultura. El mapa del resultado representa un sistema heterogéneo donde coexisten muchas funciones centrales aisladas y otros ámbitos más complejos. Estos se pueden definir como centros, nudos y polos, según la clasificación propuesta por Portas, Domingues y Cabral en un reciente libro. Esta nueva taxonomía permite demostrar que en el territorio se encuentran también ámbitos híbridos (que pueden ser centros, nudos y polos a la vez) donde algún carácter específico (la alta capacidad atractiva de alguna función, la profundidad del *stock* de los bienes, servicios y experiencias ofertas, etc.) o el contexto (la alta accesibilidad,...) contribuyen a crear lugares de centralidad alternativos a aquellos conocidos hasta ahora. Estos no solo son unas aglomeraciones de funciones, sino que son verdaderos lugares donde el hombre contemporáneo trabaja, viaja compra y –en una palabra– vive, porque hace que

¹ La metodología y el estudio del caso han sido desarrollados a lo largo de la estancia del autor como *visiting researcher* en el CASA –Centre for Advanced Spatial Analysis– de la UCL –University College of London– en 2012 y bajo la supervisión de su tutor académico, Sir Andrew Hudson-Smith.

² Se refiere al Programa interuniversitario de investigación llamado «La valutazione dell’impatto territoriale delle grandi polarità commerciali: factory outlet centre, multiplex, parchi commerciali. Un approccio interregionale» que se ha promovido por parte del DITER del Politecnico di Torino y de la Università di Torino, por el DiAP del Politecnico di Milano y por el Dipartimento di Economia dell’Università di Parma. Y financiado por las regiones Piemonte, Lombardia y Emilia Romagna.

El autor ha participado en el Programa como colaborador del Laboratorio Urb&Com del DiAP del Politecnico di Milano. Los resultados del estudio se ha publicado en el libro Brunetta, Grazia; Morandi, Corinna (2009): «Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: Un approccio interregionale». Alinea, Firenze.

estos espacios sean suyos. Estos lugares de centralidad son la referencia obligada para cualquier reflexión contemporánea sobre la ciudad y el territorio. Los lugares de centralidad no son solo el fruto de las recientes transformaciones del territorio, sino que representan, cada vez más, un agente dinamizador del cambio.

2. Desde el centro a la centralidad

El centro de la ciudad, desde la época clásica, siempre ha tenido un papel espacial importante por dos razones. Por un lado, porque lo que ocurría en este lugar repercutía sobre la vida social, económica y política de sus habitantes. Por otro, porque este espacio siempre ha actuado como foco de la estructura urbana. Muchos autores que estudian este tema reconocen que los centros de las ciudades se configuran como ámbitos polivalentes y complejos, ricos de valores y significados (Montaner, 2008). Al mismo tiempo, otros autores destacan que el centro siempre ha tenido el papel de contenedor de las actividades comerciales, sociales, administrativas y del transporte (Beaujeu-Garnier y Chabot, 1970). En él, algunos edificios, las multitudes, los individuos y las fuerzas económicas han actuado, interactuado y han modificado la estructura y el aspecto del medio físico, tanto natural como artificial. La obra de cada uno de los actores citados ha cambiado la realidad física del centro, y a la vez nuestra forma de vivir este espacio; todo este trabajo ha marcado el centro con rasgos más o menos permanentes.

El enfoque que el urbanismo tenía sobre este espacio ha cambiado al mismo tiempo que su estado físico. Siempre dentro de esta disciplina se ha intentado comprender, gestionar y proyectar el ámbito central de una ciudad y, para ello, explicar las dinámicas que le afectan. Los arquitectos y los urbanistas, en su afán por explicar los procesos, tanto espaciales como económicos y sociales del territorio, siempre han tenido especialmente en cuenta las áreas centrales y consolidadas de la ciudad. Ellos miraban a este espacio y, a pesar de los numerosos intentos para comprenderlo, difícilmente se han comprometido en la búsqueda de una definición original. La vía más habitual ha sido utilizar los sistemas de otras disciplinas (economía, sociología, ecología, geografías, etc.) en el urbanismo, e intentar explicar a través de ellos la relación del centro con la ciudad, o su funcionamiento. Todo ello podría funcionar hasta la revolución industrial, ya que hasta entonces el centro de la ciudad era un ámbito bien definido y limitado (el ágora griega, los foros romanos, los ámbitos amurallados de las ciudadelas medievales o las plazas del mercado del renacimiento, etc.) donde se encontraban las funciones comerciales, directivas, religiosas y militares. Walter Christaller, en su «Teoría de los lugares centrales», es el primero en mover la atención desde el centro como espacio físico de la ciudad, hasta definirlo como ámbito de agregación de aquellos bienes y funciones que, por traslado, él definió como centrales (Christaller, 1933). Su contribución ha sido importante porque él precisó primero el papel del centro –o mejor dicho, de las funciones centrales– como motor de la producción de ciudad y urbanidad³.

Las extraordinarias transformaciones de la ciudad y del territorio, desarrolladas como consecuencia de los cambios económicos, sociales y tecnológicos desde la revolución industrial hasta hoy, obligan a los urbanistas a una reflexión sobre su enfoque disciplinar y sobre aquellas herramientas que se utilizan para analizar la realidad urbana. El centro consolidado de las ciudades europeas, así como el *CBD*

³ Según Paola Pagnini, en la introducción de la edición Italiana de la obra de Christaller, el alemán definió como función central aquellas actividades de trabajo típicamente urbanas que construyen la ciudad, en contraposición con aquellas otras, accesorias al urbano que agrandan, aunque no construyen la ciudad (Pagnini, 1980).

de las americanas, ha sido atravesado por una serie de transformaciones, tanto en el sentido físico como en lo social, que han empezado con el movimiento moderno. ¿Es posible que el urbanismo como disciplina pueda seguir estudiando y proyectando un ámbito tan complejo y transformado, con un corpus de conceptos que llegan de otras disciplinas y ya datado? Desde luego la respuesta a esta pregunta no puede ser negativa. Por otro lado, es posible recuperar, en el conjunto de las interpretaciones que la disciplina ha dado, una serie de contribuciones útiles para pensar en la evolución del centro y en las formas que hoy ha adquirido en la realidad urbana. En el territorio contemporáneo, donde se ha perdido la unidad entre estructura y función de la ciudad clásica, el centro se ha transformado. Como todos los otros materiales urbanos, también las funciones centrales se han difuminado en el territorio. Esta dispersión, posible gracias a un aumento extraordinario de la movilidad privada y de las inversiones públicas en infraestructuras, ha dado lugar a fenómenos que se pueden explicar solo a través del estudio de la centralidad como condición, desvinculándola de sus caracteres posicionales y geométricos, y relacionándola con aquellos otros que marcan su papel en el espacio y en la vida social, económica y laboral de la sociedad contemporánea.

3. Buscar el centro de un espacio distinto

Como se ha expuesto en la introducción de este artículo, el concepto de centro, en urbanismo, es el resultado de las aportaciones de un gran número de autores de diferentes disciplinas. Un artículo no puede tener la suficiente extensión para presentar las aportaciones de todos aquellos que, a través de sus trabajos e investigaciones, han participado a este proceso. En realidad, lo que se pretende esta vez es comprender –en el doble significado que tiene la palabra, el de conocer y englobar (Governa y Memoli, 2011) – los aspectos que han caracterizado el centro hasta hoy.

El centro es una referencia espacial que ha sido utilizada a distintas escalas: a escala mundial o continental (Hall, 1997; Sassen, 1998; Castells, 1999), a escala territorial o regional (Christaller, 1933), en un ámbito espacial subregional, calculado gracias a las leyes económicas y del mercado (Lösch, 1940) o a la escala urbana (Burgess, 1925; Hoyt, 1939; Harris y Ullman, 1945). El centro es también el ámbito espacial más accesible, y donde se localiza el intercambio comercial. Por lo tanto, los costes de transporte son mínimos para abastecerse de un bien determinado (Von Thünen, 1860; Ratcliff, 1949). William Alonso estudió detenidamente estos temas y reconoció una vinculación entre la accesibilidad del centro y las estrategias de localización de las diferentes funciones urbanas que ponían en marcha los distintos operadores. Con ello, Alonso, con el conocido gráfico publicado en 1960 en su libro «Location and Land Use» (Fig. 1), ilustró cómo el centro puede ser un acumulador de funciones.

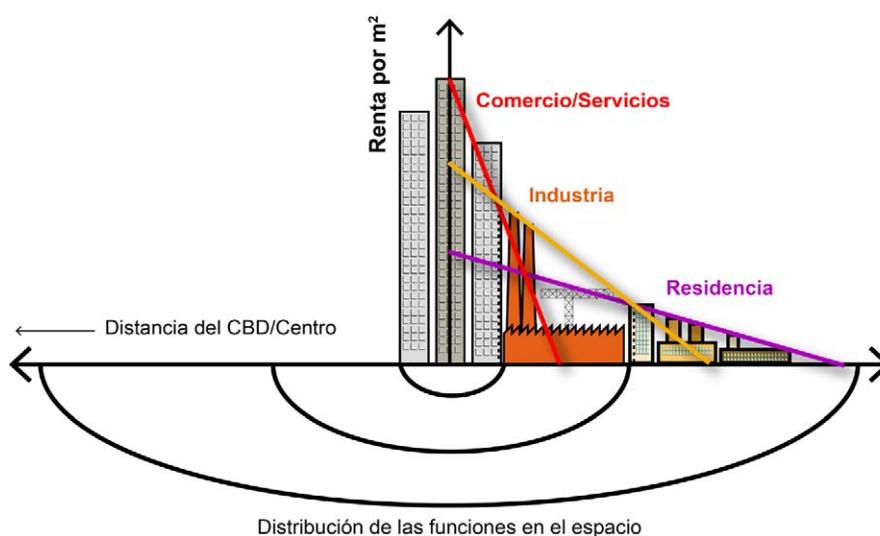


Fig. 1. El modelo de William Alonso, 1964.
Elaboración M. Paris.

Alonso representó la distribución de las funciones urbanas en el espacio a través de un sistema con dos variables: la distancia del centro y el valor de renta por metro cuadrado. El resultado revela el papel del centro como punto estructurante de la jerarquía del espacio desde un punto de vista de su rentabilidad. Además, introdujo el tema del conflicto entre operadores para presidir las áreas más centrales –y que garantizaban una renta mayor– y la relación directa entre esta competencia y el incremento de la renta inmobiliaria (Alonso, 1964). A la lectura de Alonso, donde el centro es el espacio donde “tienen su lugar” ciertas funciones características, se añaden otras donde se define el centro como ámbito de acumulación de flujos (Hillier y Hanson, 1984; Batty, 2011), de símbolos (Shevky y Williams, 1949; Shevky y Bell, 1955), de capitales (Harvey, 1973), o como el espacio de vida de los habitantes de una ciudad (Mumford, 1937; Murdie, 1971, Moscovici, 1998). En general, el centro ha sido considerado una parte importante de la ciudad desde un punto de vista 1) geométrico-cuantitativo, 2) funcional, 3) jerárquico y 4) simbólico. La unión y la superposición de estos caracteres en un mismo espacio son las razones por las que el centro es un ámbito diferente frente al resto de la ciudad.

A pesar de la profundidad y extensión de este análisis, ya no es suficiente para explicar una ciudad y un territorio donde las condiciones han cambiado profundamente, o están bajo un profundo proceso de transformación. No es posible profundizar aquí en todas las razones y los actores que participan en él, pero si hay que remarcar que este cambio no se debe a factores espontáneos o inescrutables, sino a acciones, proyectos y decisiones –más o menos compartidas– de carácter estratégico (por ejemplo en el desarrollo de las infraestructuras).

Los cambios físicos relacionados tanto con lo que se ha llamado la explosión de la ciudad (movimiento hacia el suburbio, fenómenos de desindustrialización, parciales transformaciones de partes de la ciudad) (Font, 2007), como con las prácticas de uso del espacio de matriz norteamericana (aumento de la movilidad privada, la difusión de formas de vida en el territorio, la terciarización de la

economía y su transformación en economía de servicios) han transformado la ciudad como un conjunto de edificios y como idea de espacio colectivo.

Después del funcionalismo, la ciudad ha cambiado de estado (Secchi, 1998) y adquirido su forma actual –o como dicen otros, ha llegado a su ausencia de forma (Bonomi y Abruzzese, 2004)–. La crisis disciplinar del urbanismo, que todavía sigue anclada al fallecido paradigma moderno sin llegar a sustituirlo, ha llevado a la lenta pérdida de capacidad de proyectar y gestionar la ciudad contemporánea a través de la figura de la continuidad (Secchi, 2000). Hay que destacar en este sentido el papel crítico que han tenido los técnicos y los promotores inmobiliarios, así como aquellos dirigentes públicos que gestionan y controlan el territorio. Estos no han conseguido reaccionar a la crisis de la urbanística moderna a través de una respuesta que pusiese en primer plano la sostenibilidad y el control de los impactos en el ambiente y el paisaje de muchas de las propuestas recientes de transformación del territorio. Sin querer resumir y simplificar un debate extremadamente complejo y difícil de explicar, se pueden destacar tres factores que han determinado la ineficacia de muchas propuestas urbanas después del funcionalismo. Estos son: 1) la banalización de las propuestas de expansión urbana, desarrolladas con herramientas típicas del funcionalismo como el *zoning*, 2) la inexistencia o ineficacia de los proyectos para reciclar la ciudad construida y la rápida obsolescencia de los grandes complejos modernos y 3) la incapacidad de proporcionar espacios híbridos que pudiesen satisfacer las necesidades de la sociedad contemporánea. La rigidez del análisis de muchos de aquellos proyectos urbanos ha creado espacios edificados pero, casi en ningún caso, una nueva ciudad o nuevos espacios para la vida urbana contemporánea. Estas tres razones no pretenden resumir el movimiento hacia el suburbio de los habitantes y de las funciones centrales, pero sí enfocar las razones disciplinares de este movimiento.

Por ello, la ciudad ya no es una unidad limitada y bien definida, claramente distinguible del territorio rural que la rodea, según la lógica figura/fondo. Massimo Cacciari ha llegado a decir que si la ciudad está en todas partes, pierde su sentido y ya no existe. Esto es, hoy no vivimos en ciudades sino en territorios (Cacciari, 2004).

Esta investigación se centra en el resultado de la transformación espacial generada por la difusión y en la omnipresencia de lo edificado en el espacio suburbano. Un análisis preciso del fenómeno del *urban sprawl* en este artículo es imposible pero, al omitir esta tarea, no se quiere justificar –o aceptar en manera acrítica– una tendencia de desarrollo que ha influido negativamente en términos ambientales y energéticos, sociales y económicos, sobre el territorio y el paisaje contemporáneos.

A pesar de todos los límites de una esquematización tan drástica, se puede reconocer en el territorio del *sprawl* una absoluta falta de jerarquía y estructura. En una realidad urbana heterogénea y fragmentaria –que Rem Koolhaas llamó ciudad genérica (Koolhaas, 2006)– ya son inútiles las explicaciones consolidadas del espacio que proporcionaba la urbanística, tanto en una escala local (la estructura centro-periferia y la separación entre urbano y rural), como a gran escala (el sistema continuo de centros urbanos divididos jerárquicamente por rangos según un orden reconocible).

“la expansión reciente (que más o menos empieza en la segunda mitad de los ‘60s) ocupa la mayor parte de la superficie urbanizada hasta hoy y coincide con la progresiva afirmación

del coche como elemento estructurante del crecimiento de la ciudad en su estructura centrífuga. A pesar de una primera fase tímida y poco estructurada, la explosión y la fragmentación del territorio urbanizado ha tenido un ritmo creciente y, casi siempre, un carácter irregular y espontáneo” (Portas, Domingues y Cabral, 2003, p. 77 –trad. M. Paris).

Esta descripción es la imagen de una ciudad banalizada y difundida en el territorio sin un proyecto unitario ni estrategia. En ella se pierde la idea de que el centro urbano corresponde con el centro geométrico. Por un lado porque, desde Euclides, es geoméricamente imposible determinar el centro de una figura que no tiene un límite preciso. Por el otro porque ya el centro no es el lugar más accesible, tal como era en las ciudades pre-modernas. La creación de nuevas infraestructuras por el tráfico privado ha aumentado el grado de accesibilidad de las áreas periféricas de las ciudades mucho más que de las áreas centrales. Las primeras tienen un contacto directo con los grandes ejes de tráfico rodado y con sus cruces. A este cambio no son ajenas las infraestructuras del transporte colectivo: si los aeropuertos siempre han sido construidos fuera de las ciudades por razones de seguridad y necesidad de espacio, hoy se mueven hacia la periferia las estaciones ferroviarias y de autobuses, los nudos de intercambio y los espacios de logística. El papel de esta nueva geografía de la accesibilidad es importante porque condiciona duramente las estrategias de localización –o de re-localización– de las funciones urbanas. En esta nueva situación, donde es fundamental la conexión directa con las infraestructuras del transporte privado y colectivo, cambia la distribución en el territorio de algunas de aquellas funciones que ya Christaller reconocía como centrales (actividades comerciales, servicios financieros, grandes funciones públicas como universidades, hospitales, etc.). Los promotores de estas nuevas actividades cambian sus estrategias de localización tanto que hoy en día éstas se encuentran tanto en los centros consolidados y en la periferia moderna, como en espacios de urbanización reciente o dispersas en el territorio. Esta migración de las actividades centrales desde el centro hacia los ámbitos más periféricos se acompaña de una transformación paralela en la manera de vivir que tienen los habitantes. Hoy, junto a las funciones centrales reconocidas por Christaller hay otros espacios y servicios, como los parques temáticos, los estadios de deporte, los auditorios, los museos y otros contenedores dedicados al ocio y a la cultura, aquellos que se conocen como máquinas híbridas (Boeri *et al.*, 1993). Cada uno de ellos atrae usuarios con temporalidades y modalidades distintas, muchas veces según el calendario de los eventos que acogen (por ejemplo el caso de los partidos de la temporada de un equipo deportivo o la relación entre actividad y condiciones climáticas de los parques temáticos).

El alto nivel de accesibilidad y la dotación de funciones especializadas son dos de las causas de la concentración en algunos ámbitos extraurbanos de flujos, tanto de usuarios como de informaciones, bienes y energías. En la estructura urbana estos movimientos se suman –y a veces sustituyen– a aquellos que orbitaban sobre un centro consolidado. La jerarquía territorial ya no se estructura según un rango ordenado de ciudades bien distintas entre ellas y separadas por medio de un territorio rural. La dispersión en el territorio de las funciones urbanas y de los habitantes hace necesaria una actualización del pensamiento de Alonso porque obliga a reconsiderar las bases que lo armaban (Fig. 2).

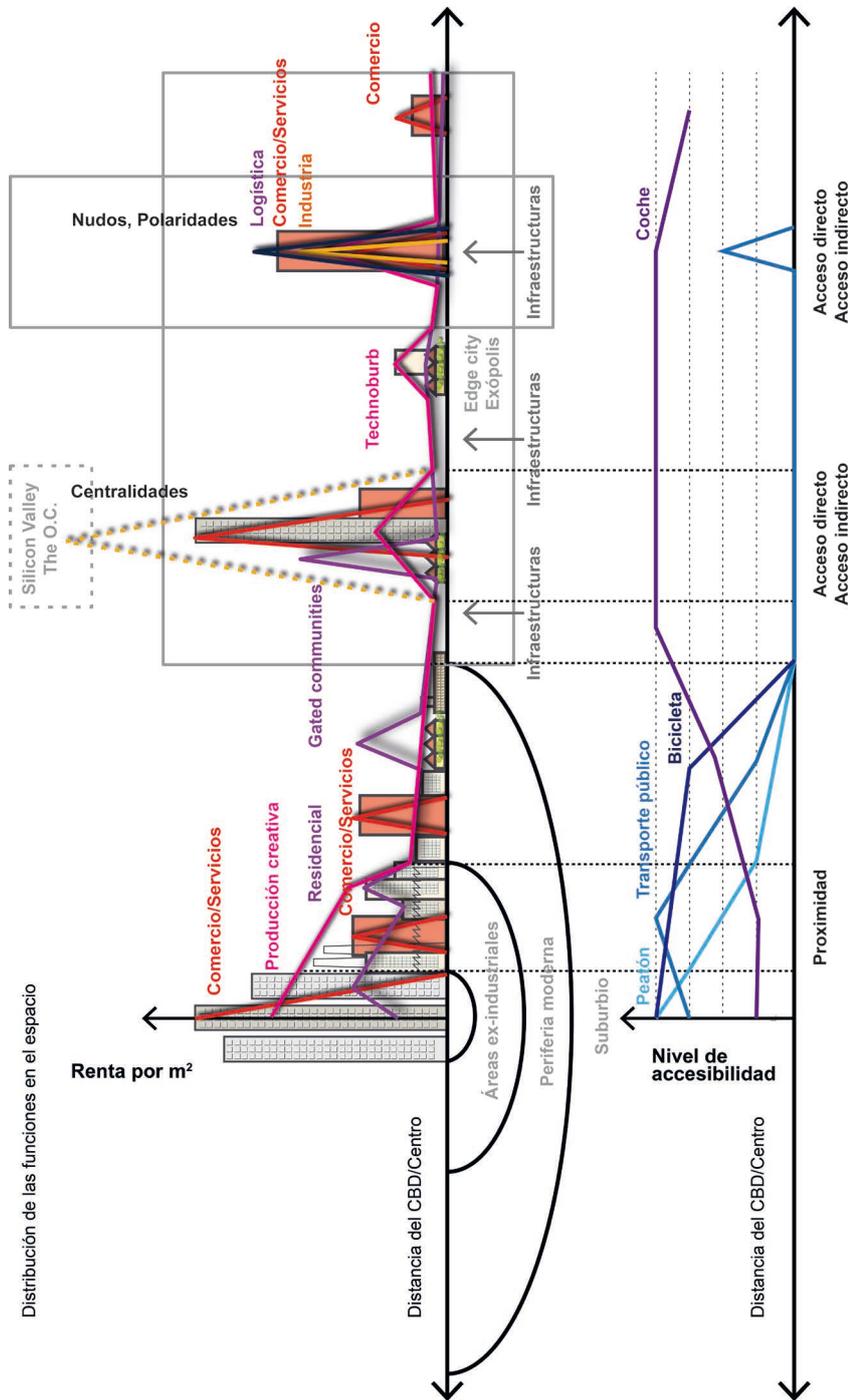


Fig. 2. El modelo de Alonso en el territorio contemporáneo. Elaboración M. Paris.

Las infraestructuras del tráfico rodado representan el esqueleto de la “exópolis” (Soja, 1999) o de la *edge city* (Garreau, 1992). En los pliegues de estos espacios se localizan funciones y habitantes que no encuentran su lugar en los centros urbanos consolidados. Son espacios donde aparecen innovadoras realidades, relacionadas a nuevos aspectos de la vida y de la producción inmaterial, como el *technburb* (Fishman, 1987). El centro consolidado ya no es el foco principal que atrae los flujos del territorio y estos se disipan en movimientos tangenciales que unen puntos distintos del continuo urbanizado. Estos movimientos se desarrollan de forma heterogénea, sin un sentido predominante o una dirección convergente pero, en la mayoría de los casos, tienen como punto de llegada o salida una de estas nuevas funciones centrales.

4. Hacia una nueva geografía de las funciones centrales: el legado de Lefebvre

En el párrafo anterior se ha explicado cómo el territorio se ha llenado de nuevos elementos, diferentes y a veces alternativos al centro tradicional, como consecuencia de la dispersión de las funciones centrales. Algunos de estos espacios son aquellos donde la gente compra, ve películas y conciertos. A la vez son aquellos ámbitos donde la gente da un paseo, se encuentra con los demás, se presenta y se representa, dando lugar a fenómenos de socialidad débil. Para detectar y comprender estos espacios de centralidad alternativa es necesario disponer de una capacidad de comprensión diferente (Amin y Thrift, 2005). Si se utilizara sólo el concepto de centro consolidado para investigar, estos espacios pasarían desapercibidos, a pesar de que hoy son capaces de acercar e interesar a los habitantes, como verdaderos focos de atracción. Para definirlos es necesario mover la atención desde el centro como lugar físico a la centralidad como valor o –mejor dicho– como sistema de valores.

Portas, Domingues y Cabral en un libro reciente afirman:

“En la ciudad existen algunos factores problemáticos, como las condiciones de accesibilidad, los conflictos con el entorno, el rechazo cultural de tipologías arquitectónicas aisladas o en altura, que hacen incompatibles algunas inversiones inmobiliarias (la creación de espacios productivos, comerciales, del ocio, etc.). Estos factores son la razón por la que estas funciones se mueven a otro lado. El movimiento es la causa de la pérdida de valores de centralidad de los núcleos tradicionales y su desplazamiento hacia áreas diversas; antes, hacia ámbitos urbanos o centrales y después en aquellos vacíos del urbano periférico” (Portas, Domingues y Cabral, 2011, p. 99 –trad. M. Paris).

Los efectos de este movimiento de las funciones centrales en el territorio se hacen evidentes en la geografía dispersa, articulada e inestable de los lugares centrales, resultado de la nueva estructura de la temporalidad y de la movilidad (Secchi, 1998). Esta geografía es un sistema compuesto, por un lado por centros urbanos consolidados, y por el otro por elementos nuevos, a menudo dispersos en el territorio –esto es, no geométricamente centrales– pero dotados de un marcado carácter de centralidad.

En este sentido, es importante la visión de Henri Lefebvre, que dedicó al centro y a la centralidad una amplia porción de su trabajo de investigación. En 1968 afirmó: “Por lo que respecta a países industriales, es lícito concebir ciudades

policéntricas, centralidades diferenciadas y renovadas e incluso centralidades móviles (culturales, por ejemplo)” aunque “la desaparición de la centralidad no se impone ni teórica ni prácticamente”⁴. El movimiento de las funciones centrales desde los centros consolidados hacia el territorio ha tenido efectos discutibles. Por un lado, según algunos autores, ha representado la destrucción de aquel concentrado de interacciones, intercambios y relaciones presentes en las realidades urbanas centrales (Jacobs, 1961), o el motor de procesos de gentrificación (Álvarez, 2006; Martínez, 2009), o el vaciamiento de sentido de alguno de ellos. Por otro, este desplazamiento ha contribuido a la difusión de centralidades alternativas en el territorio y a la creación de realidades urbanas policéntricas. Sin pretender resumir estos temas complejos, operación que llevaría a muchas generalizaciones, de todas estas contribuciones se saca la idea de que los caracteres de atracción y dinamización de las funciones centrales en el entorno ya no dependen del simple valor posicional, sino que lo hacen del valor de centralidad originado por la interacción entre las personas y los espacios de estas funciones.

Según Lefebvre, la centralidad, para los que estudian el territorio, es la esencia misma del fenómeno urbano. Lefebvre no la definía como un carácter estático, si no todo lo contrario, esto es, como un movimiento dialéctico que, a lo largo del tiempo, crea y cambia. La centralidad es aquel carácter de los lugares que permite que cada punto del territorio pueda ser un centro, caracterizar el entorno y llenarlo de sentido. Por ello, la centralidad no es un contenedor –un espacio definido– sino un contenido. ¿Qué es lo que lo compone? Según el sociólogo francés, la centralidad es una abundancia de objetos múltiples, yuxtapuestos, superpuestos, acumulados, pero también es el carácter de aquellos espacios donde la gente se empuja y se cruza (Lefebvre, 1970). Otro autor, Lineu Castello, define la centralidad como la capacidad de atracción de las actividades centrales (Castello, 2010) y por ello:

“un ámbito adquiere un alto grado de atracción de actividades urbanas centrales cuando llega a polarizar, hacia él, poblaciones y flujos: este criterio tiene en cuenta la concentración de las actividades, la densidad de servicios y el *mix* funcional que hace (este ámbito, ndt.) una parte distinta, especial, con respecto al resto de la ciudad” (Castello, 2010, p. 112).

De esta forma, el brasileño tiene en cuenta la centralidad como proceso dinámico en el que aspectos socio-económicos y espaciales concurren para distinguir un ámbito específico del contexto y lo hacen importante para el territorio (Queirós, 2012). Hoy en día las funciones centrales no son, al contrario de lo que decía Christaller, una exclusiva urbana. Muy a menudo se encuentran en las espacialidades olvidadas (Amin y Thrift, 2005) de lo urbano, dando lugar a una nueva geografía de los valores posicionales (Secchi, 2008) donde ámbitos periféricos y extraurbanos adquieren papeles importantes –y una considerable subida de los valores inmobiliarios– con respecto al resto de la ciudad.

Según las nuevas estrategias desarrolladas, las funciones centrales se localizan en los espacios intersticiales de las infraestructuras o en las transformaciones de los contenedores monofuncionales creados por el movimiento moderno. Lefebvre en su obra «La revolución urbana» afirma:

“La centralidad define lo u-tópico (lo que no tiene lugar propio; pero que lo busca). Y lo u-tópico define la centralidad. La

⁴ Lefebvre, Henri (1968): «Le Droit à la ville». Anthropos, París, p. 90.

separación de los fragmentos y de los contenidos, o su reunión confusa, no pueden definir (y por consiguiente, expresar) el fenómeno urbano. Es necesaria una lectura total que reúne las lexias (es decir, las lecturas parciales) de los geógrafos, demógrafos, economistas, sociólogos, semiólogos, etc.” (Lefebvre, 1970, p. 177)

Para llegar a esta lectura compleja se propondrá, en los párrafos siguientes, reconsiderar los aspectos propios de la centralidad en las manifestaciones del territorio contemporáneo. Para ello se analizarán aquellos espacios que hoy presentan –aunque en formas no convencionales– aquellos caracteres que hasta ahora habían sido exclusivos del centro urbano. De este modo se puede llegar a reconstruir la geografía de las funciones centrales como sistema. Una vez reconstruido, se puede volver a reflexionar sobre la jerarquía de los centros y sobre sus relaciones sin correr el riesgo, esta vez, de no considerar todos sus elementos.

5. Reconocer los lugares de centralidad

Entre las reflexiones recientes sobre este tema una de las más importantes es aquella desarrollada por Nuno Portas, Alvaro Domingues y Joao Cabral en su libro «Políticas Urbanas II». Ellos definen la centralidad como un concepto de origen geográfico que hay que utilizar como modelo explicativo para los sistemas urbanos a través la lógica económica de la agregación de funciones comerciales y servicios (los bienes y servicios centrales que estudiaba Christaller). Además, reconocen que esta teoría tiene que adaptarse a las nuevas condiciones de los flujos de informaciones y a la polarización del territorio. Esta, como consecuencia de la transformaciones relacionadas con la movilidad y los diversos grados de accesibilidad del espacio, dan origen a paradigmas diversos y a una perturbación de los modelos que se han producido hasta ahora para estudiar la jerarquía del territorio (Portas *et al.*, 2011). Se fijan de forma especial en aquellos ámbitos que tienen altos niveles de accesibilidad y que concentran más funciones centrales de escala supralocal, es decir, que atraen a grandes flujos de usuarios.

“El modelo una ciudad-un centro está realmente sobrepasado. Los cambios radicales que han llevado al salto de escala de la ciudad (punto) a lo urbano (superficie) han tenido como consecuencia la explosión y la fragmentación de la centralidad. En otros términos esto significa que la lógica de localización de las funciones direccionales ya no coincide necesariamente con aquella donde el centro consolidado es el ámbito que ofrece las condiciones más ventajosas. La crisis que origina esta situación (con causas y consecuencias muy complejas) perjudica la imagen del centro y favorece diagnosis hipocondriacas que van desde su desertificación por la acusación de ser inseguro, hasta la fuga de actividades debido a la degradación, etc. Por un lado, todo esto ha llevado a un aumento de las inversiones en proyectos de rehabilitación de los centros consolidados. Por el otro, esta es la razón por la que se han ignorado otros lugares del territorio urbanizado, que representan caracteres de centralidad emergente”(Portas, Domingues y Cabral, 2003, p. 96 –trad. M. Paris).

Para comprender la contribución de estos autores hay que distinguir entre el concepto de centralidad como agregación de funciones centrales y el de centralidad como carácter de los lugares, conceptos que se suelen confundir. Por ello, conviene llamar “centralidades emergentes” a aquellos ámbitos de agregación de funciones centrales y “centralidad” a su carácter específico. Esta distinción terminológica permite destacar que no todas las agregaciones de funciones centrales en el territorio pueden llegar a ser centralidades emergentes y, al mismo tiempo, que la centralidad no es consecuencia directa de la simple agregación funcional.

Son centralidades emergentes aquellos agregados de funciones centrales distintas, dotadas de un alto grado de accesibilidad que atraen y estimulan a sus propios usuarios/consumidores. La capacidad de estimular es un carácter que muchos centros consolidados que hoy en día son musealizados, vaciados de habitantes, valores y funciones, han perdido. Por ello Lineu Castello dice que los estímulos pasan a través de la interacción entre hombre y ambiente y que existen distintos tipos de estímulos relacionados con valores socio-culturales, morfológicos y del imaginario, estímulos funcionales y de la percepción. A través de este conjunto de *inputs* los usuarios de estos ámbitos viven experiencias diversas y, al mismo tiempo, hacen que estos espacios sean verdaderos lugares –espacios con un nombre y una identidad (De las Rivas, 1992). Cabe definir cuáles son aquellas centralidades emergentes como lugares y la forma de reconocerlas en el territorio. Para ello, se propone aquí una metodología operativa que permita reconocer la centralidad y reflexionar sobre ella. Para demostrar su validez se aplicará a un caso real: la región de Lombardía, en el norte de Italia. Este caso ha sido elegido por dos razones: una relacionada a la presencia de un tejido urbano difuso en el territorio de la región, y la otra por la posibilidad de confrontar esta investigación con una serie de estudios preexistentes y contrastar así los resultados obtenidos.

El territorio de Lombardía muestra muchos de aquellos caracteres que se ya se han destacado en los párrafos precedentes y que denotan una importante difusión de lo edificado en el territorio. Tanto las funciones como los modos urbanos de vivir y usar el espacio están distribuidos de forma heterogénea en todo el territorio regional y siguen la geografía de las infraestructuras. Este fenómeno de difusión ya se encuentra en una fase madura, tanto que ya en 1993 los autores del libro «El territorio che cambia» destacaban el nivel de expansión que habían alcanzado los artefactos edilicios en la llanura lombarda y su disposición irregular; una casualidad que manifestaba una falta de diseño y de un proyecto (Boeri *et al.*, 1993). Otras contribuciones más recientes confirman esta realidad, que se ha ralentizado sólo en presencia de una negativa coyuntura económica que ha contraído la tendencia expansiva de lo edificado y el consumo de suelo en los últimos años (Coppola, 2012). En un reciente estudio se afirma:

“Las relaciones ya no están orientadas a ámbitos de proximidad o locales y la movilidad pendular ha crecido bajo la influencia de las relaciones entre polaridades menores, que no están basadas solo en un prevalente movimiento radial. Además de esto, adquieren cada vez más importancia los movimientos de periferia a periferia” (IRER, 2009, p. 385 –trad. M. Paris).

Esta transformación ha cambiado por completo la estructura del territorio, que ha pasado a ser de tipo policéntrico. Este cambio se manifiesta tanto en el área de Milán como en el conjunto de la región, donde se nota en la movilidad y en los estilos de vida y consumo de sus habitantes (IRER, 2009). Todos estos aspectos han

sido considerados en un programa de investigación interuniversitario⁵ que, a través de un enfoque interdisciplinar, ha estudiado la presencia de polaridades comerciales en el territorio de tres regiones del norte de Italia y, entre ellas, la Lombardía. Según lo afirmado en la presentación del volumen que resume la investigación, en el trabajo se ha definido una metodología analítica y de evaluación de los nuevos formatos comerciales, y además se ha representado sus tendencias de localización dentro del ámbito de estudio (que comprende los territorios de las tres regiones). Todo ello para proporcionar un inédito cuadro de unión del fenómeno (Brunetta y Morandi, 2009).

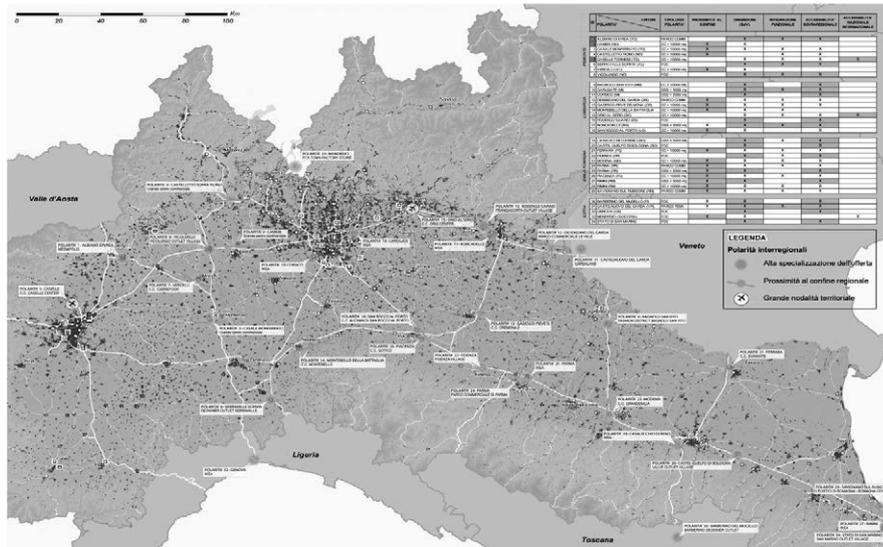


Fig. 3. Polaridades. Caracteres comerciales y territoriales

Fuente: Brunetta, Grazia; Morandi, Corinna (2009): «Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: Un approccio interregionale». Alinea, Florencia, p. 60.

Un punto importante de la investigación es la reconstrucción de un cuadro territorial donde se han estudiado con detenimiento las diferentes estructuras comerciales. Otro es haber elaborado una metodología para detectar cuáles de aquellas estructuras pudieran ser grandes polaridades comerciales (Fig. 3). Esta metodología, precisa y basada tanto en factores cuantitativos como en observaciones estratégicas es muy eficaz a la hora de analizar las agregaciones de funciones comerciales.

Para llevar al cabo el estudio del caso se ha reinterpretado la categorización propuesta por Portas, Domingues y Cabral que dividen las centralidades –es decir, las agregaciones de funciones centrales– en centros, nudos y polos. Esta clasificación enriquecida con otras contribuciones de autores contemporáneos es útil porque, no solo describe las centralidades emergentes, sino que enfoca el papel que ellas tienen en el territorio. Además, esta subdivisión representa uno de los intentos de

⁵ Programa interuniversitario de investigación llamado “La valutazione dell’impatto territoriale delle grandi polarità commerciali: *factory outlet centre*, *multiplex*, *parchi commerciali*. Un approccio interregionale” que se ha promovido por parte del DITER del Politecnico di Torino y de la Università di Torino, por el DiAP del Politecnico di Milano y por el Dipartimento di Economia dell’Università di Parma.

superar el vacío disciplinar del urbanismo sobre estos aspectos. A menudo, dentro de la urbanística, estos espacios han sido ignorados o vistos simplemente como accesorios y funcionales, casi como simples infraestructuras o espacios técnicos. Como herramienta de reflexión esta taxonomía no tiene que obligar a quien la va a utilizar a reducir la gran variedad de espacios de vida, consumo, intercambio y movilidad del territorio contemporáneo a través de una rígida práctica definitoria. Al revés, tiene que facilitar la toma de contacto de un fenómeno tan heterogéneo gracias a un enfoque sistemático. La posible/probable confusión y superposición de las diversas tipologías no tiene que representar un límite, sino que tiene que ser una demostración de la extraordinaria variedad del sistema que estudian aquellos que se enfrentan al tema de la centralidad. Los portugueses destacan que la dificultad de clasificar los distintos tipos de centralidad alternativa, relacionada con la superposición entre ellos, deriva de tres factores principales: 1) la interconexión que existe entre ellos, imputable a las distintas redes (infraestructurales, de datos, de informaciones y de intereses) que las conectan, 2) la variabilidad en la escala de los efectos que conlleva cada una de las funciones que se instala en el territorio y 3) la dificultad de relacionar causas y efectos en un contexto de dinámicas de flujos (Portas *et al.*, 2011).

En la clasificación que proponen Portas, Domingues y Cabral, las centralidades (Cuadro 1) pueden ser clasificadas por tipologías como centros, nudos y polos, clasificación que tiene en cuenta aspectos como su localización (en los núcleos densos, dispersos en el territorio o en los cruces de las infraestructuras), y su tendencia a la agrupación (funciones aisladas o agregados de funciones centrales, tanto homogéneos como heterogéneos).

		AGRUPACIÓN		
		Funciones aisladas	Centralidades homogéneas	Centralidades heterogéneas
LOCALIZACIÓN	Núcleos densos	-	Ciudadelas	Centros tradicionales
	Dispersos en el territorio	Monofunciones modernas	Polígonos/Polos	Centralidades emergentes
	Cruces de infraestructuras	Monofunciones modernas	Nudos	Lugares de centralidad

Tabla 1. Clasificar las funciones centrales. Elaboración propia.

Como este artículo está enfocado al estudio de los fenómenos territoriales emergentes, se profundiza sobre todo en las agregaciones funcionales que más influencia tienen en el espacio, tanto a nivel territorial, como económico y social: los Centros, los Nudos y los Polos. Además, se desarrolla un discurso específico para los definidos como “Lugares de centralidad”, que no aparecen en la taxonomía propuesta por los investigadores portugueses.

5.1. Centros o centralidades emergentes

Los centros, según los autores portugueses, son aquellos ámbitos donde se produce una mayor concentración de funciones centrales que no pertenecen a los núcleos urbanos densos (y por eso son una alternativa a ellos). Al concentrar más de una función, son espacios polifuncionales⁶, donde coexisten comercio, servicios,

⁶ Las funciones centrales que se han mapeado corresponden a tres campos distintos (entre paréntesis la fuente de los datos). Por el comercio: Grandes Estructuras de venta con una superficie de venta

ocio y cultura. Son espacios que concentran lo cotidiano y lo lúdico y que, debido a esta doble naturaleza, tienen cierto grado de urbanidad. Este carácter no se detecta, por ejemplo, cuando se concentran actividades industriales y logísticas. Además, estas últimas, como se hacía con el funcionalismo, suelen encontrarse en polígonos rígidamente ordenados, frente a muchas de las centralidades emergentes que se producen a raíz de agregaciones espontáneas y relacionadas a oportunidades puntuales de transformación o estrategias específicas de los operadores. La condición de centralidad es fruto de las maneras de utilizar y colonizar el espacio que desarrollan los usuarios de las distintas funciones. Por ello, no se puede decir que en cada centralidad emergente, así como en cada núcleo consolidado, la condición de centralidad sea distribuida de forma homogénea (Portas *et al.*, 2011). Depende de cada situación particular. Por esta razón, y en parte por su especialización, estos centros tienden a crear sistemas de relaciones donde se integran con algunos a la vez que compiten con otros. También se puede dar el caso de que el conjunto funcione como un sistema sinérgico de distribución de servicios.

5.2. Nudos

Los nudos son para Portas, Domingues y Cabral los ámbitos de agregación de funciones centrales localizados en los cruces de las infraestructuras donde se encuentra, por un lado, conexiones preferentes con otros puntos de la red, y por otro, donde se realiza el intercambio modal (de transporte privado a público, de individual a colectivo, etc.). Por ejemplo los autores dicen: “Las salidas de las autopistas actúan como verdaderos agujeros negros –que aceleran el tiempo y comprimen el espacio, que intensifican las fuerzas atractivas de la gravitación– y que permite el acceso a distintas espacialidades y temporalidades que pueden ser representadas solo a través de una pluralidad de escalas y técnicas” (2003, p. 33).

Las dificultades de representación pueden hacer referencia a la gran variedad de situaciones posibles, por lo que el concepto de nudo no es ni estable ni fácilmente definible, pero tanto mayores son sus efectos cuantos más sistemas de transporte se cruzan o convergen en él (Portas *et al.*, 2011). Estos aspectos refuerzan la condición de alta accesibilidad de los nudos y, por ello, a menudo los operadores los eligen por localizar las funciones logísticas, la industria o determinados tipos de servicio. Cuando se ha intentado aplicar esta definición a los nudos de la Región de Lombardía ha sido necesario diversificar el enfoque. Se han dado muchos casos en los que un centro coincidía con un nudo⁷ o que estaba contenido en él. Por ello

mayor de 5.000 m² y centros comerciales con una superficie de venta mayor de 10.000 m², (Regione Lombardia, Osservatorio del Commercio, Sistema Informativo del Commercio. Atto ricognitivo 30 giugno 2011), Centros comerciales con GLA –Gross Leasable Area– mayor de 15.000 m² y Grandes Estructuras de venta con GLA mayor de 15.000 m² en proyecto (Infocommercio.it, 2012). *Cash & Carry* y *Factory Outlet Center* (Infocommercio.it, 2012). Por la cultura: Polos culturales (Teatros, Archivos, Bibliotecas) reconocidos a nivel estatal y regional (Regione Lombardia, Elenco delle raccolte museali e dei musei riconosciuti in Lombardia, publicado en BURL Serie Ordinaria n. 26 - Lunedì 27 giugno 2011), Sitios Unesco (Unesco, 2012), Ferias (Regione Lombardia). Por el ocio: estadios con más de 4.000 asientos (Regione Lombardia), Multiplex cinematográficos (Infocommercio.it, 2012), Parques temáticos (Parksmania.it, 2012)

⁷ Los nudos de la Fig. 4 pertenecen a tres tipologías de infraestructuras. La primera es aquella de las estaciones de ferrocarril, clasificadas como “Grandes estaciones”, “Medio-Grandes estaciones” (más de 6.000 pasajeros al día) y las “Estaciones de mercancías” clasificados por RFI-Rete Ferroviaria Italiana (datos disponibles en www.rfi.it). La segunda es la de los aeropuertos, y por ello se han mapeado todos aquellos que tienen licencia ENAC en Lombardia (Milán Malpensa – MPX, Milán Linate – LIN, Il Caravaggio Bergamo-Orio al Serio – BGY, Brescia Montichiari – MON). La tercera se compone por los ámbitos servidos por los cruces de dos o más autopistas o autovías. Por ello se ha recogido la información oficial sobre las infraestructuras de la Región Lombardia (disponible en <http://www.cartografia.regione.lombardia.it>).

hay que destacar dos cosas: en primer lugar que los operadores del comercio y de los servicios consideran estos espacios como ámbitos estratégicos para sus actividades y los están colonizando con sus edificios-contenedores. Por otra parte, se nota en tanto haya una serie de grandes nudos, localizados en los cruces de las infraestructuras o en algunos grandes colectores del transporte colectivo, que a la vez son núcleos de servicios y funciones, y donde las actividades principales ya no están relacionadas con la movilización de los flujos, aunque dependen de ellos.

5.3. Polos/polaridades

Con el término polo o polaridad Portas, Domingues y Cabral entienden una variedad de realidades distintas que tienen como rasgo común la capacidad de atracción de flujos distintos por partes de actividades que tienen una “masa” considerable (Portas *et al.*, 2001). El término masa puede referirse a muchos aspectos distintos, referidos a caracteres dimensionales, como las “grandes estructuras para el tiempo libre” estudiadas por Usai (Usai, 2011) o las “megaestructuras de gran ocupación de suelo” (Morandi *et al.*, 2009). Al mismo tiempo, el término masa puede referirse también a la propiedad de concentrar tráfico y actividades que, por ejemplo, Koolhaas define *bigness* (Koolhaas, 1994). Cuando hablan de la atracción de polaridades, los autores se refieren específicamente a la «Teoría de los lugares centrales» de Christaller. Porque los polos son centralidades que constituyen un sistema en red de ámbitos que se hacen competencia y, al mismo tiempo, se integran (Portas, 2004), y esta doble naturaleza influye –y perturba– la jerarquía de los centros consolidados, vaciándolos. Cuando una polaridad consigue atraer a diversas funciones, quizás gracias a un especial nivel de accesibilidad, funciona como verdadero motor de urbanidad (Portas *et al.*, 2011). Por demostrar la capacidad atractiva de las polaridades lombardas se ha creado un modelo de flujos de sus usuarios gracias a los datos de la aplicación Foursquare⁸.

El resultado (Fig. 4) es la imagen de la geografía de las funciones centrales de la región de Lombardía tal y como se ha estudiado a través de la taxonomía propuesta por Portas, Domingues y Cabral. Por un lado, en ella se confirman las conclusiones del citado programa de investigación interuniversitario, con la presencia de un número limitado de grandes polaridades comerciales a lo largo de las infraestructuras principales del tráfico rodado. Estas polaridades se sitúan tanto en el eje que une la ciudad de Milán con Bérgamo y Brescia (en sentido este-oeste) como en el sistema de las *tangenziali*, las rondas que rodean la capital regional. Al mismo tiempo, el cuadro general aparece más articulado. En primer lugar, al no considerar solo las polaridades comerciales, se aprecia la presencia de un número mayor de elementos del sistema. Es decir, no es un simple aumento en el número de las polaridades sino que nacen nuevas tipologías de centralidades.

lombardia.it) que se ha tenido que actualizar con las nuevas infraestructuras realizadas y aquellas en proyecto o en desarrollo. Por último se ha mapeado la información sobre las funciones logísticas gracias a los datos proporcionados por Terminali Italia S.R.L. (disponibles en www.terminalitalia.it) y aquellos del libro Da Rios, Giovanni; Gattuso, Domenico (2003): «La mobilità delle merci nell'area metropolitana milanese». Franco Angeli, Milán.

⁸ Foursquare es una aplicación que se basa en la geolocalización de los datos adquiridos a través de los *smartphone*. Es decir, se trata de recoger los *inputs* enviados por los usuarios de esta aplicación que, de forma voluntaria y autónoma, eligen ejecutar un *check-in* en un lugar preregistrado. Así que dejan una huella clara de su paso por allí y pueden compartirlo a través de otras redes sociales. El conjunto de los datos georreferenciados está disponible en <http://www.4sqmap.com/>. Estas informaciones permiten crear una foto fija, en un determinado momento, del número de personas que ha estado en un determinado lugar y, en otros términos, determinar qué lugares han atraído a más personas.

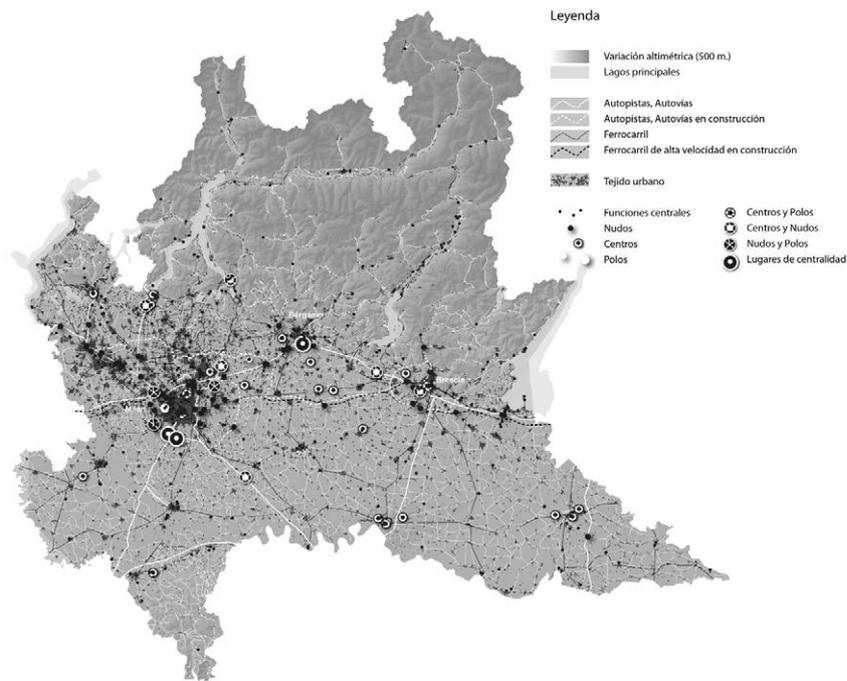


Fig. 4. Geografía de las funciones centrales en Lombardía. Elaboración propia.

Lo que se pretende demostrar a través de este caso de estudio es que hay centralidades que se corresponden de forma precisa con los caracteres destacados en cada una de las distintas definiciones, pero que a la vez hay otros casos de situaciones híbridas, que mezclan los rasgos de dos tipologías, hasta llegar a algo más complejo. En este sentido Lineu Castello dice: “hay áreas del centro de la ciudad que, además de ser más reconocibles (es decir, que tienen una fuerte identidad), son mejor percibidas por la gente (es decir, son más fáciles de interpretar), y por ello se refuerza un sentido de atención hacia estos espacios. Esto se debe a su intensa utilización (que nos demuestra que la gente disfruta cuando los usa)”(Castello, 2010, pp. 110-111).

Hay que reconocer que hoy en día estos caracteres se pueden encontrar en alguna de estas nuevas centralidades, aunque esté dispersa en el territorio u olvidada en los intersticios de lo urbano contemporáneo. Estos ámbitos no son simples suma de funciones, sino espacios múltiples (Ascher, 2004) donde se acumulan e interactúan elementos distintos, fruto de racionalidades y lógicas contemporáneas. Al mismo tiempo, sus usuarios/habitantes perciben estos espacios como verdaderos lugares y, por ello, estas centralidades adquieren un papel preeminente en el territorio, tanto a escala urbana como a escala regional. Estos lugares son espacios dotados de una identidad y una urbanidad específica. En el gráfico de la figura 5 se destaca cómo aquellos lugares que son centros, nudos y polos a la vez son los más frecuentados. Por definirlos a través de las palabras de Lefebvre, son espacios lúdicos, donde coexisten espacios de intercambio y circulación, espacios políticos y espacios culturales (Lefebvre, 1970). Se ha decidido denominarlos “lugares de centralidad”.

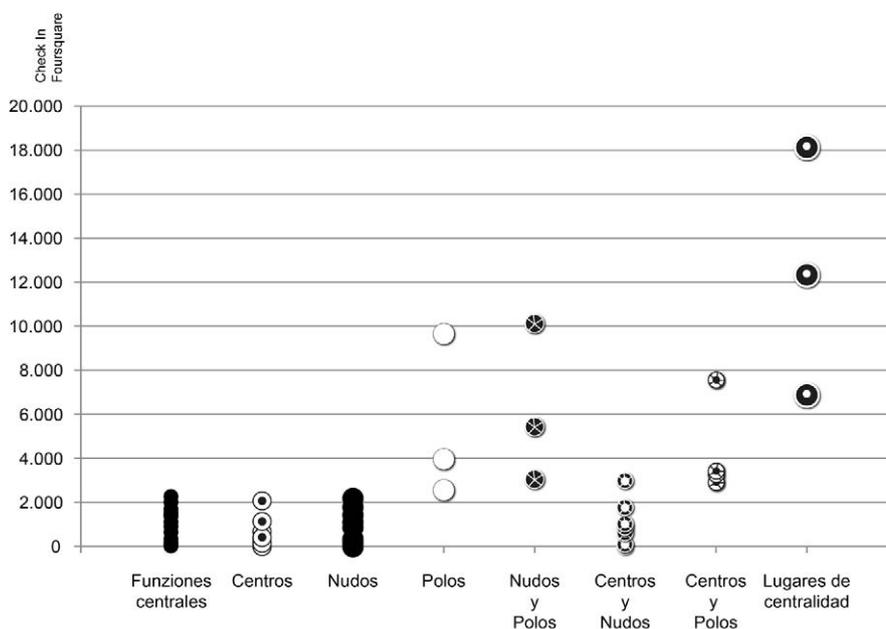


Fig. 5. El espacio colonizado por los usuarios. *Check-in* por tipología. Elaboración M. Paris. Fuente: Foursquare.com, 2012

Los lugares de centralidad son ámbitos donde se encuentran edificios-contenedores y espacios libres, propiedad ambos de empresas privadas y gestionados por ellas. En estos espacios se encuentra lo que James Corner llama una ecología de varios sistemas, que funciona de una forma dinámica, a través de una red de distintas interacciones (Corner, 2006). Además, en estos espacios se experimentan nuevas formas de colectivización del espacio (Ley Bosch, 2005). Estos ámbitos dan lugar a muchos grupos de habitantes temporales, que en la ciudad contemporánea se encuentran dispersos y segregados, espacios donde tener un intercambio. Según Toyo Ito (1992), estas estructuras fragmentan las funciones que antes estaban localizadas en las casas y las llevan fuera, difuminándolas por la ciudad (Ito, 1992). Al mismo tiempo, estos lugares crean nuevas fragmentaciones, tanto físicas (las infraestructuras que las conectan también hacen efecto barreras) como sociales (excluyendo a todos aquellos que no pueden ser clientes o consumidores).

Esta identidad precisa, que hace que éstos sean espacios de relación e intercambio, es el rasgo de urbanidad que diferencia los lugares de centralidad de las simples agregaciones de funciones centrales y de las polaridades.

6. Conclusiones

En este artículo se ha reflexionado sobre las transformaciones que ha sufrido el concepto de centro utilizado en urbanística y sobre su utilidad para analizar y explicar la ciudad contemporánea. La primera conclusión a la que se ha llegado es que hay que desplazar la atención desde el centro, como concepto, a la centralidad, entendida tanto como ámbito de agregación de las funciones centrales, como carácter. A continuación se han estudiado las propiedades y los efectos que tienen los ámbitos dotados de centralidad en el territorio. Estos ámbitos no se corresponden necesariamente, hoy en día, con los centros consolidados de las

ciudades pre-modernas. Todo esto ha puesto en evidencia la necesidad de estudiar nuevos espacios de la ciudad contemporánea a través de un renovado conjunto de conceptos, porque aquellos usados hasta hoy ya no son suficientes –o eficaces– para ello. Así, se ha presentado una nueva metodología para detectar y mapificar estas nuevas áreas, basada en una reciente propuesta taxonómica de Portas, Domingues y Cabral. Una vez que se ha intentado aplicar esta metodología a un caso práctico –la región Lombardía, en el norte de Italia– se han confirmado las hipótesis iniciales del estudio. Al mismo tiempo, se ha podido comprobar que la geografía de la centralidad hoy está basada en un conjunto de elementos distintos. Por un lado, las funciones centrales siguen estando arraigadas en el centro consolidado. Paralelamente a lo anterior, muchas funciones han salido y se han difundido en el territorio. Su distribución es muy heterogénea y, junto a muchas funciones aisladas, se reconocen ámbitos de agregación de estas, que hemos llamado centralidades. Una vez reconstruida la geografía de estas centralidades, se puede observar que junto a elementos que se corresponden con las definiciones de los portugueses, hay otros casos de agregaciones híbridas, que adquieren un papel diverso y más importantes en el territorio. Estos híbridos se han definido como lugares de centralidad y el artículo se cierra con un estudio de sus características principales y de las consecuencias que conlleva su localización en el territorio.

Los resultados obtenidos a través de esta metodología en el caso práctico demuestran de forma cuantitativa parte de los resultados obtenidos en el Programa de investigación interuniversitario «La valutazione dell’impatto territoriale delle grandi polarità commerciali: *factory outlet centre, multiplex, parchi commerciali. Un approccio interregionale*». Al mismo tiempo, este estudio ha permitido, por un lado, la actualización al 2012 de los datos de aquel estudio, y por otro mejorar su enfoque porque ya no se han tomado en consideración solo las polaridades comerciales, sino que se han integrado con las funciones de cultura, ocio, etc. El resultado es una geografía de la centralidad más precisa y anclada en un número mayor de funciones. Esto permitirá mejorar nuestra capacidad de conocer y de reflexionar sobre el espacio, tanto en sus caracteres como en sus potencialidades. Por ello, se demuestra que solo algunas de las grandes polaridades comerciales son realmente atractivas por los consumidores/usuarios. Todo esto puede ser un primer paso para un estudio específico que trate aquellos aspectos que favorecen la atracción y de aquellos lugares que estimulan sus habitantes. Lo que se propone aquí es simplemente la aplicación de una taxonomía nueva como intento de llegar a la comprensión de unos aspectos del territorio a través de datos y lecturas diferentes.

Bibliografía

- ALONSO, William (1964): *Location and land use: toward a general theory of land rent*. Harvard University Press, Cambridge.
- ÁLVAREZ MORA, Alfonso (2006): *El mito del centro histórico: el espacio de prestigio y la desigualdad*. Universidad Iberoamericana Puebla, Puebla.
- AMIN, Ash & THRIFT, Nigel (2005): *Cities: reimagining the urban*. Polity Press, Cambridge.
- AUROUSSEAU, M. (1921): "The Distribution of Population: A constructive Problem" en *Geographic Review*, núm. 11, pp. 563-92.
- BATTY, Michael (2011): "When all the world's a city" en *Environment and Planning*, núm. 43, pp. 765-772.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline & CHABOT, Georges (1970): *Tratado de geografía urbana*. Vicens Vives, Barcelona.
- BOERI, Stefano; LANZANI, Arturo & MARINI, Edoardo (1993): *Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*. AIM-Abitare Segesta, Milán.
- BONOMI, Aldo & ABRUZZESE, Alberto (2004): *La città infinita*. B. Mondadori, Milán.
- BRUNETTA, Grazia & MORANDI, Corinna (2009): *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: un approccio interregionale*. Alinea, Florencia.
- CACCIARI, Massimo (2004): *La città*. Pazzini Stampatore Editore, Rímìni.
- CASTELLO, Lineu (2010): *Rethinking the meaning of place: conceiving place in architecture-urbanism*. Ashgate Pub. Co., Farnham.
- CASTELLS, Manuel (1999): *La Era de la información: economía, sociedad y cultura*. Siglo Veintiuno Editores, México.
- CHRISTALLER, Walter (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomische-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. N.d., Jena.
- COPPOLA, Alessandro (2012): *Apocalypse Town: Cronache dalla fine della civiltà urbana*. Editori Laterza, Roma.
- COX, Harvey G. (1966): *The secular city: secularization and urbanization in theological perspective*. Macmillan, Nueva York.
- DE LAS RIVAS SANZ, Juan L. (1992): *El espacio como lugar: sobre la naturaleza de la forma urbana*. Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones, Valladolid.
- FISHMAN, Robert (1987): *Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia*. Basic Books, Nueva York.
- FONT, Antonio A. (2007): *La Explosión de la ciudad: transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*. Ministerio de Vivienda, Barcelona.
- GARREAU, Joel (1992): *Edge city: life on the new frontier*. Anchor Books, Nueva York.

- GOVERNA, Francesca & MEMOLI, Maurizio (2011): *Geografie dell'urbano: spazi, politiche, pratiche della città*. Carocci, Roma.
- JACOBS, Jane (1961): *The death and life of great American cities*. Random House, Nueva York.
- HALL, Peter (1997): *Megacities, world cities and global cities*. Stichting Megacities 2000, Amsterdam.
- HARRIS, Chauncy D. & ULLMAN, Edward (1945): "The Nature of Cities" en *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, núm. 242, pp. 7-17.
- HARVEY, David (1973): *Explanation in geography*. Edward Arnold, London.
- HILLIER, Bill & HANSON, Janet (1984): *The social logic of space*. Cambridge University Press, Cambridge.
- HOYT, Homer (1972): *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Federal Housing Administration, Washington.
- KOOLHAAS, Rem (1994): "Bigness: or the Problem of Large", in JENCKS, Charles & KROPP, Karl -coords.- *Theories and Manifestoes of Contemporary Architecture*. Wiley-Academy, Chichester.
- IRER (Istituto Regionale di Ricerca Della Lombardia) (2009): *Società, governo e sviluppo del sistema lombardo*. Guerini, Milán.
- LEFEBVRE, Henri (1970): *La révolution urbaine*. Gallimard, París.
- LEFEBVRE, Henri (1968): *Le Droit à la ville*. Anthropos, París.
- LEY BOSCH, Pablo y CASARIEGO RAMIREZ, Joaquín (2005): *La creación de los nuevos subcentros*. Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Departamento de ACT, Las Palmas.
- LOSCH, Albert (1940): *Untersuchungen über die Wasserverhältnisse in den Bezirken Minden, Bückeburg, Kathrinhagen und Hessisch-Oldendorf*. Bielefeld.
- MARTÍNEZ RIGÓL, Sergi (2009): *La cuestión del centro, el centro en cuestión*. Editorial Milenio, Lleida.
- MONTANER, Josep M. (2008): *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. Gustavo Gili, Barcelona.
- MORANDI Corinna; PUCCI Paola & ROLANDO Andrea (2009): "Megastrutture a grande occupazione di suolo e dinamiche territoriali. Casi europei a confronto" en *Territorio*, núm. 48, pp. 7-61.
- MOSCOVICI, Serge (1998): *Psychologie sociale*. Presses Universitaires de France, París.
- MUMFORD, Lewis (1937): "What is a city?" en *Architectural Record*, núm. 5 (nov. 1937), pp. 59-62.
- MURDIE, Robert A. (1969): *Factorial ecology of metropolitan Toronto, 1951-1961: An essay on the social geography of the city*. University of Chicago, Dept. of Geography, Chicago.
- KOOLHAAS, Rem (2006): *La ciudad genérica*. Gustavo Gili, Barcelona.
- PARK, Robert E.; BURGESS, Ernest W.; MCKENZIE, Roderik D. & WIRTH, Louis (1928): *The city*. The University of Chicago Press, Chicago.

- PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Alvaro & CABRAL, João (2003): *Políticas urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Alvaro & CABRAL, João (2011): *Políticas Urbanas 2. Transformações, regulação e projectos*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- ZILHÃO QUEIRÓS NOGUEIRA, Adriano (2012): *Formación y evolución del centro de Oporto (1850-2001)*. Eae Editorial Académica Española, Madrid.
- RATCLIFF, Richard U. (1949): *Urban land economics*. McGraw-Hill Book Co., Nueva York.
- ROSSI, Aldo (1971): *La arquitectura de la ciudad*. Gustavo Gili, Barcelona.
- SASSEN, Saskia (1998): *Globalization and its discontents*. New Press, Nueva York.
- SECCHI, Bernardo (1998): "Ciudad Moderna, ciudad contemporánea y sus futuros", en MARTÍN RAMOS, Ángel y CHOAY, Françoise -coords.- *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, Barcelona.
- SECCHI, Bernardo (2000): *Prima lezione di urbanística*. Editori Laterza, Roma.
- SHEVKY, Eshref & BELL, Wendell (1955): *Social area analysis: Theory, illustrative application and computational procedures*. Stanford University Press, Stanford.
- SHEVKY, Eshref & WILLIAMS, Marilyn (1949): *The Social Areas of Los Angeles. Analysis and typology*. University of California Press, Berkeley.
- SOJA, Edward (1999): *Postmetropolis*. Blackwell Publishers, Oxford.
- THÜNEN, Johann H. (1860): *Ricerche sull'influenza che il prezzo del grano, la ricchezza del suolo e le imposte esercitano sui sistemi di coltura*. Biblioteca Dell'economista, Roma.
- USAI, Nicola (2011): *Grandi strutture per il tempo libero. Trasformazione urbana e governance territoriale*. Franco Angeli ed., Milán.
- WELLS, Herbert G. (1924): *The works of H.G. Wells*. Charles Scribner's sons, Nueva York.

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

NUEVOS LUGARES METROPOLITANOS DE LA CIUDAD REGIÓN DE GRANADA

NEW METROPOLITAN PLACES OF THE CITY REGION OF GRENADA

David CABRERA MANZANO*

RESUMEN

Este artículo reflexiona sobre los nuevos “lugares metropolitanos” de la ciudad región de Granada con el objetivo de poder reforzar la cohesión y los valores que estructuran este territorio. El marco de estudio son los tres ejes metropolitanos de Granada hacia Guadix, Loja y Motril, por ser los espacios con mayor potencial de transformación, intercambios y desarrollo. Los potenciales centros de valor se desplazan a múltiples lugares posibles y es preciso analizarlos y dotarlos de un nuevo sentido urbano, más rico en relaciones. Es oportuno dibujar ese campo singular de centralidades mediante mapas útiles que muestren su estratégica localización y cualidades inmanentes para la inserción de programas abiertos y cambiantes.

Se plantea la necesidad de articular el extenso territorio urbanizado como una red de centros o intersecciones en múltiples haces a través de exploraciones de otros lugares focales, el análisis de su disposición y distribución, observando desplazamientos, repeticiones, proximidades, etc.

Palabras clave: lugar metropolitano, centro, Granada, urbanismo.

ABSTRACT

This article reflects on the notion of metropolitan areas in the city of Grenada region in order to strengthen the cohesion and values that structure the territory. The framework of the study are the three metroplitan axes of Grenada to Guadix, Loja and Motril, being the areas with the greatest potential for transformation, trade and development. The potential value centers move to multiple locations and need to be analyzed and given a new urban meaning, richer in relationships. It should draw this unique field of centralities with useful maps showing its strategic location and qualities inherent to the inclusion of open programs and changing.

This raises the need to articulate the urbanized and extensive territory as a network of multiple beams or intersections through exploration other focal places, the analysis of its disposition and distribution, shifts, repetitions, proximity, etc.

Keywords: metropolitan place, centre, Grenada, urbanism.

* David Cabrera Manzano (dacama@ugr.es) es Doctor Arquitecto, Profesor de Urbanismo en la Universidad de Granada, España.

1. Introducción

La ciudad región de Granada vive actualmente un proceso de transformación y redefinición, tratándose no sólo de un incremento de la ocupación de suelo sino de la emergencia de nuevas estructuras espaciales y mutaciones de forma que requieren otras miradas para su entendimiento.

Las nuevas relaciones entre residencia, trabajo, ocio, áreas productivas, servicios e infraestructuras, se desarrollan en una región urbana descentralizada en continuo proceso de adaptación y actualización. En estas relaciones urbanas aún intervienen otros factores funcionales y referenciales que los antiguos centros históricos siguen manteniendo y acumulando, especialmente los considerados históricos. Además, como hemos podido observar, el derroche de suelo destinado a la vivienda unifamiliar y el excesivo uso del transporte privado, ha generado una redistribución de las grandes actividades urbanas produciendo a su vez una convivencia morfológica entre la lógica terciaria y la formada por fuerzas y realidades urbanas locales. Es por esto que el significado de la ciudad como centro clásico se debilita, en parte, por la propagación de lo urbano en todas las direcciones, y en parte, también, por la conservación y regulación extrema de los lugares históricos. Esta necesidad de control del patrimonio o los recursos urbanos aparece paradójicamente como reacción ante el miedo a la pérdida de valor que pudiera producir el cambio acelerado, a pesar de que nada es siempre lo mismo en la mayoría de los casos.

Podemos decir que el espacio metropolitano es el principal escenario del desarrollo urbano actual, con una capacidad de atracción dominante y una estructura espacial determinada físicamente por las interacciones producidas en las redes sociales y la forma de localización de las actividades cotidianas. En la medida en que la búsqueda de mayor accesibilidad va desvinculándose y desatendiendo las relaciones de proximidad en este espacio metropolitano, las relaciones de convivencia resultan menos importantes para el mantenimiento de las comunidades sociales y son más habituales las comunidades de interés que no están definidas territorialmente. Es decir, se produce una mayor discontinuidad espacial entre los lugares de mayor contacto ciudadano y una creciente deslocalización geográfica de las actividades cotidianas. Hay más niveles de orden en el territorio que se suman y coexisten con los preexistentes.

La cantidad, complejidad y extensión de las relaciones de las personas en el espacio ha aumentado y nos obliga a su integración manejando más parámetros o situaciones posibles. Por eso en los esfuerzos de estructuración e identificación de lugares metropolitanos se desvela una cierta imposibilidad de aprehender los lugares como una totalidad cerrada. La ciudad discontinua no puede ser leída como una unidad porque nunca es comprendida como un todo. De ahí el potencial estratégico de la arquitectura urbana como dispositivo capaz de referenciar contextos dinámicos integrando y articulando desarrollos futuros, en una suma de situaciones urbanas entremezcladas.



Fig. 1. New Babel¹, Sectoren rondo meen bos (Constant, 1967).

Cabe plantearse por tanto, establecer de nuevo las dimensiones y los elementos de base de la ciudad y el paisaje; reconsiderando la estructura parcelaria, el papel del espacio público y del espacio privado, la naturaleza del suelo, el carácter e influencia de los usos sobre el territorio, etc.; generando un nuevo hábitat más apropiado a los modos de vida actuales. Sin embargo, los problemas metropolitanos no son sólo problemas de dimensión, sino que son una cuestión de calidad de las relaciones y de leyes de desarrollo (Fig. 1).

Partiendo de que existe un estrecho vínculo entre arquitectura, ciudad y territorio, queremos profundizar aquí, la consideración de la dimensión espacial y arquitectónica del territorio como condición indispensable para la correcta formulación de los hechos urbanos contemporáneos.

2. La práctica y el proyecto de lugares metropolitanos

Los problemas urbanos están continuamente redefiniéndose con cada nueva aportación y por eso la ciudad es una realidad dinámica que nunca está acabada. Con cada proyecto que se incorpora en nuestro entorno, se plantea una nueva situación que reconfigura la existente forzándonos permanentemente a mirar las cosas de una manera nueva.

¹ Esta imagen sugiere la potencial aparición de este nuevo espacio metropolitano descentrado y heterogéneo que subraya sus fragmentos urbanos como un nuevo sistema de centros, esquinas y bordes significativos en el territorio.

“Lo urbano debe dar respuesta a la movilidad social, y ello implica, en relación a la ciudad estable, una organización más rigurosa a gran escala y, al mismo tiempo, una mayor flexibilidad a pequeña escala, que es la escala de la complejidad infinita. [...] Los centros de producción del exterior y los equipamientos colectivos situados en el interior de este espacio determinan las líneas generales de una macroestructura en la que, bajo la influencia de unos movimientos indeterminados, se define una microestructura más diferenciada y necesariamente más flexible. [...] A partir de estas dos estructuras previas, de una organización optimizada de las condiciones materiales y de un máximo desarrollo del espíritu de iniciativa de cada individuo, se deducen los aspectos esenciales de una estructura que ya no está formada por nudos, como ocurre en el hábitat tradicional, sino que se organiza siguiendo el trazado de los recorridos, tanto individuales como colectivos, de la vida errante: una red de unidades vinculadas entre ellas, de modo que forman unas cadenas que pueden desarrollarse y extenderse en todas direcciones. [...] En Nueva Babilonia, el espacio social es la espacialidad social”. (Constant, 1967).

Se diría que las ciudades crecen aprovechando oportunidades ocasionales de las condiciones especiales del momento y el lugar, y construyen así la forma de la metrópolis en base a una lógica de mosaico fortuito. Hoy muchos esfuerzos están precisamente en hacer comprensible y operativo ese mosaico, re-escalando las piezas y las relaciones entre ellas. Efectivamente la vida de la ciudad se compone de formas espaciales y procesos sociales vinculados, y el fenómeno de urbanización es el desarrollo y extensión de estas formas y procesos en términos de influencia y atracción.

La construcción de imágenes de síntesis que trabajan con la potencialidad y la posibilidad más que con la probabilidad y la previsión, es aceptada como la tarea más útil y eficaz ante la falta de certezas en los objetivos o los medios para poder alcanzarlos. Se establece por tanto una nueva geografía de centralidades urbanas de carácter paulatinamente polinuclear, en la que cada punto o esquina del territorio, potencialmente podría ser un germen de centralidad, constituyéndose así una red emergente con nuevos nodos, conexiones y jerarquías.

“Todo conspira, se entrecruza e interactúa, intercepta y se interexpresa. En este nuevo universal, no centrado, el centro yace en cualquier lugar, y cualquier cosa, cualquier lugar, cualquier hombre, cualquier grupo o cualquier frase ocupan, al menos en derecho, un lugar focal” (Serres, 1995).

La aparición y consolidación progresiva de los nuevos centros urbanos o territoriales, influye directamente en la evolución y consistencia del entorno próximo. Se polarizan, por tanto, de forma variable, los centros de atracción en el territorio y esta atracción no sólo es definida por su accesibilidad, también son propios: el valor paisajístico y simbólico de su localización, la importancia o intensidad de la actividad de referencia, etc. La trascendencia de la cualidad de estos centros, asociada en muchos casos a su diversidad, significación social, versatilidad arquitectónica y urbana, etc., y no tanto a su dimensión, es la que determina su resiliencia o capacidad de permanencia en el tiempo. En este marco físico, cabe atribuir una mayor importancia a las ideas urbanas, entendidas en este caso como programas arquitectónicos a los que vincular estrategias de proyecto.

Se plantea en torno a esta reflexión, una visión de la ciudad región de Granada como conjunto de trazos o lugares intensamente urbanos, repartidos hasta Loja, Motril o Guadix (Fig. 2) y se observa cómo la revalorización del contacto con lo físico y lo geográfico de los nuevos y viejos entornos urbanos anticipa la aparición de nuevas formas de uso del espacio.

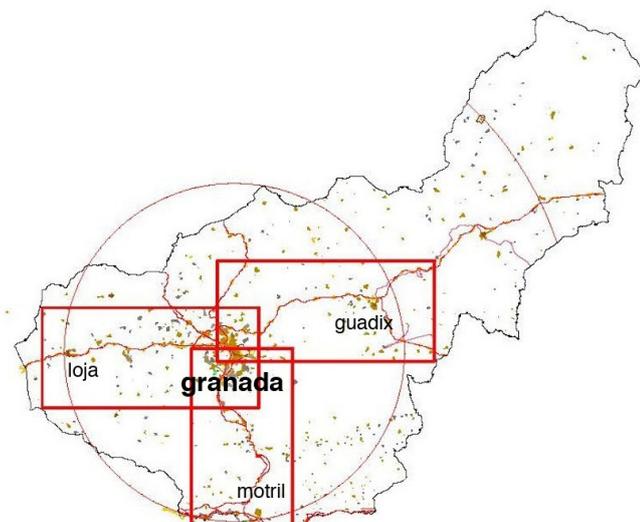


Fig. 2. Marcos territoriales de los tres ejes de desarrollo urbano.

Estas bandas están asociadas a los ejes geográficos y conectivos principales de la provincia de Granada. Tienen aproximadamente 50x20 km, y sus extremos comarcales se incluyen en una circunferencia (*hub-wheel*) de unos 50 km de radio, con su centro en Granada. Gracias a las autovías, recientemente finalizada la de la costa, la distancia temporal está entre 30 y 40 min. Es posible un desarrollo urbano intenso en torno a estos tres ejes territoriales que marcamos. Aunque hay otras relaciones regionales importantes, hacia Jaén (Madrid), Córdoba, Málaga, y especialmente Almería, estos ejes son los más claros y estratégicos en una cohesión interna provincial.

Cabe proponer, en fin, algunas interpretaciones alternativas de la idea de lugar metropolitano como centro singular en un permanente esfuerzo de reinterpretación creativa, sensible y racional de habitar en el territorio.

La territorialidad que emerge con esta idea de sistema de lugares metropolitanos implica la apropiación de los mismos con actos creativos de los sujetos en el territorio. Se abre así una noción de territorialidad en la que “el territorio puede ser relativo a un espacio vivido, así como a un sistema percibido en cuyo seno un sujeto se siente ‘en su casa’. El territorio es sinónimo de apropiación, de subjetivación encerrada en sí misma” (Guattari, 2004).

3. Los procesos metropolitanos

Con la metropolización del territorio aparece una redistribución de las actividades urbanas mediante la simultánea dispersión y concentración en polos significativos de nueva y gran accesibilidad.

Los nuevos usos de gran envergadura que demandan las ciudades actuales -parques deportivos, comerciales, culturales, institucionales, industriales...- y que no tienen cabida ya en los centros tradicionales, aprovechan este reequilibrio del territorio creando nuevos focos o centralidades de usos diversificados y funcionales vinculados a las redes.

Podemos decir que Granada también se encuentra frente a formas urbanas más próximas a la idea de una red multifocal de ciudad región en la que se produce una convivencia morfológica y funcional formada de ámbitos y realidades urbanas locales y regionales.

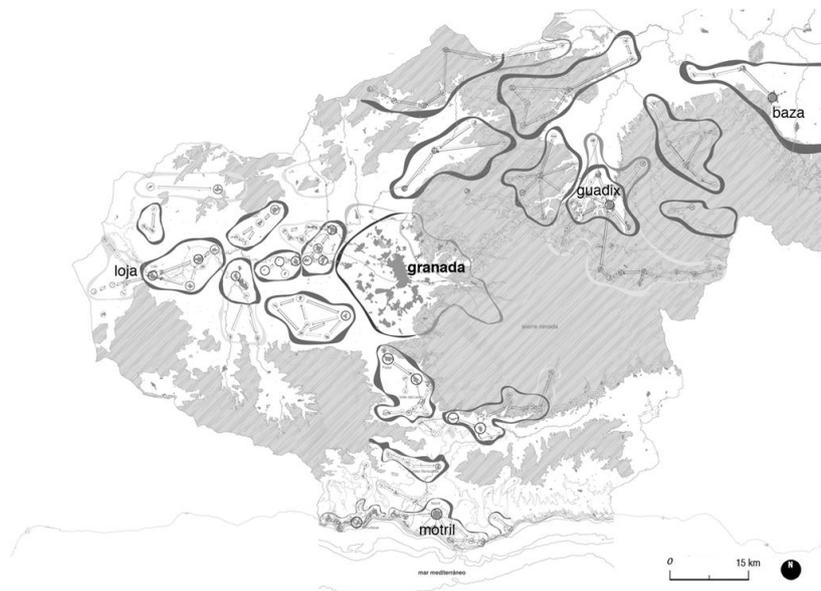


Fig. 3. Relaciones metropolitanas de proximidad en Granada.

La figura que se presenta aquí expone, en los tres sistemas o ejes territoriales a que nos estamos refiriendo, dos tipos de relaciones de proximidad entre asentamientos vecinos. Un tipo es su relación propia con la capital, y otro es el que se produce con los asentamientos más cercanos. Esto se debe principalmente a la centralidad referencial que ostenta y mantiene la capital, en relación al resto de núcleos urbanos de la provincia y con respecto a la dotación de servicios públicos y privados, que supone aproximadamente un 35% frente al 16% de la comarca de la costa y valle de Lecrín, el 15% de Guadix, y el 4% de Loja. La delimitación de las áreas de influencia de estos entornos vecinales, poseen tolerancias abiertas y variables con respecto a los factores a cuantificar en las relaciones dentro de cada área, tales como accesibilidad, visibilidad, posición geográfica o simbólica, dependencia en servicios públicos...

Existe una fuerte relación entre las nuevas formas de comercio y producción, y la evolución que han sufrido las formas de crecimiento y urbanización. Las diferentes características productivas de cada comarca permiten conocer las actividades territoriales más relevantes, así como los sistemas de empresas que cubren esta región de Granada. La intensidad y calidad de las interrelaciones entre las empresas de dichas áreas son factores determinantes de su productividad y competitividad. La cohesión social y la calidad de las redes o vínculos territoriales son los elementos que manifiestan el avance hacia un desarrollo económico y social sostenible (Becattini y Trullén, 2002).

A pesar de ser aceptada la diversidad funcional como un valor urbano se observa un bajo nivel de tolerancia a las mezclas. Esto induce a procesos de fragmentación espacial, especialización funcional y segregación social.

En las dos últimas décadas se ha asistido en Granada a la descentralización de importantes segmentos del empleo terciario y a la generalización de las grandes superficies comerciales² suburbanas, así como de grandes equipamientos urbanos. Los efectos de este proceso sobre el territorio son principalmente la fragmentación espacial, la especialización funcional y la segregación social. Paralelamente, la excesiva homogeneidad, monofuncionalidad y baja densidad de los nuevos asentamientos residenciales provoca, paradójicamente, la crisis del barrio y del valor de la proximidad como uno de los principales organizadores de la vida social urbana.

Se han dado también importantes transformaciones en la oferta de suelo productivo desde mediados del siglo veinte. Los polígonos industriales, que eran la modalidad predominante, a partir de la década de los noventa, sufren una paulatina diversificación y reestructuración, creándose nuevas modalidades de suelos productivos. A veces, incluso, se verán forzados a mezclarse con residencia, al haber sido absorbidos por el crecimiento urbano.

Los centros y municipios rurales, como Huétor-Tájar (Fig. 5), sin embargo, todavía siguen trasladando sus pequeñas y medianas empresas a “micropolígonos” situados en la periferia, normalmente inferiores a 3 hectáreas de superficie, lo que les dificulta la posibilidad de incorporación de servicios y equipamientos complementarios y rentabilizables.

Por otro lado, la movilidad observada constata la forma que adoptan las relaciones sociales y su evolución en el espacio. También la cantidad y la calidad de dichos movimientos pueden ser interpretadas como signos de la vitalidad de la metrópolis. Los estudios recientes al respecto aportan una visión más abierta (Marshall, 2005; Graham y Marvin, 2001), incluyendo atributos como la continuidad, la conectividad –capacidad de producir intercambios con otras redes o sistemas de transporte–, la profundidad –capacidad o lejanía de la conectividad– o la complejidad, teniendo en cuenta no sólo la jerarquía, sino también su riqueza y maniobrabilidad. Por ello se valoran cada vez más los conflictos suscitados por la intensidad y diversidad de los desplazamientos.

² Granada posee, dentro del municipio contiguo de Armilla, el Parque Comercial Nevada, con más de 200.000 m² de techo comercial y 15 ha de ocupación de Vega, actualmente en ejecución a pesar de sus desajustes urbanos. El desplazamiento de los lugares de actividad terciaria a grandes áreas y contenedores suburbanos propiciados por el uso del automóvil, ha cambiado el sistema urbano en su conjunto así como las condiciones de uso del territorio. Estos lugares se constituyen como lugares metropolitanos y poseen las características potenciales para convertirse en los nuevos centros de actividad de escala territorial. Es oportuno tener en cuenta la capacidad que tienen estos lugares de generar intensidad urbana y modificar las condiciones de su entorno. Se requiere, por tanto, estudiar y conocer los efectos directos e indirectos que ocasionan estos artefactos sobre la calidad del desarrollo urbano y ambiental de la zona. La indiferencia administrativa y legal existente en la evaluación de las transformaciones ocasionadas por la aparición de estos usos de escala regional, no permite valorar y optimizar las alternativas de ordenación y diseño más idóneas de cada caso específico. Tampoco ayuda a que el planeamiento adquiera la capacidad necesaria para poder adaptarse a las condiciones más flexibles que requieren estas procesos de desarrollo urbano (De las Rivas y Morandi, 2007).

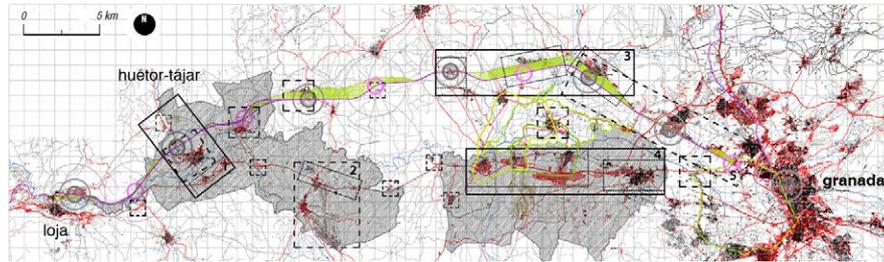


Fig. 4. Áreas Singulares de Estudio. Eje de Desarrollo Metropolitano Loja-Granada



Fig. 5. Transecto 1. Área Singular de Estudio Huétor-Tájar.

Este área de estudio es un transecto del corredor fluvial del Genil de un enorme valor estratégico dentro del eje de desarrollo entre Loja y Granada. Corresponde a la relación producida entre las dos rutas de recorrido importantes de este eje territorial. En un extremo se sitúa la autovía A-92, a la cual se le van adhiriendo nuevos polígonos industriales, ocupando prácticamente toda la franja del borde de la carretera, donde previamente se situaba la pedanía de Las Ventas, antigua parada de posta en el camino hacia Málaga; y en otro extremo tras el pueblo la barriada de la Estación de FFCC.

Es muy explícito el origen del asentamiento como encrucijada próxima al río Genil y como baricentro del área o “dominio” cultivable. Las extensiones de su morfología y trazado interno se producen a través de una adaptación del suelo agrícola a urbano, predominando una contigüidad natural en el tejido edificado.

Se destacan, además de los elementos singulares del tejido urbano, las áreas asociadas a los nuevos lugares metropolitanos que vinculan la escala local del asentamiento medio-pequeño con las fuerzas territoriales que recorren estos ejes de desarrollo regional. En el caso de este área de estudio, hemos resaltado la importancia que adquieren aquí la sucesión de accesos y bordes urbanos situados en el contacto con las infraestructuras de transporte y entre ellas y los espacios habitados o cultivados, además de los rasgos particulares de la geografía del lugar, como pueden ser las fachadas al río o arroyo, encrucijadas, inflexiones topográficas, promontorios.

Uno de los desafíos planteados aquí es la necesaria resolución del conflicto entre la accesibilidad y la urbanidad de los lugares centrales, concretado en un nuevo acoplamiento entre las diferentes piezas urbanas y sus áreas de proximidad.

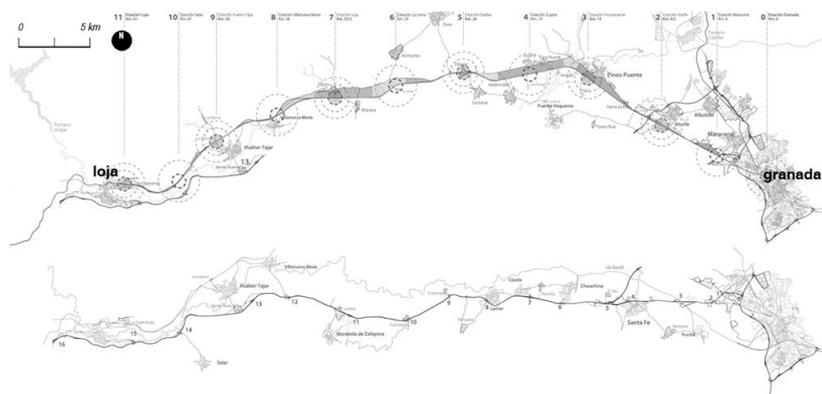


Fig. 6. Itinerarios de Desarrollo Metropolitano Loja-Granada.

Se observa un incipiente sistema paralelo de dos itinerarios de desarrollo metropolitano, enlazando de este a oeste, Loja, Granada y los pueblos intermedios. Actualmente los crecimientos urbanos más intensos se producen, próximos a la vía rápida principal A-92, gracias a que el transporte privado predominante presenta más facilidades de uso, independiente de horarios o servicios. Sin embargo, el enlace secundario superior, dotado de un sistema de caminos más débil y lentos, también posee la línea de FFCC, que en un futuro incorporará el AVE, y un servicio de cercanías, aún no definido, que ya conecta Loja y Granada en menos de 30 min. aunque todavía con pocas frecuencias y paradas intermedias. Se han marcado las paradas existentes –inutilizadas actualmente– y las posibles nuevas paradas intermedias, resultando un sistema urbano lineal con estaciones de transporte público a cada legua, es decir entre 4 y 7 Km. aproximadamente, que equivalen a 1 hora a pie, 20 min. en bicicleta, 5 min. en coche... Esta banda de ancho variable producida por el viario, la línea de FFCC y los asentamientos existentes, deja entrever un sistema metropolitano alternativo que, planteado a nivel territorial, puede convertirse en un eje de cohesión provincial muy importante.

4. Sistemas y redes de lugares

El territorio es un sistema urbano dinámico en el que los componentes que constituyen su estructura espacial son principalmente formas urbanas, flujos y canales. Cada uno de estos componentes posee unos atributos característicos y establece unas relaciones que los enlazan dentro del sistema (Bertalanffy, 1987).

Con respecto a esta visión sistémica de los elementos y procesos que construyen el territorio, es necesario también identificar y caracterizar lo urbano estableciendo una neta distinción entre la estructura –organización espacial de las partes en el territorio– y la forma urbana. Es de subrayar la importancia de la estructura por encima de la forma tridimensional del espacio para así buscar una idea sistémica de ciudad que considere las relaciones de proceso –funcionamiento y utilización– y las relaciones³ de forma (Webber, 1970).

³ La estructura espacial, sin embargo, la determinan las interacciones humanas, su implantación física y la forma de localización de las actividades. Estas actividades, a su vez, se constituyen de acuerdo a rasgos como: la cantidad de elementos –concentración y densidad–, la forma de acumulación –niveles de focalidad, nucleación o centralidad–, las formas de relación –niveles de afinidad, agrupación, segregación...–, o la intensidad. La intensidad referida al territorio muestra la amplitud o la repercusión de la interacción entre personas o actividades que se encuentran en diferentes lugares alejados entre sí. La densidad es un rasgo localizado y la intensidad, sin embargo, es una cualidad espacial no localizada.

De este modo se sugiere con este estudio que existe una evolución necesaria del concepto estático de ordenación física de la ciudad –limitación propia del planeamiento tradicional–, hacia una noción de sistema, social y espacial, en interacción con el propio entorno proyectado sobre las decisiones humanas y sus constantes modificaciones (McLoughlin, 1969). Ya que además, “la práctica siempre se despliega en el tiempo, moviéndose en múltiples e indisciplinadas trayectorias” (De Certeau, 2000).

Por ello, entendemos que esta visión del fenómeno urbano apoyado en un sistema de relaciones dinámico y complejo es muy apropiado para comprender la naturaleza contingente de los entornos urbanos por donde nos movemos hoy en día.

5. Centralidades y dependencias armónicas

Las ciudades, antiguamente, crecían en torno a elementos urbanos singulares o primarios, forjando una tensión o atracción entre ellos y las áreas residenciales congregadas alrededor que aún hoy podemos hallar contenidos en su forma. Los lugares urbanos singulares se conformaban como los centros propulsores y catalizadores del desarrollo metropolitano incidiendo directamente en la forma y valor del suelo próximo a ellos.

En la experiencia de la ciudad, las imágenes que reconocemos más rápidamente son los conjuntos urbanos dotados de mayor cohesión y unidad. Los límites pueden ser diversos y variables, pero normalmente existe un núcleo fuerte. Los núcleos urbanos no suelen estar aislados, sino que más bien se muestran relacionados, unos en contraposición con otros, generando un mosaico con la fuerza temática de cada una de las piezas.

Es claro que, en la utilización de los viejos cuerpos y lugares de las ciudades, hay un hecho económico y psicológico simultáneo. Son tanto un bien o recurso urbano como una referencia simbólica. Sin embargo, el progresivo incremento de los desplazamientos demuestra que “la centralidad no está ahora en el centro, sino en la pertenencia a una red⁴, representada por la red de infraestructuras arteriales, a la que habría de sumarse el resto de redes –materiales o inmateriales– a las que la empresa puede estar vinculada” (Dematteis, 1995).

Somos testigos de una descentralización del terciario de servicios a las personas y las empresas (centros comerciales, almacenes industriales, etc.), a diferencia del terciario direccional (financiero, administrativo, etc.) que generalmente sigue permaneciendo y acumulándose en los centros urbanos tradicionales. Su permanencia en los emplazamientos centrales, donde el suelo tiene un mayor valor, constituye todavía una parte importante de la centralidad de los núcleos urbanos, como centros de poder y valor referencial⁵.

producida por la naturaleza móvil de los elementos en relación. La intensidad es el influjo, la confluencia de la acción dinámica sobre el territorio. Son las pulsiones urbanas no delimitadas en el espacio.

⁴ La distribución y las jerarquías de estas redes han sido analizadas en profundidad, sobre todo, desde la aparición de la teoría de los lugares centrales de W. Christaller, en la que se mostraba con claridad las relaciones entre los núcleos urbanos y los servicios con que se dotaba a la red urbana.

⁵ Wright había comprendido el punto fundamental en su plan para Broadacre City: una malla de autopistas totalmente desarrollada elimina la primacía de un distrito central. Esta malla crea una serie completa de cruces de autopista que pueden servir como centros de negocios, así como promueve los trayectos multidireccionales que impiden a cualquier centro individual alcanzar una importancia única. Sin embargo, la red tiende a construirse para dar servicio a la suburbanización y encauzar los flujos hacia el centro de la ciudad, creando el efecto contrario, beneficiando la centralización económica, política y urbana (Wright, F. L. (1960): «Writings and buildings». Meridian Books. Nueva York).

6. Polaridad y centralidad sin jerarquía

Las ciudades mediterráneas nos han enseñado aspectos propios diferenciales de su calidad urbana a través de las fuerzas de cohesión de la continuidad y el valor de sus contigüidades. Sin embargo, el futuro de las ciudades reside en su capacidad de construirse como una metrópolis de heterogénea intensidad, como constelación urbana discontinua y compacta, como archipiélago entretejido y polarizado, exacto y controlado.

La polarización urbana, más que un resultado formal, debe entenderse como un proceso en el cual las infraestructuras viarias, principalmente ligadas a grandes equipamientos terciarios o áreas residenciales, se convierten en los “atractores” de los nuevos crecimientos metropolitanos. Estos polos constituyen por tanto, una red en transformación, que potencialmente se complementan entre sí.

“La polarización actual se diferencia de la relación histórica infraestructura-crecimiento, por la localización estratégica en la búsqueda de máxima accesibilidad y exposición visual que presentan las nuevas piezas urbanas en relación con las infraestructuras viarias arteriales, el tipo y mezcla de actividades, pero sobre todo por el posicionamiento dentro de la red funcional metropolitana, constituyendo una nueva geografía de centralidades, autónoma respecto de los núcleos tradicionales y sus extensiones urbanas” (Vecslir, 2005).

También se producen efectos de atracción y confluencia en ámbitos espaciales menores que es importante considerar. En este nuevo campo de lugares y relaciones en transformación, la creación y multiplicación de centros menores de actividad pone en valor un territorio nuevo de posibilidades. Se acentúan por tanto las “economías de localización” que explican la especialización productiva o de servicios que presentan algunos contextos territoriales y las “economías de red” basadas en las relaciones de complementariedad o sinergia entre diferentes centros (Trullén, 2001). Además, desde una aproximación morfológica, destaca una falta de estructura, de relación entre infraestructuras, crecimientos y condiciones estables de cada contexto físico, que repercuten directamente en la confrontación entre los diferentes planes urbanos y territoriales.



Fig. 7. Granada, autovía salida Noroeste.

Se produce un fenómeno polarización, de localización y concentración de actividades terciarias relacionadas, siendo en este caso los concesionarios de coches, talleres, desguaces, almacenes de repuestos, gasolineras y polígonos industriales relacionados, las actividades predominantes.

A pesar de esta aparente falta de orden reconocible, se pueden observar algunas agrupaciones de actividades de ocio-comercio, terciario-productivas, de uso mixto o entorno a grandes equipamientos y dotaciones; en las que se puede detectar una cierta gradación funcional, especialización y forma (secuencia, repetición, modulación,...). También se pueden advertir diferentes formas de crecimiento como adición, extensión, multiplicación, consolidación, sustitución o ampliación. En este contexto metropolitano algunos proyectos buscan reforzar la complementariedad entre las actividades emergentes a través de mecanismos de regulación, mezcla e intensificación funcional (Boeri, 1999).

7. Lugares centrales y umbrales de relación

La ciudad es un lugar de confluencia por excelencia. En ella se entrecruzan itinerarios, arquitectura, actividades, acontecimientos, personas... y se expresan y afrontan los conflictos más relevantes de la sociedad.

A pesar de la desarticulación y la aparición de nuevos elementos urbanos sigue existiendo la necesidad de lugares centrales, de entornos con una cierta estabilidad dinámica dentro del espacio de flujos que habitamos y recorreremos día a día. El puzzle de nuevas piezas aparecidas en el territorio requiere a menudo de un nuevo tratamiento urbano en su acoplamiento con el resto de piezas cercanas (Mangin, 2004). El umbral⁶ o límite de estas formas singulares desempeña un papel sustancial en el efecto y el comportamiento de cualquier sistema urbano y es ciertamente una manera mediante la cual un centro vivo puede conseguir su estabilidad y fuerza para obrar recíprocamente con otros sistemas. Por eso, una transformación urbana que da entidad a una zona límite es probable que contribuya a reafirmar un lugar.

Por otro lado, la extensión metropolitana, tanto residencial como terciaria, sigue produciendo un gran número de espacios intermedios dentro del territorio que ya habitamos, ya que:

“La ciudad, el territorio y el espacio en el que viviremos durante las próximas décadas está ya construido. No es fácil librarse de ello, no solo a nivel físico sino también conceptual. Ello se nos muestra como un campo de posibles experiencias a las que dar un sentido a través de operaciones de continua modificación. La ciudad futura estará sobre todo compuesta de materiales existentes a los cuales algo se les ha añadido: algo capaz de reinterpretarla, y reinventarla, por la intervención en los vacíos que en ella quedan” (Secchi, 1983).

Se manifiesta, por tanto, la importancia de aclarar y tratar los problemas generados por el desorden, las incompatibilidades y los perjuicios acumulados entre los diferentes usos. El cómo se aprovecha esta intensidad promiscua de actividades diversas y relacionadas –no sólo yuxtapuestas e independientes– en un mismo espacio continuo, nos parece un reto crucial para el que el espacio intermedio y su esencia mediadora son fundamentales. La cualidad y el nivel de transferencia que se produzca entre los diferentes ambientes, a través de los múltiples umbrales y

⁶ Las transiciones urbanas y la relación entre la ciudad y el campo han sido donde han tomado forma los momentos más emblemáticos de ciudades importantes. Son ámbitos donde se entremezclan las escalas de urbanidad local y territorial.

gradientes de intercambio producidos, dará forma al territorio metropolitano y será el resultado de la ciudad que habitemos.

La progresiva disolución de la compacidad de la ciudad ha generado la necesidad de reconfigurar los lugares que pongan en relación unas piezas con otras y por eso, la noción de anexión o unión urbana supone la apuesta más decisiva en la construcción de una idea de gran ciudad, superior a la de la suma fragmentada de barrios o municipios.

Esta concepción de la ciudad como suma de lugares centrales y lugares de ensamblaje metropolitano como conjunto de actuaciones locales de repercusión territorial, supone una visión trascendental, especialmente por su planteamiento estratégico de refuerzo táctico, tanto en el significado como en la organización global de la ciudad y sus umbrales. Estos umbrales o espacios de transición son potencialmente los dispositivos o focos metropolitanos de reorganización completa que permiten reequilibrar adecuadamente la dinámica de crecimiento y la inclusión continua de nuevos elementos a la ciudad total. Cabría por tanto plantear en este sentido, ensayos de modelos alternativos como: formas de extensión porosas, rellenos de vacíos internos (*infill* ciudad-campo), ocupaciones lineales de filamentos urbanos con porosidad significativa transversal, etc. (Fig. 8). Por ello, los proyectos en estas áreas de contacto no deben condicionar ni ir en contra de la indeterminación de los procesos urbanos adyacentes, sino apostar por estrategias y formas que permitan la integración de las partes.



Fig. 8. Valoración de la relación arquitectura-campo en la Vega de Granada.

Otro reto relevante en este sentido es valorar y dar forma al vacío, no como concepto abstracto y genérico, sino como un intervalo urbano entre lugares centrales que permita configurar el espacio metropolitano, en el que los ritmos y contrastes puedan ser más cualificados e intensos. El progresivo protagonismo del vacío, que explica la incorporación del espacio abierto y el paisaje a la ciudad, sigue sin satisfacer, en calidad y sentido, a estas nuevas áreas marginales con connotaciones urbanas inciertas. Se manifiesta, por tanto, la obligación de crear lugares centrales donde se produzcan contactos e intercambios más urbanos entre personas.

El cambio brusco de tamaño, forma y escala de la ciudad, ha multiplicado la superficie de contorno y la aparición de vacíos urbanos carentes de identidad propia, frágiles, expectantes y proclives al abandono. Por eso existe una creciente necesidad de reconocer y estructurar nuestros umbrales metropolitanos como un amplio marco de referencias y actividades comunes. No se trata de una cuestión de extremos diferenciales, sino de las ricas y armónicas combinaciones que puedan tener cabida en un contexto más integrado y abierto. Se plantea más pertinente y adecuado interpretar el fenómeno urbano como un sistema de relaciones entre los diferentes elementos que conforman las ciudades. Se supera de esta forma la visión de la ciudad como objeto urbano, para pasar a una noción de matriz de relaciones con diferentes escalas de asociación entre los lugares.

Nos enfrentamos así al desafío actual de dar carácter y personalidad –rostro, dirían algunos– a los nuevos paisajes metropolitanos con los que la sociedad pueda identificarse.

8. La nueva espacialidad de la ciudad región de Granada

Se han llevado a cabo diferentes valoraciones y análisis descriptivos a diversas escalas y una exploración de las posibles áreas, lugares e itinerarios claves dentro del espacio metropolitano emergente de la ciudad región de Granada. Los estudios han atendido a los factores del medio humano, medio natural y medio físico, en este mismo orden de importancia, de cara principalmente a su utilidad propositiva. En la siguiente figura (Fig. 9) se expresan gráficamente las lógicas de emplazamiento, distribución, forma y relaciones territoriales, persistentes y estructuradoras del paisaje metropolitano actual de la ciudad de Granada hacia el oeste⁷. Los antiguos asentamientos⁸ son marcas y huellas del uso prolongado y ajustado a lo largo de mucho tiempo que conviene tener en cuenta, no sólo por su valor cultural, económico, social o histórico, sino por la idoneidad y la pertinencia de su valor particular como matriz local y geográfica. Aunque los principales crecimientos producidos son extensiones⁹ y ocupaciones de suelo contiguo, también se han producido ocupaciones esporádicas discontinuas y de relleno, respondiendo a las características particulares de dichos suelos (propiedad, accesibilidad, uso, visibilidad, calidad ambiental, precio, recursos, etc.).

⁷ Se ha destacado con mayor intensidad los asentamientos previos de 1ª mitad del s. XX -entendidos como crecimientos de evolución lenta u orgánica-, y los caminos históricos que los ponían en relación. Podemos observar los crecimientos urbanos recientes, así como las grandes infraestructuras viarias previstas que atravesarán el valle.

⁸ Los principales se emplazan en las inflexiones topográficas orientadas al sur hacia el Valle, tales como Pinospuente, Atarfe, Albolote, Peligros o Granada; y también en posiciones centrales del valle entre los cauces de los afluentes del río Genil (Maracena, Armilla y Churriana, Fuentevaqueros o Varlderrubio). Los motivos son muy diversos: orientación solar, vientos, proximidad y reserva de suelos fértiles, posibilidad de drenaje, vistas, humedad... Podemos reconocer la posición central en el valle de Santa Fe, con su trazado fundacional del s. XVI, y punto de paso obligatorio en la ruta de los pueblos (Chauchina, Romilla, Cijuela, Láchar...) hacia Málaga desde Granada.

⁹ Estas extensiones urbanas se han apoyado inicialmente sobre el viario secundario (red regional y nacional) y más recientemente, en relación a la red primaria de autovías de nueva construcción (A-92 este-oeste, A-44 norte-sur). El transporte privado ha sido el factor característico en el que se ha apoyado el desarrollo urbano de las últimas tres décadas. El transporte público metropolitano solo ha empezado a incorporarse (a posteriori, y no como condición necesaria y prioritaria para un crecimiento sostenible o razonable), tras la aparición y aprobación del planeamiento subregional del área metropolitana, a través de un Consorcio de Transporte Metropolitano para dicha área. La centralidad institucional y política, ha influido también en la afirmación de la ciudad de Granada como centro subregional y de comarca.

La evolución del espacio urbano se ha visto influida principalmente por los valores diferenciales del suelo, los desplazamientos de población –por uso o empleo-, las dificultades de acceso a una vivienda asequible, y también, por la búsqueda de mejoras en el entorno urbano y natural próximo.

Si la descentralización física hubiera significado verdaderamente la descentralización económica, entonces los núcleos urbanos centrales serían ahora espacios abandonados. Sin embargo, algunas organizaciones grandes y poderosas todavía buscan una ubicación central que valide su importancia, y el centro histórico responde aún mejor a esa necesidad que los complejos de oficinas en las afueras. Además, las sedes corporativas y gubernamentales en el núcleo central todavía atraen a una amplia variedad de servicios de apoyo especializados –gabinetes jurídicos, de publicidad, editoriales, medios de comunicación, restaurantes, centros de ocio, museos, y más– que continúan no sólo haciendo viables los centros de las ciudades sino incrementando el capital simbólico y cultural que atesoran.

Posiblemente, sin el movimiento simultáneo del empleo y de la vivienda, el gran *boom* suburbano se habría agotado en sí mismo, debido a que los trayectos hacia los lugares de trabajo, localizados normalmente en el congestionado núcleo central, son cada vez más largos y obligados a través de autovías colapsadas. El movimiento atraído por polígonos industriales y ciertas empresas o fábricas lejos del núcleo urbano central, ha tenido lugar independientemente del *boom* inmobiliario y probablemente habría ocurrido sin éste. No obstante, este movimiento simultáneo de vivienda y empleo está capacitado para crear una actividad emprendedora y competitiva en otros lugares metropolitanos que desafíen el largo predominio de la ciudad central.

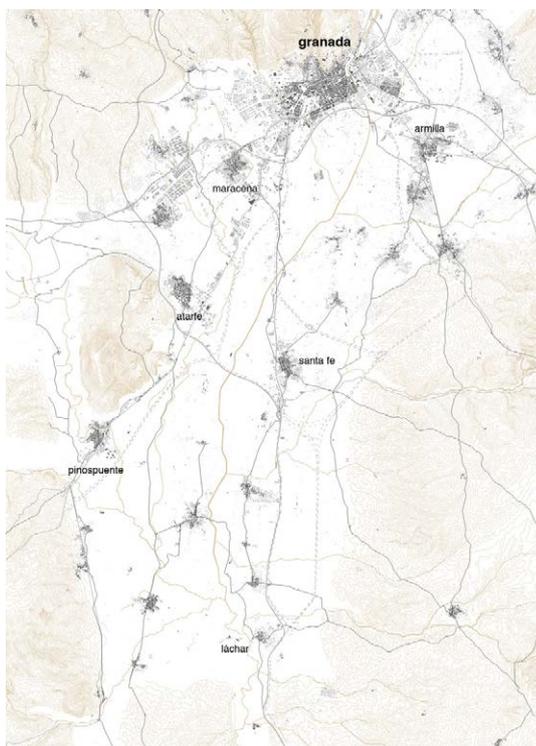


Fig. 9. La formación del espacio metropolitano, eje metropolitano Granada oeste, 2010.

9. Lugares de oportunidad. Conclusiones

La visión integrada de múltiples factores y la óptima asociación de escalas de proyectos urbanos y metropolitanos en Granada han tenido todavía un limitado soporte legal para permitir un desarrollo eficiente y equilibrado de los territorios locales. Por ello aún se sigue explorando diversos ajustes, adecuaciones e intensificaciones de la estructura del sistema metropolitano que permita un modelo de crecimiento más sostenible.

Se ha señalado, a su vez, la pertinencia de una mirada atenta al espacio periurbano como un híbrido entre campo y ciudad, sin la habitual oposición radical entre ambos espacios. Por ello, se ha enfatizado la reflexión de una creciente relevancia de los nuevos lugares metropolitanos de la ciudad región de Granada como las nuevas ventanas al gran espacio abierto y común a través de los posibles itinerarios de penetración y travesía al mismo, dispositivos éstos que sólo pueden ser elaborados a partir de la consideración cuidadosa de la relación de cada uno de los municipios de la aglomeración urbana de Granada con su territorio.

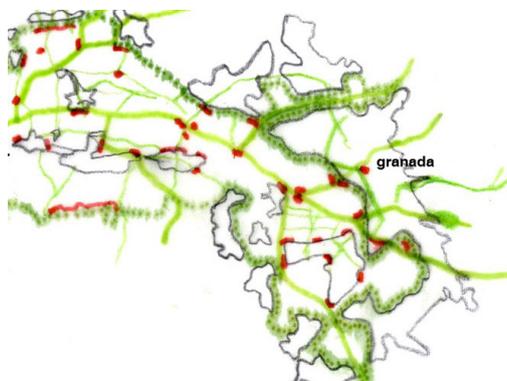


Fig. 10. Delimitación del Plan Especial de la Vega de Granada y red de nuevos lugares metropolitanos.

Estos núcleos urbanos han crecido de una manera desarticulada y fortuita, según extensiones de la urbanización y débiles configuraciones de los bordes perimetrales de los cascos urbanos. Cabe ensayar por tanto, en estos ámbitos, otros modelos alternativos de relación como por ejemplo, formas de extensión porosas –inclusivas de espacios vacíos de Vega dentro del casco, siendo tanto crecimientos hacia fuera del lleno como hacia dentro del vacío–, rellenos de vacíos internos –tanto por la edificación como por huertos agrícolas: un *infill* ciudad-campo–, ocupaciones lineales de filamentos urbanos con porosidad significativa transversal, etc.

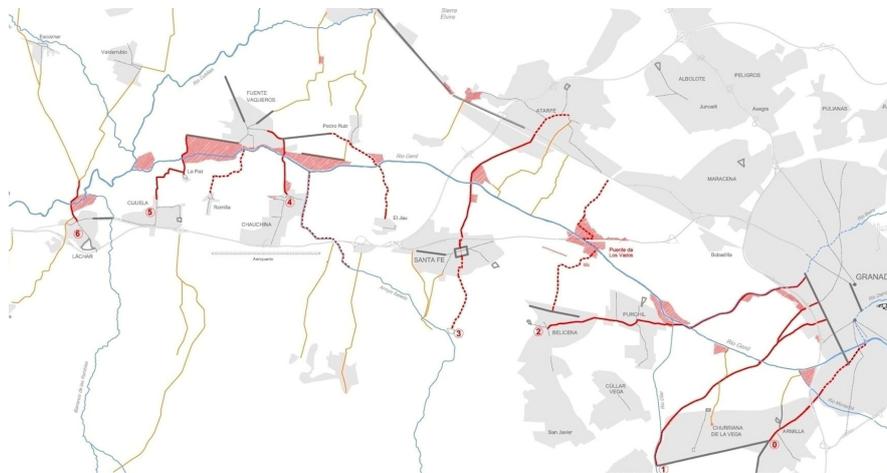


Fig. 11. Itinerarios metropolitanos transversales y lugares de oportunidad en la Vega de Granada.

Se muestra un conjunto de áreas de oportunidad en relación a itinerarios transversales que enlazan lugares singulares a un lado y otro del cauce del río Genil. Son itinerarios territoriales que enlazan transversalmente asentamientos y lugares singulares de la Vega, permitiendo reforzar también la relación de éstos con el río, y haciendo que el cauce se convierta en un verdadero espacio intermediario y vertebrador de todo este territorio. Cada uno de estos itinerarios, con cualidades diversas, se localiza paulativamente a lo largo del desarrollo del cauce, y revela un conjunto de lugares y áreas potenciales de proyecto. Estas áreas son espacios susceptibles de posteriores estudios y propuestas de intervención. Tienen un valor estratégico por motivos de localización, accesibilidad, estado de abandono, cualidades naturales, paisajísticas, arquitectónicas, etc. Se presta una particular atención a los espacios intersticiales de las infraestructuras en su relación con el río, como lugares idóneos para la intervención. Estos espacios pueden aumentar su valor y significación, dando un mayor énfasis a este entorno. El Plan Especial para el Valle del río Genil de Granada que incluya ámbitos plurimunicipales puede dar forma a proyectos específicos sobre itinerarios, caminos y lugares.

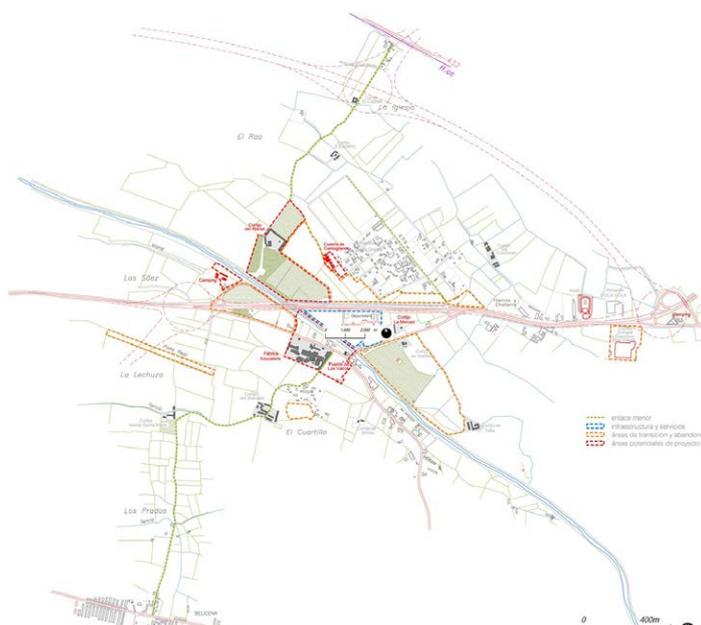


Fig. 12: Intersección Puente de los Vados.

En los nuevos procesos espaciales, la oposición dialéctica entre el “espacio de los lugares” y el “espacio de los flujos” han acentuado la hipótesis de que el espacio organiza el tiempo en la “sociedad red” (Castells, 2006) y la noción de que las pautas espaciales rigen las funciones económicas y las prácticas sociales dominantes.

A un nivel más alto en referencia a la cohesión territorial, se ha confirmado en Europa la importancia de integrar modelos más adecuados a los fenómenos físicos, económicos y sociales actuales, que sean más abiertos, repentinos y globales. El debate se centra ahora en asuntos fundamentales como, la naturaleza de la cooperación territorial, la manera como los ciudadanos utilizan los espacios en los que viven, o las implicaciones territoriales de las políticas sectoriales y la relación entre la cooperación y la competitividad. Se reconoce con más frecuencia la necesidad de promover la cooperación, el diálogo y la asociación entre las diferentes categorías de gobiernos, las organizaciones y las personas que llevan las políticas a la práctica. Para ello los retos son principalmente, compensar las diferencias y debilidades territoriales en materia de intensidad urbana, a través de la “concentración” –aprovechando las ventajas de la actividad económica aglutinada–, la superación de las distancias mejorando la “conexión” entre los territorios y los lugares –condición de estabilidad dinámica básica en los sistemas vivos–, y la superación de las divisiones que impiden la “cooperación” y permiten un enriquecimiento compartido multiplicado a través de la unión de los esfuerzos. A su vez, se requiere una mayor flexibilidad e interacción entre las diferentes geografías de los emplazamientos, teniendo en cuenta regiones grandes, medias y pequeñas, al igual que diferentes escalas y grados de cooperación y trabajo simultáneos para el trazado de la unión en red de los territorios.

Existe también la pretensión de integrar la diversidad como fortaleza y no como obstáculo, y para ello, es preciso superar prejuicios como que lo “urbano” aporta más ventajas –productivas, sociales, culturales...– que “lo rural”, o que ciertos

tipos de topografía están inextricablemente unidos a un PIB reducido –El Ejido, en Almería, y otras zonas abruptas del litoral andaluz, son ejemplos de ello–. Por eso es tan valiosa y oportuna la colaboración dentro de esta diversidad de contextos (Magnaghi, 2000) y posibilidades territoriales.

La visión predominante de la geografía como un mero soporte de actividades económicas, ha provocado la pérdida de identidad y la desarticulación de ciudades medias y pequeñas. De ahí que la anticipación de un futuro posible no parta de una visión globalizadora sino más bien de la aportación y búsqueda de visiones parciales con las que poder construir objetivos y tareas específicas de alcance limitado portadoras de una mejora colectiva incremental.

Agradecimientos

A los miembros del Laboratorio de Urbanismo de Granada por sus inestimables aportaciones en relación al tema tratado en este artículo y a la Diputación y Universidad de Granada por haber apoyado el desarrollo de esta investigación. El contenido de este artículo está relacionado parcialmente con la tesis del mismo autor «Figuraciones de la ciudad región de Granada» leída en 2009 en la Universidad de Granada y con la investigación «Criterios de ordenación del espacio fluvial del río Genil» (2010) cuyo organismo financiador fue la Junta de Andalucía, Consejería de Obras públicas y sus investigadores principales María Isabel Rojas Rodríguez y David Cabrera Manzano.

Bibliografía

- ALEXANDER, Christopher (2002): *The nature of order*. The center for environmental structure, California.
- ALLEN, Stan (2009): “From Object to field: field conditions in architecture and urbanism”, en *Practice: Architecture, technique + representation*. Routledge, Nueva York, pp. 216-243.
- ARNHEIM, Rudolf (1984): *El poder del centro*. Alianza, Madrid.
- BECATTINI, G.; COSTA, M.T. y TRULLÉN, J. -dir.- (2002): *Desarrollo local: teorías y estrategias las formas urbanas en el territorio*. Civitas, Madrid.
- BERTALANFFY, Ludwig Von (1987): *Teoría general de los sistemas: fundamentos, desarrollo, aplicaciones*. Fondo de Cultura Económica, México D.F.
- BIRD, James (1976): *Centrality and cities*. Routledge and Kegan Paul, London.
- BOERI, Stefano (1999): “Filament City” en *LOTUS International*, núm. 107, pp. 128-131.
- CABRERA-MANZANO, David (2009): *Figuraciones de la ciudad region de Granada*. Tesis Doctoral, Departamento de Urbanismo de la Universidad de Granada.
- CERTEAU, Michel de (2000): *La invención de lo cotidiano: artes de hacer*. Universidad Iberoamericana, Méjico.
- CASTELLS, M. (2006): *La Sociedad Red: una visión global*. Alianza Editorial, Madrid.
- CHADWICK, G. F. (1973): *Una visión sistémica del planeamiento*. GG, Barcelona.
- CONSTANT (2009): *La Nueva Babilonia*. Gustavo Gili, Barcelona.

- DE LAS RIVAS, Juan L. (1992): *El espacio como lugar*. Universidad de Valladolid, Seminario de la Facultad de Derecho, Valladolid.
- DE LAS RIVAS, Juan L. y MORANDI, Corinna (2007): “Generadores de nueva urbanidad: los espacios comerciales” en *Ciudades*, núm. 10, pp. 19-23.
- DE LONG, David G. -ed.- (2000): *Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente*. Vitra Design Museum, Skira editore.
- DE SOLÁ-MORALES, Manuel (2004): “Contra el modelo de metrópolis universal”, en MARTÍN, Ángel -ed.- *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. UPC, Barcelona, pp. 99-104 (ponencia presentada en el Congreso Internacional de Arquitectos, UIA Barcelona, en 1996).
- DE SOLÁ-MORALES, Manuel (2004): *Ciudades-esquinas*. FORUM, Barcelona.
- DE SOLÁ-MORALES, Manuel (2008) *De cosas urbanas*. Ed. GG., Barcelona.
- DEMATTEIS, G. (1998): “Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas”, en MONCLÚS, F. J. -ed.- *La ciudad dispersa*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, pp. 17-33.
- DEMATTEIS, G. (1995): *Progetto implícito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*. Franco Angeli, Milán.
- DEMATTEIS, G. (1986): “L’ambiente como contingenza e il mondo como rete” en *Urbanística*, núm. 82, pp. 112-117.
- EIZAGUIRRE, Xabier (2005): *La construcción del territorio disperso: talleres de reflexión sobre la forma difusa*. Ed. UPC, Barcelona.
- ESPAÑOL, Joaquim (1997): “Nuevas dinámicas del territorio”, en *Curso Internacional de Urbanismo de Vic*.
- ESPAÑOL, Joaquim (2001): *El orden frágil de la arquitectura*. Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona.
- ESPAÑOL, Joaquim (2007): *Forma y consistencia*. Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona.
- FERIA, José M. (1992): *El sistema urbano andaluz: aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. Instituto de Desarrollo Regional, Sevilla.
- FOLCH, Ramón -coord.- (2003): *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación*. Diputación Provincial de Barcelona, Barcelona.
- FONT, Antonio -coord.- (2004): *La explosión de la ciudad*. Ed. COAC, Forum Universal de les Cultures, Barcelona.
- GEHL, Jan (2006): *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Reverté, Barcelona.
- GÓMEZ, J. L. (2000): “Estrategias para la ordenación territorial del sudeste ibérico: horizontes para una periferia” en *Biblio 3w: revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, núm. 257.
- GRAHAM, S. y MARVIN, S. (2001): *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobility and the urban condition*. Routledge, London.
- GUATTARI, Felix (2004): *Plan sobre el planeta: capitalismo mundial integrado y revoluciones moleculares*. Traficantes de sueños, Madrid.

- INDOVINA, Francesco (1990): “La ciudad difusa”, en MARTÍN, Ángel -ed.- *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. UPC-ETSAB, Barcelona, pp. 35-47 (fecha de publicación, 2004).
- INGERSOLL, Richard (2006): *Sprawlown*. Princeton Architectural Press, New York.
- JUEL-CHRISTIANSEN, Carsten (1985): *Monument & niche. The architecture of the new city*. Rhodos, Copenhagen.
- LERNER, Jaime (2005): *Acupuntura urbana*. IAAC, Barcelona.
- LLOP, Carles (2008): “Paisajes metropolitanos: policentrismo, dilataciones, multiperiferias y microperiferias: del paisaje cliché al paisaje calidoscopio” en *Rev. Papers*, núm. 47.
- MAGNAGHI, Alberto (2000): *Il progetto locale*. Bollati Broinghieri, Torino.
- MANGIN, David (2004): *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*. Ed. de la Villete, Paris.
- MARSHALL, Stephen (2005): *Streets & patterns*. Spon Press, London.
- McLOUGHLIN, J. Brian (1971): *Planificación urbana y regional: un enfoque de sistemas*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- MONCLÚS, Fco. Javier -ed.- (1998): *La ciudad dispersa*. Centre de Cultura Contemporania de Barcelona, Barcelona.
- MORANDI, Maurizio (2004): *Fare Centro: città europee in trasformazione*. Meltemi, Roma.
- MUMFORD, Lewis (1945): *La cultura de las ciudades*. Emecé, Buenos Aires.
- PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro y CABRAL, João (2004): *Políticas Urbanas, Tendências, estratégias e oportunidades*. Fundação Calouste Goulbenkian, Lisboa.
- SABATÉ, Joaquim (2008): “Proyectar el territorio aún en tiempos de incertidumbre”, en *Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre = projecting the territory in times of uncertainty*. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Barcelona, pp. 10-35.
- SECCHI, Bernardo (2005): “La práctica actual de la proyectación territorial”. Conferencia realizada en la ETSA de Barcelona.
- SECCHI, Bernardo (2004): “Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros” en MARTÍN, Ángel -ed.- *Lo urbano, en 20 autores contemporáneos*. UPC, Barcelona.
- SECCHI, Bernardo (1983): “Un programa de búsqueda” en *Casabella*, núm. 497.
- SERRES, Michel (1995): *Atlas*. Cátedra, Madrid.
- SIEVERTS, Thomas (2003): *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*. Spon Press, London.
- SIEVERTS, Thomas (2008): *Where we live now: an anoted reader*, disponible en www.suddenly.org.
- SUBIRATS, Joan, -coord.- (2002): *Redes, territorio y gobierno*. Diputació de Barcelona, Barcelona.
- VECSLIR, Lorena (2005): *Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la región metropolitana de*

Barcelona. Tesis Doctoral, Departamento de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Barcelona.

VECSLIR, L. y CICCOLELLA, P. (2011): “Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires” en *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 49, pp. 63-78.

VIGANÓ, Paola (2004): *New Territories. Situations, projects, scenarios for the European city and territory*. Officina Edizioni, Roma.

WEBBER, Melvin. M. (1970): *Indagaciones sobre la estructura urbana*. Ed. GG., Barcelona.

**CENTRALITÀ MULTIDIMENSIONALI E PIÙ AMPI
PROCESSI DI RESCALING**

**CENTRALIDADES MULTIDIMENSIONALES EN PROCESOS
MÁS AMPLIOS DE RE-ESCALAMIENTO**

**MULTI-DIMENSIONAL CENTRALITIES WITHIN WIDER
RESCALING PROCESSES**

Cecilia SCOPPETTA*

RIASSUNTO

I cambiamenti strutturali delle economie/società occidentali, dovute al fenomeno della globalizzazione, ed il processo, ancora in corso, della costruzione europea hanno comportato significative trasformazioni territoriali, ma anche nuove interpretazioni degli spazi urbani e regionali, connesse ai concetti di “networking”, “governance” e “rescaling”, che sembrano sottolineare la necessità di ripensare alcune categorie interpretative tradizionali, come “centralità” e “policentrismo”. La finalità di questo articolo è di evidenziare le implicazioni in termini analitici e progettuali alla scala urbana e territoriale.

Parole chiave: networking, governance, rescaling, luogo, multidimensionalità.

RESUMEN

El cambio estructural de las economías/sociedades occidentales, vinculado al fenómeno de la globalización, ha producido importantes transformaciones espaciales y nuevas interpretaciones de la ciudad y el territorio, relacionadas con los conceptos de “creación de redes”, “gobernanza” y “re-escalamiento”, y parece subrayar la necesidad de repensar algunas categorías interpretativas tradicionales como “centralidad” y “policentrismo”. El propósito de este artículo es señalar las implicaciones en términos de planificación a escala regional y urbana.

Palabras clave: creación de redes, gobernanza, re-escalamiento, lugar, multidimensionalidad.

ABSTRACT

The structural change in Western economies/societies, due to globalisation, and the still ongoing European construction have caused significant spatial transformations as well as relevant shifts in interpreting regional and urban spaces. Such shifts are connected to the concepts of “networking”, “governance”, and “rescaling”, and seem to underline the need of rethinking certain traditional interpretative categories such as “centrality” and “polycentrism”. The article is aimed at highlight planning implications at both territorial and urban level.

Keywords: networking, governance, rescaling, place, multidimensionality.

* Cecilia Scoppetta (ceci62@libero.it) es PhD por la Sapienza Università di Roma, Italia.

1. Introduzione: mutamenti territoriali ed interpretativi

Sin dagli anni '80, con il passaggio dalla produzione di beni materiali a quella post-fordista di beni immateriali, si è assistito ad un mutamento strutturale delle società/economie dei Paesi occidentali. Il paradigma tecno-economico centrato sull'informazione ne costituisce il fondamentale presupposto (Carnoy *et al.*, 1993): anche per le evidenti "assonanze" (Goodwin, 1984) con gli esiti dell'evoluzione scientifica e tecnologica della *network society* (Castells, 1996), nel corso degli anni '90

"la metafora della rete si è imposta quale 'immagine' dominante cui ricondurre la comprensione/interpretazione (progetto) della complessità (città/territorio/società) contemporanea" (Scoppetta, 2009).

Tali mutamenti epocali hanno investito anche gli studi sui fenomeni socio-territoriali che si sono andati sempre più concentrando sull'emergere delle regioni metropolitane come ambiti economici dominanti nella società globalizzata (Storper, 1997; Sassen, 2001; Scott, 2001) e come livello decisionale in grado di sostituire quello nazionale/regionale (Altshuler *et al.*, 1999; Katz, 2000), evidenziando il legame esistente tra il protagonismo di queste nuove entità ed il passaggio dal concetto di *government* a quello di *governance* (March & Olsen, 1995).

I percorsi di ricerca esplorati, pur se strettamente interconnessi, sono stati sostanzialmente tre: il primo riguarda il *networking* e considera processi e flussi, attori e interessi, organizzazioni e strutture, idee e capitali. Il secondo riguarda la *governance* e la necessità di coinvolgimento nella sfera decisionale di più ampi settori ed interessi. Il terzo, infine, riguarda la scala della *governance*.

Il filone di ricerca sulla *governance* ha evidenziato l'importanza dei processi di de-territorializzazione e ri-territorializzazione nella ri-definizione di confini e competenze; quello riguardante il *networking* si è soffermato su quelle forme di interazione tendenti al superamento (o all'"aggiramento") delle istituzioni di rappresentanza territoriale tradizionali. L'accento posto sulla relativizzazione dello spazio geografico (ed, in particolare, di quello racchiuso da confini) come elemento determinante per l'intervento e l'attenzione verso il processo di *rescaling* dell'azione degli Stati Nazionali sembrano comunque costituire un elemento comune.

Soprattutto il tema del *rescaling* riassume i più interessanti elementi di novità rispetto al passato. Non si tratta soltanto dell'emergere improvviso –in virtù del loro ruolo di nodi di inedite reti transnazionali– di alcuni territori che, in precedenza, potevano essere considerati periferici e poco rilevanti o dell'affermarsi di nuove ed inaspettate centralità.

In realtà, l'ambito di indagine inerente la "scala" di intervento (intesa come identificazione del livello ottimale per la collocazione delle differenti attività di governo) non costituisce un tema del tutto nuovo: si tratta, infatti, di un campo di approfondimento che ha indubbiamente una tradizione più lunga e consolidata rispetto ai più recenti studi riguardanti la *governance* o il *networking*. La dimensione fortemente innovativa del *rescaling* contemporaneo risiede nel suo inquadramento all'interno della riformulazione di alcune nozioni geografiche rilevanti –quali "regione", "territorio" e "locale"– ed il parallelo affermarsi di un inedito concetto di territorialità. In questo senso, i processi di *rescaling* rappresentano uno dei mutamenti più significativi nell'interpretazione territoriale.

Inoltre, il cambiamento di scala (o il “salto” di scala) si riferisce all’esistenza di regime regolativi extra-locali e inter-scalari che “contrastano o canalizzano le opzioni strategiche o i comportamenti tattici degli attori locali” (Miller, 2009): ciò implica, ad esempio, che istituzioni di un livello più elevato possano definire (o limitare) gli obiettivi delle politiche e delle azioni ai livelli più bassi, favorendo (o prevenendo) le decisioni prese democraticamente. Quindi, oltre al passaggio di responsabilità e capacità tra i diversi livelli istituzionali, il processo di *re-scaling* può anche implicare la definizione di nuove scale di azione sociale (Keil & Mahon, 2009; Magnusson, 2009).

Inoltre, i processi di *rescaling* non comportano soltanto il passaggio di competenze da un livello ad un altro, ma implicano anche l’emergere di interazioni multiscolari e di una geografia della *governance* flessibile ed autonoma rispetto ai confini giurisdizionali, in cui i differenti ambiti spesso tendono a sovrapporsi (Gualini & Woltjer, 2004). Da un lato, quindi, la logica è quella degli approcci precedenti (coordinamento, decentralizzazione, devoluzione, sussidiarietà), volti a rispondere alla rottura delle gerarchie e ad individuare la scala di *governance* più appropriata. Dall’altro, l’evoluzione del termine riflette due aspetti del tutto nuovi: il riconoscimento dell’inefficacia di burocrazie, strumenti di governo e di controllo gerarchici in un’economia globale flessibile e nel quadro di istituzioni democratiche e la relazione tra *governance* e *government*.

Il carattere innovativo dei *networks* istituzionali multiscolari sembra risiedere, inoltre, nella loro *learning dimension*: tali nuove forme organizzative, in sostanza, evolverebbero ed apprenderebbero attraverso complessi processi differenti rispetto a quelli propri delle mere organizzazioni ed istituzioni tradizionali. Pertanto, l’analisi di questa peculiare modalità evolutiva diventa essenziale per comprendere il funzionamento (o il disfunzionamento) delle nuove organizzazioni territoriali, le loro sequenze decisionali ed esecutive, il grado di influenza di ciascuno degli attori coinvolti e dei soggetti o circostanze esterne.

2. Nuove interpretazioni alla scala vasta

L’interesse verso le trasformazioni territoriali dovute alla globalizzazione ha inevitabilmente portato ad una più ampia riscoperta della spazialità in molte discipline (Le Galès, 1998; Salet & Faludi, 2000): le connessioni tra i concetti di “territorio”, *governance*, *networking* e *rescaling* sono stati indagati in modo approfondito (Castells, 2001; Scott, 2001) e lo *spatial planning* è diventato un fertile terreno di analisi (Vigar et al., 2000; Albrechts et al., 2001; Salet et al., 2003).

Ovviamente, è soprattutto la scala vasta il luogo della sperimentazione e verifica delle nuove elaborazioni teoriche. L’approccio, tuttavia, è comunque multiscale. Infatti, il venir meno del concetto di “confine” come “griglia stabile ed immobile” –elemento “di fissità in un altrimenti mutevole paesaggio geografico” (Brenner, 2009)– comporta la possibilità di far riferimento al “livello di contesto nel quale vengono definiti i confini di una specifica rivendicazione sociale, attività o comportamento” (Keil & Mahon, 2009). Il cambiamento di scala si riferisce, cioè, ad un mutamento dei rapporti, dei gruppi sociali e delle risorse coinvolte: sia lo *scaling-up* che lo *scaling-down* producono, infatti, una struttura di opportunità politica per interessi specifici.

Il processo di europeizzazione ha fortemente contribuito all’affermarsi dell’interesse verso i fenomeni di *rescaling* in atto, anche perché lo spazio europeo –un unico mercato senza confini con una mobilità interna– coesiste con

i territori nazionali, ma l'Unione Europea non può essere intesa semplicemente come un insieme di stati-nazione o come una sorta di sovra-stato, ma può essere concettualizzata, piuttosto, come uno spazio reticolare di *governance* multilivello.

Del resto, anche se a Bruxelles non sono state mai formalmente assegnate specifiche competenze in tal senso, in realtà l'interesse per le questioni territoriali è insito nella politica regionale europea sin dalla metà degli anni '70, essendo quest'ultima finalizzata al riequilibrio delle disparità regionali: sia le politiche agricole che quelle regionali comportano evidenti effetti territoriali. Inoltre, a partire dagli anni '90, le politiche europee hanno affidato alle città il ruolo delle città di fattori trainanti e competitivi per affrontare le sfide della globalizzazione.

2.1. La dimensione europea ed il nuovo concetto di policentrismo

L'interesse verso le trasformazioni territoriali dovute alla globalizzazione ha inevitabilmente portato ad una più ampia riscoperta della spazialità in molte discipline (Le Galès, 1998; Salet & Faludi, 2000): le connessioni tra i concetti di "territorio", *governance*, *networking* e *rescaling* sono stati indagati in modo approfondito (Castells, 2001; Scott, 2001) e lo *spatial planning* è diventato un fertile terreno di analisi (Vigar *et al.*, 2000; Albrechts *et al.*, 2001; Salet *et al.*, 2003).

Il processo di europeizzazione ha fortemente contribuito all'affermarsi di questo interesse, anche perché lo spazio europeo –un unico mercato senza confini con una mobilità interna– coesiste con i territori nazionali, ma l'Unione Europea non può essere intesa semplicemente come un insieme di stati-nazione o come una sorta di sovra-stato, ma può essere concettualizzata, piuttosto, come uno spazio reticolare di *governance* multilivello.

Del resto, anche se a Bruxelles non sono state mai formalmente assegnate specifiche competenze in tal senso, in realtà l'interesse per le questioni territoriali è insito nella politica regionale europea sin dalla metà degli anni '70, essendo quest'ultima finalizzata al riequilibrio delle disparità regionali: sia le politiche agricole che quelle regionali comportano evidenti effetti territoriali. Inoltre, a partire dagli anni '90, le politiche europee hanno affidato alle città il ruolo delle città di fattori trainanti e competitivi per affrontare le sfide della globalizzazione.

Cremschi (2004) evidenzia l'esistenza di quattro differenti livelli nella "torta" delle politiche territoriali europee: le politiche regionali; la rete infrastrutturale e la cooperazione trans-europea; le iniziative per le aree metropolitane e una prospettiva di sviluppo in termini territoriali, cioè un documento (CEC, 1999), volto ad orientare le strategie integrate di *spatial planning* dei diversi Paesi membri, che esprime il carattere duplice del concetto europeo di *spatial development*, un "neologismo" chiaramente volto a legare l'approccio regolativo della pianificazione tedesca, intesa come organizzazione di fattori fisici ed ambientali, con quello anglosassone, riconducibile al concetto più ampio di sviluppo economico locale.

Quindi, la logica territoriale europea ha introdotto una sorta di europeizzazione *light*, che fa riferimento alle tre questioni cruciali del *networking*, della *governance* e del *rescaling*. In questo senso, i caratteri di novità in termini spaziali di questo approccio "laterale" emergono con chiarezza da una semplice analisi dei termini e dei concetti utilizzati nelle politiche territoriali europee, tendenti ad esprimere, allo stesso tempo, significati "fisico-spaziali" ed "immateriali" (di processo).

Il termine "policentrismo" costituisce il principale esempio in questo senso (Davoudi, 2003), riferendosi sia a caratteri fisici (una espansione urbana affidata

ad una molteplicità di centri piuttosto che ad una relazione centro-periferia) sia ad un'idea di *governance* multilivello che implica *partnerships* (non “fisiche”) tra istituzioni europee, governi nazionali/regionali ed autorità locali. E' facile, quindi, comprendere perché questa nozione flessibile di policentrismo –che si riferisce a politiche non territoriali che derivano da una molteplicità di luoghi (materiali) che non può essere ridotta ad un unico centro– sia diventata un modo efficace di interpretare la natura dinamica, de-centralizzata, de-territorializzata (e ri-territorializzata) dell'Unione Europea, essendo decisamente più ampia l'applicabilità di questo termine alle trasformazioni politiche e sociali nel contesto della globalizzazione (Scholte, 2004; Delanty & Rumford, 2006). Analogamente, il termine “coesione territoriale” unisce la dimensione territoriale a quella socio-economica.

Proprio per le evidenti implicazioni territoriali, si può, quindi, affermare che il *governance turn* negli studi europei (Marks *et al.*, 1996; Jachtenfuchs & Kohler-Koch, 2004; Bache & Flinders, 2005) corrisponda ad uno *spatial turn* (Berezin, 2003). Almeno fino ad oggi, del resto, più che verso un'azione di *state-building* o l'istituzionalizzazione di nuove strutture di *governance*, l'Unione Europea sembra essersi orientata verso la costruzione di uno spazio europeo a sua volta concettualizzato come esito del suo stesso processo di costruzione, ponendo l'accento, cioè, sulla sua natura di elemento costitutivo di relazioni politiche e sociali.

Da questa particolare natura circolare ed autoriflessiva della costruzione europea, sullo sfondo dei processi di *spatial rescaling*, sembra derivare l'emergere dei cosiddetti *soft spaces* (Waterhout, 2009; Faludi, 2010; Haughton *et al.*, 2010), cioè sub-regioni multi-area in cui le strategie territoriali vengono elaborate “lateralmente”, negli interstizi tra i livelli di governo istituzionalizzati. Si tratta di “spazi” che spesso tendono a sovrapporsi, essendo caratterizzati da confini geografici indefiniti e sfocati.

In un certo senso, si può anche parlare di spazi “sinaptici” (Scoppetta, 2012b), la cui dimensione cambia costantemente perché è data dall'accendersi e spegnersi delle inter-relazioni che coinvolgono non soltanto le potenzialità di azione, ma anche la dimensione cognitiva dell'apprendimento, implicando, cioè, un processo di co-evoluzione di attori, contesto e “stili” di pianificazione (Faludi, 2008). L'emergere di questi spazi sinaptici sembra, quindi, richiedere uno sforzo immaginativo nell'osservazione dei fenomeni spaziali che può consentire di ridefinirne i caratteri socio-politici, di metterne a fuoco con maggiore precisione le potenzialità e le sfide da affrontare.

Infatti, l'assunzione di questa inedita chiave di lettura impone di re-interpretare lo spazio come molteplicità, dinamica ed aperta, di inter-relazioni attraverso le quali il potere stesso viene costantemente ri-formato attraverso spostamenti nei livelli decisionali esistenti, scale innovative ed originali di intervento, nuove costellazioni di attori e geometrie variabili di *governance*. Secondo Waterhout (2009) e Faludi (2010), questi *soft spaces* emergenti richiedono un'idea di *soft planning* piuttosto che di *hard planning*, da utilizzare laddove le sfide attraversano i confini esistenti e si rendono necessarie nuove e più efficaci modalità cooperative.

2.2. Forme di auto-organizzazione

Nel definire i caratteri distintivi dei nuovi spazi “sinaptici”, interessanti suggestioni provengono dagli studi sull’auto-organizzazione nel campo di indagine della ricerca biologica e, più in generale, sul tema della complessità e dell’intelligenza artificiale (Morin, 1983; Prigogine & Stengers, 1979; Anderson, 1999; Kauffman, 1995). Come è noto, infatti, il processo di evoluzione biologica implica che elementi microscopici, caratterizzati da una struttura semplice e da legami forti e relativamente rigidi, costituiscano, attraverso la loro interazione, gli elementi costitutivi di sistemi più complessi dotati di legami deboli e più flessibili, che consentono l’adattamento a cambiamenti ambientali non prevedibili. Ne deriva una rilevanza maggiore delle proprietà di resilienza rispetto a quelle di stabilità.

Quest’ultima, infatti, è ciò che consente ad un sistema di ritornare rapidamente al suo stato iniziale dopo una perturbazione temporanea, mentre la resilienza è ciò che consente ad un sistema di adattarsi alle perturbazioni -specialmente se queste sono profondamente differenti da ciò che il sistema già conosce- e di assorbire gli *shock* imprevisti, adattandosi ed evolvendo per resistere al collasso. Infatti, il concetto di resilienza è definito come la

“misura della persistenza dei sistemi e della loro capacità di assorbire cambiamento e perturbazione mantenendo gli stessi rapporti tra popolazioni o stati variabili” (Holling, 1973).

In altre parole, un sistema resiliente è composto dall’interpolazione dinamica tra forze deterministiche ed eventi casuali, tra fattori strutturali ed azione umana, tra percorsi lineari e contingenza.

Un esempio è dato dall’auto-organizzazione degli organismi viventi (Bak, 1996), che non possono essere pensati come una sorta di automi, diretti dall’esterno da un programma deterministico, ma come sistemi il cui stato si colloca tra i due estremi di un ordine immobile e rigido -che non può mutare senza essere distrutto, come l’ordine dei cristalli- e di un costante mutamento privo di stabilità. Si tratta, cioè, di uno stato che, chiaramente, non è statico e che consente di reagire alle perturbazioni casuali (Waldrop, 1992).

Le trasformazioni, quindi, non si configurano, semplicemente, come distruzioni di ciò che già esiste, ma come ri-organizzazioni che consentono l’emergere di nuovi caratteri, che possono essere nuove strutture o nuovi comportamenti influenzati dalle nuove strutture (Holland, 1995). Ciascuna combinazione e mutamento di una singola parte implica una differente organizzazione funzionale, cioè un differente significato delle relazioni tra le diverse parti. Si può dire, pertanto, che l’aspetto più rilevante dell’auto-organizzazione sia il suo significato di auto-creazione (Atlan, 1983).

Ciò implica che l’auto-organizzazione di un sistema possa essere intesa come “macchina non banale” (von Foester, 1981) che -a differenza di una “macchina banale”- non lavora secondo una prevedibile logica di *input/output*, cioè rispondendo semplicemente alla specifica necessità per la quale è stata costruita. Una “macchina non banale”, infatti, è caratterizzata da un suo stato interno che può dar luogo a *output* multipli.

Un ulteriore carattere dell’auto-organizzazione degli organismi viventi è, ovviamente, la sua complessità biologica: i sistemi biologici, infatti, sono allo stesso tempo qualcosa di più e qualcosa di meno della semplice somma delle loro parti.

Ciò consente l'emergere di caratteri derivanti da conseguenze accidentali e prodotti secondari dell'interazione, i quali, a loro volta, attraverso meccanismi di *feedback*, stimolano ciascuna singola parte del sistema verso l'espressione delle loro specifiche potenzialità. Un esempio è dato dal modo in cui la cultura o il linguaggio –cioè dei caratteri che esistono a livello dell'intero sistema– lavorano retroattivamente sulle singole componenti, consentendo lo sviluppo di ciascuna individualità.

Del resto, proprio come le discipline che si occupano dei fenomeni territoriali, anche le scienze della complessità contemporanee appaiono attraversate da una crisi dei “confini” tradizionali: tra i concetti di “produttore” e “prodotto”, “causa” ed “effetto”, “uno” e “molteplice”, “organismo” ed “ambiente” (e fra “scienza” e “non scienza”). Ne è derivato il concetto di “organizzazione ricorsiva” (Morin, 1977), in cui effetti e prodotti sono a loro volta intesi come necessari per la stessa produzione.

Trasferire la metafora biologica nella sfera della pianificazione territoriale significa considerare gli spazi “sinaptici” come costrutti collettivi che non possono essere ricondotti ad un singolo progetto, deterministico e definitivo, ma, piuttosto, a qualcosa che viene costantemente re-interpretato e ri-formato dai differenti attori coinvolti, ad un *network* resiliente e sperimentale basato su “legami deboli” (Granowetter, 1983) che danno vita ad una spazialità non prevedibile. Il processo di apprendimento, determinato dal meccanismo di *feedback*, può apparire come una sorta di sottoprodotto di questo costrutto che risulta essere, in realtà, più rilevante del prodotto stesso perché può consentire ulteriori sviluppi. Come una macchina non banale, il costrutto di una spazialità sinaptica è caratterizzato da un suo stato interno –cioè dipende dalla sua storia– ma è in grado di produrre *outputs* multipli e differenti traiettorie di sviluppo.

3. Implicazioni progettuali al livello degli assetti e delle relazioni territoriali.

Le implicazioni di carattere progettuale delle nuove interpretazioni territoriali sono riconducibili alla “coscienza di luogo” (Magnaghi, 2010), cioè al riconoscimento dei valori territoriali e dall'assunzione di questi come “beni comuni”, connessi, ad esempio, al concetto –in realtà molto generico e manipolabile– di “qualità della vita”, espresso dalla Convenzione Europea per il Paesaggio (Council of Europe, 2000) o a quello di “patrimonio territoriale” (Magnaghi, 2010) che, riferito alla dimensione locale implica la produzione sociale del progetto e la proposta concreta di un modello di sviluppo differente.

La dimensione locale diviene cruciale non soltanto in quanto “*place*” (Castells, 1996), nodo in grado di intercettare i “flussi” globali, ma soprattutto perché è il livello locale a rivelare con chiarezza quali siano le reali poste in gioco così come le contraddizioni insite nella compresenza, nelle politiche europee, degli obiettivi di coesione e sostenibilità, enunciati nel Trattato di Maastricht, e degli imperativi di competitività dell'Agenda di Lisbona, laddove i primi vengono presentati come strumentali rispetto ai secondi. In realtà, accanto alla monodimensionalità de-territorializzata di nodi e connessioni, che caratterizza la rete della competitività “globale”, il principio di sostenibilità introduce l'elemento “superficiale” (spaziale, territoriale) e, quindi, inevitabilmente locale (Scoppetta, 2009a). Non a caso, il modello di sostenibilità, scelto quale riferimento per le politiche europee è proprio quello territoriale, basato sul concetto di *carrying capacity*.

Mentre la rete implica l'inter-dipendenza e la distanza tra sistema economico e sfera sociale e politica, riducendo la possibilità di controllo democratico, la dimensione locale può tradursi in autonomia, tale da consentire una effettiva partecipazione alle

scelte inerenti la gestione delle risorse. Lo spostamento del baricentro del processo economico alla scala più vicina al livello in cui la partecipazione politica trova maggiore espressione può comportare l'assunzione di responsabilità, ad esempio riguardo a "come" e "cosa" può essere prodotto in un certo territorio. E', quindi, alla scala locale che la sostenibilità sembra essere realisticamente raggiungibile, dal momento che la maggiore accessibilità alle informazioni implica un'effettiva possibilità di controllo dei processi produttivi (Rist, 1996).

La dimensione locale si configura, quindi, come livello in cui esprimere e sviluppare pratiche di resistenza a modelli omologanti, attraverso la proposizione di strategie di sviluppo alternative che muovano dall'attivazione del capitale sociale (Putnam, 1993; 2000) incorporato nel patrimonio territoriale (Scoppetta, 2012c) e che consentano la trasposizione del concetto di "capacitazione" (Sen, 2000) da un'accezione individuale a quella collettiva dei territori, "capaci" di acquisire la possibilità (libertà, autonomia) di esprimere modelli differenti di sviluppo. La progettualità che ne deriva è, quindi, da intendersi più in termini immateriali e di processo che di esiti, e richiede, perciò, un tempo più lento di sedimentazione.

Quindi, l'autonomia dei territori non significa semplicemente poteri decentrati, ma capacità di auto-regolazione, attribuzione di potere agli "attori deboli", cooperazione e costruzione di reti. Ad esempio, l'"arcipelago" (Scoppetta, 2009a) dei territori un tempo interpretati come periferici –ed oggi, invece, immaginabili come capaci di costruire reti cooperative e forme inedite di intercomunalità spontanea, esito di azioni comuni nel tempo– può consentire di disegnare nuove e (finalmente) più articolate geografie dello sviluppo.

4. Nuove interpretazioni alla scala urbana: la multidimensionalità dei luoghi

Un tema, strettamente connesso a quello del *networking* e ancora poco indagato, riguarda gli effetti della digitalizzazione sullo spazio urbano, la cui fertilità in termini non soltanto analitici e descrittivi, ma anche progettuali non sembra essere stata pienamente colta.

La difficoltà nel comprendere appieno l'impatto effettivo della digitalizzazione sullo spazio urbano sembra risiedere in due principali errori interpretativi (Latour, 1991; Avgerou *et al.*, 2004; Graham & Marvin, 2001). Il primo tende a confinare l'analisi nell'ambito di una lettura tecnologica, attenta soprattutto all'aspetto tecnico della dimensione digitale. Il secondo consiste, invece, nella perdurante dipendenza dalle categorie analitiche elaborate ed utilizzate nell'ambito di condizioni storiche (e spaziali) profondamente differenti, quali possono essere intese quelle dell'era pre-digitale.

Entrambe le letture sono orientate, comunque, dall'idea di una sostanziale separazione ed indipendenza tra la dimensione immateriale della tecnologia e quella materiale della città, precludendo la possibilità di un'interpretazione più complessa, che tenga conto, invece, delle inter-relazioni esistenti tra materiale ed immateriale, tra spazio e *cyberspace*.

Che, invece, molto di ciò che avviene nel cyberspazio sia profondamente influenzato dalle pratiche materiali, dagli immaginari, dalle relazioni sociali ed economiche che hanno luogo e si strutturano nello spazio materiale è un fatto più che evidente, mentre la tendenza è a non considerare, quale implicazione fondamentale della globalizzazione, la digitalizzazione della dimensione urbana e metropolitana che, evidenziando i limiti della mera rappresentazione topografica, costringe a ripensare le tradizionali categorie di lettura e intervento.

Si tratta, cioè, dell'emergere di un'inedita natura multidimensionale dello spazio urbano, data dalla compresenza di una componente immateriale che non è possibile intendere come separata dalla materialità dei luoghi. I limiti della descrizione topografica risiedono proprio nell'incapacità di catturare questa multivalenza attraverso le categorie tradizionali, basate sulla separazione rigida tra materiale e immateriale.

Non è più possibile, d'altra parte, interpretare alcune forme territoriali utilizzando concetti che l'evidenza sembra rendere chiaramente obsoleti: un esempio è dato dalla nozione di "centralità", intesa come luogo di concentrazione di attività e funzioni, alla quale si tende ad associare la forma del Central Business District. Grazie al fenomeno della digitalizzazione dello spazio urbano, il concetto di "centralità" può essere, infatti, declinato in modi differenti ed assumere diverse forme geografiche: un'area metropolitana o un'intera regione o una forma urbana dispersa possono essere descritte, infatti, come una "centralità" (ad esempio: la Silicon Valley).

Una prima importante implicazione dell'approccio proposto riguarda il superamento della dicotomia tra locale e globale. Infatti, la maggior parte di ciò che possiamo percepire come "locale" in realtà può essere piuttosto pensato come un microambiente dotato di "riverbero" globale, in relazione al suo livello di interconnessione. Quindi, ciascuna entità che è "mappabile" nella sua materialità di "luogo" attraverso una descrizione topografica, è (può essere) anche parte di un riverbero digitale "a lunga gittata", proprio come il fenomeno dell'immigrazione e delle attività informali ad esso connesse tende a sovrapporre all'organizzazione sociale e spaziale delle città di accoglienza inedite "centralità" –percepite, talvolta, come "centralità negative"– che ne modificano le dinamiche interne, ma che non sono intelleggibili se non in rapporto a logiche esterne, ai circuiti di diaspora più ampie.

Continuare, quindi, ad interpretare i luoghi come fenomeni semplicemente "locali" non sembra essere né utile né adeguato (Eade, 1996): la giustapposizione della dimensione materiale e immateriale appare di maggiore interesse. Assumere come chiave interpretativa la multidimensionalità dei luoghi implica, infatti, la necessità di prendere in considerazione le inter-connessioni immateriali, oltre a quelle tradizionali. Si tratta, in sostanza, di un'interpretazione che, alla scala territoriale e regionale, ha già trovato interessanti applicazioni, traducendosi –ad esempio, nel caso italiano– nelle suggestive immagini del "territorio-rete multistrato" (Min. Infrastrutture, 2007), ipotizzato come capace di intercettare la mutevolezza dei flussi. La questione che viene posta è come questo punto di vista possa essere assunto, ad una scala più ravvicinata, nell'interpretazione e progettazione dello spazio urbano.

Una lettura che sia semplicemente topografica, infatti, certamente consente di valutare le condizioni fisiche di ciascun luogo, ma non è in grado di misurarne il livello di connessione o le potenzialità connettive, così come la reale natura di alcune evidenti disfunzioni. In questo senso, l'inscindibilità tra finanza internazionale (attività altamente digitalizzata ed immateriale) e (materialissimo) patrimonio immobiliare può essere assunta come esemplificativa (Sassen, 2008) della natura multidimensionale dello spazio urbano contemporaneo e della inadeguatezza delle interpretazioni e dei modelli tradizionali.

Una seconda ed altrettanto importante implicazione riguarda la sfera dei valori di riferimento del progetto e comporta la possibilità che alcuni elementi della topografia urbana possano essere intesi come la spazializzazione di dinamiche

globali di natura essenzialmente digitale. Ne derivano due possibili direzioni di approfondimento.

La prima muove dall'assunzione che tali dinamiche siano sostanzialmente ed inevitabilmente *market-oriented*, con conseguenze inerenti la privatizzazione degli spazi pubblici urbani, l'esclusione sociale, la segregazione ed il controllo spaziale. La seconda muove, invece, dalla constatazione del crescente ricorso a modalità digitali da parte di gruppi di rivendicazione e di attivismo politico che, tradizionalmente, sono strettamente legati alla immobilità della dimensione locale. Si pensi, ad esempio, ai *networks* ambientalisti che, inter-connessi attraverso il *web*, inseriscono la specificità delle proprie istanze locali (territorializzate) all'interno di più ampi circuiti immateriali globali (Cleaver, 1998; Mele, 1999; Donk *et al.*, 2005).

In questo senso, l'accento sulla natura multidimensionale dei luoghi significa porre la questione di una rinnovata centralità dei movimenti nella costruzione dello spazio urbano. Del resto, come nel caso della finanza internazionale, la dimensione immateriale dell'inter-connessione sembra non poter prescindere dalla materialità della città come spazio dell'azione politica, in misura certamente maggiore rispetto al livello nazionale (Torres *et al.*, 1999; Lovink & Riemenes, 2002).

5. Implicazioni progettuali alla scala urbana

E' possibile individuare tre diverse modalità di inter-relazione tra dimensione materiale ed immateriale, alle quali corrispondono approcci progettuali differenziati.

La prima fa riferimento ad esperienze basate sulla potenzialità di rappresentazione in tempo reale, propria delle nuove tecnologie, in grado di restituire in modo efficace un "oggetto" –la città– caratterizzato dalla molteplicità e dal movimento. La modalità tecnologica privilegiata è la telefonia cellulare e *GPS*, i cui utenti sono utilizzati come inconsapevoli disegnatori di mappe tematiche dotate di coordinate spaziali e temporali, rappresentazione di una "ubiquità urbana" altrimenti inafferrabile, derivante dall'interconnessione "ibrida" tra abitanti, luoghi e infrastrutture tecnologiche, tra elementi "statici" e "fluidi", in grado di descrivere i ritmi quotidiani. La finalità di queste mappe in tempo reale –che presuppongono la costruzione di una piattaforma di raccolta e scambio di dati– è di controllo e gestione di fenomeni specifici, quali il traffico o le concentrazioni legate a particolari eventi.

La seconda modalità di inter-relazione tra spazio materiale/immateriale è legata al diffondersi dei *social softwares* e delle relative comunità virtuali (Schuler, 1996), cioè gruppi che differiscono da quelli tradizionali per l'assenza di contatto *face to face* e per l'uso della tecnologia come strumento privilegiato. Ne è derivata l'assunzione dei "luoghi" virtuali come spazio pubblico a tutti gli effetti, in quanto riconducibili senza forzature alla definizione di spazio (reale) come "*predominantly social construction*" di Harvey (2000) o alla triade dialettica della produzione dello spazio urbano –*material space, representation of space, spaces of representation*– proposta da Lefebvre (1991), secondo la quale lo spazio può essere inteso come tangibile luogo di esperienza, come spazio mentale concettualizzato e come spazio vissuto interiormente attraverso le emozioni, i desideri, l'immaginazione, la memoria.

L'approccio progettuale basato sulla modalità di inter-relazione propria del *social network* appare particolarmente fertile anche perché riferibile ad un'idea di spazio pubblico come "costrutto" –nel senso utilizzato da Pasqui (2001) riguardo

al territorio– o, meglio, come “costrutto attivato”, riprendendo l’interessante definizione di “contesto” (Weick, 1969).

All’interno di questa modalità di inter-relazione materiale/immateriale sono riconoscibili differenti tipologie, volte a tradurre l’interazione virtuale in conseguenze più o meno trasformative di un dato spazio (o del suo significato), il cui elemento comune è dato dall’esistenza di un legame identitario tra la comunità virtuale e uno specifico luogo (Hampton, 2002) –che può essere l’ambiente di vita dei suoi componenti: ad esempio, il quartiere di residenza (Hampton, 2007)– e dalla possibilità di utilizzare le potenzialità, date dall’interazione virtuale, nella costruzione di capitale sociale (Hampton & Wellman, 2003).

Si tratta, in sostanza, di esperienze in qualche modo riconducibili alla «Good City Form» di Lynch (1981) o, più in generale, al filone del *community planning* o, con riferimento al contesto italiano, alle mappe identitarie derivate del pensiero territorialista (Magnaghi, 1990; 1998; 2000), volte a generare sinergie tra “sapere esperto” e “sapere locale”. La variante più banale di questo approccio è quella “istituzionale”, che diviene meramente passiva soprattutto nella sua versione “comunicativa”, finalizzata alla ricerca del consenso intorno a processi decisionali sostanzialmente *top-down*, nei quali la partecipazione è comunque intesa come “exit” e non come “voice” (Hirschmann, 1970).

Una terza modalità di inter-relazione tra spazio reale e virtuale comprende una serie di esperienze centrate non tanto sul *community building*, quanto sull’inaspettato emergere di un luogo per il suo temporaneo caricarsi di significati, “costruiti” attraverso una interazione *on-line*. E’ il caso dei cosiddetti *flash mobs*, consistenti nell’improvvisa e temporanea concentrazione in uno spazio pubblico di un numero rilevante di persone, attivate attraverso comunicazioni via *web* o tramite telefoni cellulari, al fine di mettere in pratica un’azione insolita e successivamente disperdersi. A differenza dell’approccio precedente, a prevalere è il carattere occasionale e temporaneo e l’assenza di un legame identitario tra comunità virtuale e luogo reale. Non di rado, inoltre, l’accento è posto sull’esperienza dello spazio come esperienza artistica, con il riferimento, spesso esplicito, ad una vasta gamma di pratiche creative. Non sempre, in ogni caso, questa modalità di inter-relazione materiale/immateriale è associata ad una precisa finalità progettuale, che può consistere soltanto nell’attirare, anche se per un tempo limitato, l’attenzione collettiva su un determinato luogo, talvolta al fine di evidenziare la necessità di progetto.

Le diverse modalità attraverso le quali la natura multidimensionale dello spazio urbano può trovare espressione evidenziano il mutamento di significato del progetto contemporaneo. E’ evidente, infatti, che questo non può più essere inteso semplicemente come configurativo di spazi, ma come dispositivo interattivo e ibrido, in grado di accogliere al suo interno le categorie del sociale e del naturale (Latour, 1999) e di generare processi non necessariamente prevedibili attraverso lo stabilirsi e l’estendersi di una rete mutevole di interconnessioni tra soggetti/oggetti/discorsi (Latour, 1991; Akrich & Latour, 1992), che interpretano la trasformazione/invenzione di uno spazio come occasione di “messa in scena” delle proprie istanze.

6. Conclusioni

I cambiamenti strutturali avvenuti a partire dalla fine degli anni '70 sembrano essere talmente profondi e radicali da rendere le categorie interpretative, tra cui quelle di "centralità", "policentrismo" e "marginalità", difficilmente utilizzabili nella loro "declinazione" tradizionale. Anche in relazione al percorso di costruzione europea ed ai più ampi processi di ri-organizzazione territoriale legati al fenomeno della globalizzazione, nuovi modi di concettualizzare il territorio e gli spazi urbani stanno emergendo e sembrano richiedere i tempi necessari di assimilazione e di condivisione da parte della comunità scientifico-disciplinare.

Infatti, ciò che cinquanta anni fa poteva essere considerato "periferico" oggi non lo è più nella sostanza, pur rimanendo fisicamente ai margini rispetto a quelli che possono ancora essere interpretati come luoghi "centrali", così come la stessa "centralità" diviene un concetto sfuggente, se pensato rispetto alla molteplicità di flussi e livelli di organizzazione socio-territoriali ed alla nuova multidimensionalità dello spazio contemporaneo.

Segnali di questa necessità di riformulazione degli strumenti interpretativi e di intervento già da tempo provenivano da quei contesti –ma non solo (Scoppetta, 2012a)– un tempo definiti come "in via di sviluppo" dove, ad esempio, l'applicazione degli schemi "razionali" del decentramento policentrico avevano mostrato la loro inefficacia nel contrastare uno *sprawl* derivante da cause ben più profonde della mera organizzazione territoriale, paradossalmente contribuendo, piuttosto, ad un evidente incremento del fenomeno (Scoppetta, 2009b).

Al tempo stesso, tuttavia, i cambiamenti avvenuti ed ancora in corso sembrano richiedere, sia alla scala territoriale che a quella urbana, un approccio differente al progetto. Quest'ultimo finisce per configurarsi, quindi, come campo concreto di sperimentazione delle nuove categorie interpretative, così come dei significati e delle potenzialità di cui queste sono portatrici. In sostanza, più che l'ambito teorico analitico-descrittivo, pur se nella sua interdisciplinarietà, è l'azione progettuale che diviene il luogo privilegiato per la riformulazione di alcune delle "figure" che avevano caratterizzato la fase, ormai remota, della modernità.

L'attuale fase di crisi economica, del resto, pur se nella sua durezza, può essere vista come opportunità per un ripensamento a tutto campo dei concetti e delle forme del progetto (e dei relativi modelli di sviluppo) che avevano contribuito alla definizione dell'idea stessa di modernità, talmente radicati e rassicuranti da sopravvivere perfino nel contesto ambiguo e contraddittorio della complessità contemporanea.

Il percorso da compiere è, quindi, appena iniziato. Non si tratta, tuttavia, di un processo indolore, perché implica necessariamente non soltanto una maggiore apertura inter-disciplinare, ma anche una ridefinizione del ruolo del *planner* e del significato anche sociale del cosiddetto "sapere esperto". Ciò che sembra essere richiesto, in sostanza, è l'abbandono della visione "zenitale" in favore di uno sguardo più attento alla circolarità dei processi materiali ed immateriali ed ai molteplici aspetti legati alla necessità di una maggiore condivisione delle scelte ed alla responsabilità nei confronti delle future generazioni.

Ringraziamenti

Sono debitrice dei consigli e degli utili suggerimenti ricevuti dai revisori anonimi, e soprattutto dei precisi commenti di Luis Santos y Ganges, a cui va il mio ringraziamento.

Bibliografia

- AKRICH, M. y LATOUR, B. (1992): "A Convenient Vocabulary for the Semiotics of Human and Nonhuman Actors", en BIJKER, W. y LAW, J.-eds.- *Shaping Technology/Building Society Studies in Sociotechnological Change*. MIT Press, Cambridge (Ma).
- ALBRECHTS, L.; ALDEN, J. y DA ROSA PIRES, A. -eds.- (2001): *The Changing Institutional Landscape of Planning*. Ashgate, Aldershot.
- ALTSHULER, A.; MORRILL, W.; WOLMAN, H. y MITCHELL, F. -eds.- (1999): *Governance and Opportunity in America*. National Academy Press, Washington DC.
- ANDERSON, P. (1999): "Complexity Theory and Organization Science" en *Organization Science*, núm. 10(3).
- ATLAN, H. (1983): "L'emergence du nouveau et du sens" en DUMOUCHEL, P. y DUPUY, J.P. -eds.- *L'Auto-organisation. De la physique au politique*. Colloque de Cerisy, Seuil, Paris.
- AVGEROU, C.; CIBORRA, C. y LAND, F. (2004): *The Social Study of Information and Communication Technology Innovation, Actors, and Contexts*. Oxford University Press, Oxford.
- BAK, P. (1996): *How Nature Works: The Science of Self-Organized Criticality*. Copernicus, New York.
- BACHE, I. y FLINDERS, M. -eds.- (2005): *Multi-level Governance*. Oxford University Press, Oxford.
- BEREZIN, M. (2003): "Introduction: territory, emotion and identity: spatial recalibration in a new Europe" en BEREZIN, M. y SCHAIN, M. -eds.- *Europe Without Borders: Remapping Territory, Citizenship and Identity in a Transnational Age*. Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- BRENNER, N. (2003): "Metropolitan Institutional Reform and the Rescaling of Space in Contemporary Western Europe" en *European Urban and Regional Studies*, núm. 10(4), pp. 297-324.
- BRENNER, N. (2009): "A Thousand Leaves: Notes on the Geography of Uneven Spatial Development" en KEIL, R. y MAHON R. *Leviathan Undone? Towards a Political Economy of Scale*. UBC Press, Vancouver.
- CARNOY, M.; CASTELLS, M.; COHEN, S. y CARDOSO, F. H. (1993): *The New Global Economy in the Information Age*. Pennsylvania State University.
- CASTELLS, M. (1996): *The rise of a network society*. Blackwell, Oxford.
- CASTELLS, M. (2001): *The Internet Galaxy*. Oxford University Press, Oxford.
- CEC-COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (1999): *European Spatial Development Perspective: Towards balanced and sustainable*

- development in the territory of the EU*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- CLEAVER, H. (1998): "The Zapatista Effect: The Internet and the Rise of an Alternative Political Fabric" en *Journal of International Affairs*, núm. 51(2).
- COUNCIL OF EUROPE (2000): *European Landscape Convention*, fecha de referencia, 5 de diciembre de 2012, disponible en <http://conventions.coe.int/treaty/en/Treaties/html/176.htm>.
- CREMASCHI, M. (2004): "The 'light' Europeization of spatial development policies". Lecture, University Centre for International Studies, University of Pittsburgh.
- DAVOUDI, S. (2003): "Polycentricity in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda" en *European Planning Studies*, núm. 11, pp. 979-999.
- DELANTY, G. y RUMFORD, C. (2006): "Political globalization" en RITZER, G. -ed.- *Blackwell Companion to Globalization*. Blackwell, Oxford.
- DONK, W.; LOADER, B. D.; NIXON, P. G. y RUCHT, D. -eds.- (2005): *Cyberprotest: New Media, Citizens, and Social Movements*. Routledge, London.
- EADE, J. -ed.- (1996): *Living the Global City: Globalization as a local process*. Routledge, London.
- FALUDI, A. (2010): "Beyond Lisbon: Soft European Spatial Planning" en *disP*, núm. 182.
- FALUDI, A. (2008): "European Territorial Cooperation and Learning" en *disP*, núm. 172 (1).
- GIDDENS, A. (1984): *The constitution of society*. Polity Press, Cambridge.
- GOODWIN, B. C. (1984): "Changing from an evolutionary to a generative paradigm in biology", en HO, M. W. y POLLARD, J. W. -eds.- *Evolutionary Theory: Paths into the Future*. Wiley, London.
- GRAHAM, S. y MARVIN, S. (2001): *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Routledge, New York/London.
- GUALINI, E. y WOLTJER, J. (2004): "The Rescaling of Regional Planning and Governance in the Netherlands", en *Annual Conference of the Association of European Schools of Planning*, Grenoble.
- HAMPTON, K. N. (2002): "Place based and IT Mediated Community" en *Planning Theory and Practice*, núm. 3(2).
- HAMPTON, K. N. (2007): "Neighborhoods in the Network Society: the e-Neighbors Study" en *Information, Communication and Society*, núm. 10(5).
- HAMPTON, K. N. y WELLMAN, B. (2003): "Neighboring in Netville: How the Internet Supports Community and Social Capital in a Wired Suburb" en *City and Community*, núm. 2(4).
- HARVEY, D. (2000): "Space of hope" en *California Studies in Critical Human Geography*, núm. 7.

- HAUGHTON, G.; ALLMENDINGER, P. H.; COUNSELL, D. y VIGAR, G. (2010): *The New Spatial Planning: Territorial Management with Soft Spaces and Fuzzy Boundaries*. Routledge, London.
- HIRSCHMANN, A. O. (1970): *Exit, Voice, and Loyalty: Responses to Decline in Firms, Organizations, and States*. Harvard University Press, Cambridge, (MA).
- HOLLAND, J. H. (1995): *Hidden Order: How Adaptation Builds Complexity*. Addison-Wesley, Reading (MA).
- HOLLING, C. S. (1973): *Resilience and stability of ecological systems*. International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg.
- JACHTENFUCHS, M. y KOHLER-KOCH, B. (2004): "Governance and institutional development", en WIENER, A. y DIEZ, T. -eds.- *European Integration Theory*. Oxford University Press, Oxford.
- KATZ, B. -ed.- (2000): *Reflections on Regionalism*. Brookings Institution Press, Washington DC.
- KAUFFMAN, S.A. (1995): *At home in the Universe: The Search for Laws of Self-Organization and Complexity*. Oxford University Press, New York.
- KEIL, R. y MAHON, R. (2009): *Leviathan Undone? Towards a Political Economy of Scale*. UBC Press, Vancouver.
- LATOURETTE, B. (1991): "Technology Is Society Made Durable", en LAWS, J. -ed.- *A Sociology of Monster*. Routledge, London.
- LATOURETTE, B. (1991): *Nous n'avons jamais été modernes*. La Decouverte, Paris.
- LATOURETTE, B. (1999): *Politiques de la nature*. La Decouverte, Paris.
- LE GALÈS, P. (1998): "Regulation and Governance in British Sites" en *International Journal of Urban and Regional Research*, núm. 22(3), pp. 482-506.
- LEFEBVRE, H. (1974): *La production de l'espace*. Anthropos, Paris.
- LOVINK, G. y RIEMENS, P. (2002): "Digital City Amsterdam: Local Uses of Global Networks", en SASSEN, S. -ed.- *Global Networks/Linked Cities*. Routledge, New York, London.
- LYNCH, K. (1981): *Good City Form*. MIT Press, Cambridge (Ma), London.
- MAGNAGHI, A. (2010): *Il progetto locale: verso la coscienza di luogo*. Bollati Boringhieri, Torino.
- MAGNAGHI, A. (2000): *Il progetto locale*. Bollati Boringhieri, Torino.
- MAGNAGHI, A. -ed.- (1990): *Il territorio dell'abitare. Lo sviluppo locale come alternativa strategica*. Franco Angeli, Milano.
- MAGNAGHI, A. -ed.- (1998): *Il territorio degli abitanti*. Dunod, Milano.
- MAGNUSSON, W. (2009): "Scaling Government to Politics" en KEIL, R. y MAHON, R. *Leviathan Undone? Towards a Political Economy of Scale*. UBC Press, Vancouver.
- MARCH, J. G. y OLSEN, J. P. (1995): *Democratic Governance*. Free Press, New York.
- MARKS, G.; SCHARPF, F.; SCHMITTER, P. y STREEK, W. (1996): *Governance in the European Union*. Sage, London.

- MELE, C. (1999): "Cyberspace and Disadvantaged Communities: The Internet as a Tool for Collective Action", en SMITH, M. A. y KOLLOCK, P. -eds.- *Communities in Cyberspace*. Routledge, London.
- MILLER, B. (2009): "Is Scale a Chaotic Concept? Notes on Processes of Scale Production", en KEIL, R. y MAHON, R. *Leviathan Undone? Towards a Political Economy of Scale*. UBC Press, Vancouver.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2007): *Materiali per una visione. Reti e Territori al Futuro*. Roma.
- MORIN, E. (1977): *La Méthode, vol. I: La nature de la nature*. Seuil, Paris.
- PASQUI, G. (2001): *Il territorio delle politiche*. Franco Angeli, Milano.
- PRIGOGINE, I. y STENGERS, I. (1979): *La nouvelle alliance*. Gallimard, Paris.
- PUTNAM, R. (1993): *Making Democracy Work*. Princeton University Press, Princeton.
- PUTNAM, R. (2000): *Bowling alone. The collapse and revival of American community*. Simon and Shuster, New York.
- RIST, G. (1996): *Le développement. Histoire d'une croyance occidentale*. Presses de la Fondation national des sciences politique, Paris.
- SALET, W. (2003): "Rescaling of territorial governance: recent experiences in Dutch urbanised regions", en *International Workshop, Territorial governance in a multi-level environment: new forms of institutional action*, University of Amsterdam, 14-15 November 2003.
- SALET, W. y FALUDI, A. -eds.- (2000): *The Revival of Strategic Spatial Planning*. Royal Netherlands Academy of Arts and Sciences, Amsterdam.
- SALET, W.; THORNLEY, A. y KREUKELS, A. -eds.- (2003): *Metropolitan Governance and Spatial Planning: Comparative Case Studies of European City-Regions*. SPON Press, London.
- SASSEN, S. (2001): *The Global City*. Princeton University Press, Princeton.
- SASSEN, S. (2008): "Re-assembling the urban" en *Urban geography*, núm. 29(2).
- SCHOLTE, J. A. (2004): "Globalization and governance: from statism to polycentricity" en *GSGR Working Paper*, No. 130/04, fecha de referencia, 30-09-2012, disponible en <http://www.csgr.org>.
- SCHULER, D. (1996): *New Community Networks: Wired for Change*. Addison-Wesley, Reading (MA).
- SCOPPETTA, C. (2009a): *Immaginare la metropoli della transizione. La città come living machine*. Campisano, Roma.
- SCOPPETTA, C. (2009b): "Approcci innovative alla mobilità urbana. Il caso di Istanbul" en *TeMA – Territorio Mobilità Ambiente*, núm. 4.
- SCOPPETTA, C. (2012a): "Il territorio come infrastruttura" en *TeMA – Territorio Mobilità Ambiente*, núm. 1.
- SCOPPETTA, C. (2012b): "Synaptic space of Europe: a challenge for spatial planning", en *AESOP Congress: Planning to achieve, planning to avoid*, Ankara, 11-15 June 2012.
- SCOPPETTA, C. (2012c): "Nuove geografie dell'auto-organizzazione", en *Atti della XV Conferenza della Società Italiana degli Urbanisti: L'urbanistica che*

- cambia. Rischi e valori*, Pescara, 10-11 May 2012. (Publicado en *Planum-The Journal of Urbanism*, núm. 25(2)).
- SCOTT, A. J. (2001): *Global city-regions: Trends, theory, policy*. Oxford University Press, Oxford.
- SEN, A. (2000): *Sviluppo è libertà*. Mondadori, Milano.
- STORPER, M. (1997): *The Regional World*. Guilford Press, New York.
- TORRES, R. D.; INDA, J. X. y MIRON, L. F. (1999): *Race, Identity, and Citizenship*. Blackwell, Oxford.
- VAN FOESTER, H. (1981): *Observing systems*. Intersystem Publications, Seaside.
- VIGAR, G.; HEALEY, P.; HULL, A. y DAVOUDI, S. (2000): *Planning, Governance and Spatial Strategy in Britain: An Institutionalist Analysis*. Palgrave MacMillan, London.
- WALDROP, M. (1992): *Complexity: The Emerging Science at the Edge of Order and Chaos*. Simon and Schuster, New York.
- WATERHOUT, B. (2009): *Soft spatial planning: what, why and how?* (unpublished workshop paper).
- WEICK, K. E. (1969): *The social psychology of organizing*. Addison-Wesley, Reading (MA).

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

BUSSY - SAINT GEORGES À MARNE LA VALLÉE, OU UN URBANISME PAR IMAGES

BUSSY SAINT-GEORGES EN MARNE LA VALLÉE, O EL URBANISMO POR IMÁGENES

BUSSY SAINT-GEORGES IN MARNE LA VALLÉE, OR THE CENTRALITIES LIKE AN ICON

Federico FERRARI*

RESUMÉ

L'histoire récente de Bussy Saint-Georges, l'une des douze communes qui composent le "secteur 3" de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée, peut être considérée emblématique de la façon dont le grand projet de l'État de créer une série de nouvelles centralités en Île-de-France a dû se confronter à la résistance des territoires. Cependant, Bussy n'a pas été caractérisée par l'immobilisme dont ont fait preuve les autres communes du Secteur 3. Elle représente plutôt l'histoire de comment les élus locaux, en utilisant de façon démagogique le thème du « local » incarné par des formes architecturales néo-traditionalistes, ont réussi à s'imposer face au pouvoir central. Le concept originnaire de "nouvelles centralités" qui animait le projet de l'Etat, réduit à une image de soi-même, a été perverti en une série de micro-centralités souvent autoréférentielles et déconnectées de toute logique métropolitaine ou régionale.

Mots-clés: villes nouvelles, image, icône, populisme, néo-traditionalisme, démagogie.

RESUMEN

La historia reciente de Bussy Saint-Georges, uno de los doce municipios que componen el "sector 3" de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée, puede ser considerada emblemática en tanto en cuanto el gran proyecto de Estado de crear una serie de nuevas centralidades en Île-de-France ha debido enfrentarse con la resistencia de los territorios. Sin embargo, Bussy no se ha caracterizado por el inmovilismo que han practicado los otros municipios del Sector 3. Su caso representa más bien la historia de cómo los políticos locales, utilizando demagógicamente el tema de "lo local" encarnado por formas arquitectónicas neotradicionalistas, han conseguido imponerse sobre el poder central. El concepto originario de "nuevas centralidades" que guiaba el proyecto del Estado, reducido a una imagen de sí mismo, ha sido pervertido en una serie de micro-centralidades a menudo autorreferenciadas y desconectadas de toda lógica metropolitana o regional.

Palabras clave: nuevas ciudades, imagen, icono, populismo, neotradicionalismo, demagogia.

* Federico Ferrari (federico.ferrari@polimi.it) es Doctor Arquitecto, Profesor Adjunto de Historia de la Ciudad y del Territorio en el Politecnico di Milano, Italia. En 2011-2012 ha sido investigador de post-doctorado en el Lab'Urba del IUP -Institut d'Urbanisme de Paris- en l'Université Paris Est, Créteil, Francia.

ABSTRACT

Bussy Saint Georges is one of the twelve municipalities making up the « secteur 3 » of the new town of Marne-la-Vallée. Its recent history can be considered emblematic of how the State great project of creating new centralities in Ile-de-France (villes nouvelles) had to face the resistance of territories. However Bussy hasn't been characterized by the ultraconservative policy, typical of the neighboring municipalities. It represents instead the story of how local councilors, by using demagogically the theme of the « local » embodied in a « neo traditional » architectural style, achieved to impose to a central government. The original concept of « new centralities » of the State project, reduced to an image of itself, has been perverted into a series of « microcentralities » , disconnected from any regional or metropolitan consistency.

Keywords: new towns, image, icon, populism, neo-traditionalism, demagogy.

Le projet de création en Île-de-France de nouvelles centralités, face aux problèmes de la conurbation parisienne de plus en plus congestionnée, date au moins du début du XX^e siècle et trouve une première proposition concrète dans le «Projet d'aménagement de la Région parisienne» d'Henri Prost en 1935 (Frey, 2004)¹. Une autre étape décisive pour la prise de conscience de l'importance d'un changement d'échelle de plus en plus régionale et territoriale, sera le célèbre «Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région de Paris» de Paul Delouvrier en 1965². Cet ambitieux programme de "nouvelles centralités" en Île-de-France prévoyait la création de cinq agglomérations: Melun-Sénart, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry et Marne la Vallée.

Aujourd'hui, même le programme du Grand Paris lancé en 2007³, a évidemment tenu compte de cette histoire désormais très stratifiée de réflexions autour des nouvelles centralités dans la région parisienne: Marne la Vallée, l'une des cinq villes nouvelles⁴, a été baptisée récemment "pôle d'excellence du Grand Paris".

Bussy-Saint-Georges est l'une des douze communes qui composent le "secteur 3" de cette ville nouvelle. Cette "agglomération nouvelle" a été constituée par décret daté du 4 avril 1985⁵. Il s'agit du secteur à la surface la plus étendue (5600 ha) et il présente, par rapport aux deux autres secteurs formant la "périmétration" de Marne-la-Vallée, une série de particularités: un développement tardif, qui a eu lieu en grande partie à la fin des années 80, ainsi qu'une urbanisation de caractère inégal, concentrée majoritairement sur le territoire communal de Bussy-Saint-Georges. Les autres communes présentent aujourd'hui encore un caractère éminemment agreste, du fait de choix bien précis venant des administrations locales qui ont, de fait, empêché le développement cohérent de la ville nouvelle selon les projets originaux (Coudroy de Lille, 2012).

L'histoire de Bussy est emblématique de la façon dont le grand projet d'État qui consistait à créer une série de nouveaux centres en Île-de-France a dû se confronter à la résistance des territoires. En d'autres termes, de la manière dont l'État, à travers l'Établissement Public d'Aménagement (EPAMarne dans notre cas), organisme créé expressément pour gérer de manière centralisée le développement de la nouvelle agglomération, a été confronté à de multiples résistances. De plus, à partir de 1982, lors de la promulgation de la Loi Rocard qui conféra davantage de pouvoirs aux collectivités locales, ces résistances se sont bien souvent transformées en un véritable pouvoir d'interdiction. Cependant, l'histoire de Bussy-Saint-Georges n'a pas été caractérisée par l'immobilisme dont ont fait preuve les autres communes du

¹ Conçu entre 1928 et 1935 avec Pierre Remaury et Jean Royer.

² Le "schéma directeur" du 1965 est conçu et mis en place par les équipes de Paul Delouvrier. En ce qui concerne un encadrement général, v. «Construire la ville. L'urbanisme en Seine-et-Marne au XX^e siècle» (2007). La littérature sur les villes nouvelles est évidemment très ample: voir la bibliographie générale «Villes Nouvelles de France. 1968-1998», en «Urbanisme», supplément de Juillet-Aout 1998, n° 301. Pour une bonne synthèse, v. Ostrowetsky (2004).

³ Le projet a été annoncé par Nicolas Sarkozy le 17 septembre 2007, lors du discours d'inauguration de la Cité de l'Architecture et du Patrimoine. Il s'agissait, selon Sarkozy, de lancer une consultation architecturale internationale pour travailler sur un horizon de vingt - trente ans. V. Panerai (2008), Subra (2009), Offner (2007).

⁴ En ce qui concerne en particulier Marne –La Vallée: Vite, P. (2002), Antoine, Baboulet, Bublex, Chabard, Dupin, Morel-Journel, De Smet (2009), Belmessous (2009), Berron (2005).

⁵ Nouvelle limite communale de Bussy-Saint-Georges. Plan annexé à l'arrêté préfectoral du 15 octobre 1985 portant création d'une commune unique dans le périmètre d'urbanisation de l'agglomération nouvelle créée par le décret du 4 avril 1985 (1985). V. a., «Bussy Saint-Georges. Projets pour la ville» (1991).

Secteur 3. Elle représente plutôt l'histoire de la manière dont les élus locaux, du fait d'une série d'événements qui seront détaillés plus loin, ont réussi à s'imposer face au pouvoir central. Et donc de comment le concept de "centralité" qui animait le projet de l'Etat a été perverti en une série de micro-centralités souvent autoréférentielles et déconnectées de toute logique métropolitaine ou régionale.

En toile de fond de tout cela, nous assistons à l'émergence progressive des classes moyennes⁶, un acteur social qui va s'avérer décisif, de manière plus générale, pour tout le projet des villes nouvelles à partir de la fin des années 1960. Comme l'estime Cristine Bianchetti, dès la fin des années 1970, avec la crise de l'Etat Providence, "la classe moyenne est devenue la nouvelle élite" (Bianchetti, 2011, p. 27). Ce n'est pas un hasard si Albin Chalandon, Ministre de l'Équipement et du Logement entre 1968 et 1972, lors d'une conférence le 8 janvier 1970 s'exprimait ainsi à propos du programme de construction des villes nouvelles: "On doit (...) pouvoir permettre aux Français d'exercer une grande liberté, à savoir de choisir le mode de vie qui leur convient. Certains veulent vivre dans une vie traditionnelle avec la rue bruyante ; d'autres, au contraire, veulent vivre tranquillement, près de la nature en dehors de cette ville. Jusqu'à maintenant on a offert aux Français un seul mode de vie avec, comme on dit, les grands ensembles. Il faut maintenant leur offrir le choix, c'est-à-dire les deux modes de vie: la vie dans les centres denses et la vie dans la nature avec la maison individuelle" (Dagnau, 1978, p. 7).

Le lien étroit entre ces changements sociaux et la remise en question de l'image formelle –univoque et monolithique– du modernisme architectural représente comme on le sait le passage à ce qu'on appelle le postmodernisme, une notion qui cependant apparaît souvent floue, surtout, paradoxalement, dans le domaine où elle est née, à savoir l'architecture⁷. Les villes nouvelles françaises peuvent être considérées comme un cas paradigmatique: si nous regardons les formes esthétiques des villes nouvelles il sera impossible de déterminer une esthétique dominante. Leur caractéristique réside dans l'hétérogénéité formelle, opposée évidemment à la ville des "Trente Glorieuses", qui est une ville où, au contraire, l'espace public se construit comme la mise en scène d'une vérité publique (Secchi, 2000). Le thème des goûts individuels et de la liberté de choix, qui a fait suite à la démocratisation de la fin des années soixante, est décisif. Par ailleurs, il constitue un problème beaucoup plus complexe. En se limitant au domaine de l'urbanisme et de l'architecture, on pourrait plutôt parler d'un "tissu de dilemmes" (Dagnau, 1978, pp. 6-7): la tour ou le pavillon, la garniture jardin ou la dalle bétonnée, le futuriste ou le rustique, l'HLM en bandes verticales ou horizontales, le repli sur l'intime ou le communautaire, le fonctionnel ou l'esthétique. Et on pourrait continuer.

Bussy-Saint-Georges peut constituer un bon cas d'étude pour analyser la production d'un ensemble de micro-centralités étroitement liées à l'émergence progressive des micro-subjectivités en question. Mais, en même temps, à Bussy cet "éclectisme radical" des formes –pour citer Charles Jencks (Jencks, 1977)– devient plutôt une réaction néo-traditionnaliste à la recherche d'une nostalgique "belle intégralité perdue" (Choay, 1973, pp. 17-22).

Déjà au cours des années soixante-dix, bien avant la loi de 1982 citée plus haut, le développement immobilier du Secteur 3 de Marne-la-Vallée apparaît quasiment

⁶ Outre au classique et fondamental Bourdieu (1978), v. a. le plus récent Goux, Maurin, (2012).

⁷ Comme l'on sait, en ce qui concerne l'architecture et ses langages un des premiers théoriciens est Charles Jencks. V. Jencks (1977), Jencks (1989). Plus en général, en ce qui concerne la réflexion sur la postmodernité d'un point de vue philosophique et culturelle, sans vouloir en donner évidemment une bibliographie exhaustive, au-delà du classique Lyotard (1979), voir aussi Harvey (1990) et Jameson (1991).

inexistant. Au début des années quatre-vingt, sur les 120.000 habitants prévus, seuls 6.000 s'y sont installés (Coudroy De Lille, 2012). En ce qui concerne le village de Bussy, à la fin des années quatre-vingt il abrite à peine 900 habitants⁸. Certes, l'histoire de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée présente des particularités: dès ses débuts, par rapport à des cas comme celui de Cergy-Pontoise, nous pouvons observer à Marne la volonté de la part de l'Etat de tendre vers un "urbanisme doux", comme le soutient François Tirot, coordinateur depuis 1988 au 1993 du secteur "Val de Bussy"⁹.

De toute manière, ce n'est qu'à partir de la moitié des années quatre-vingt que l'EPAMarne multiplie ses efforts pour débloquer cette situation arrivée désormais à un grave retard, qui affecte par ailleurs aussi les deux autres secteurs, bien que sous d'autres formes.

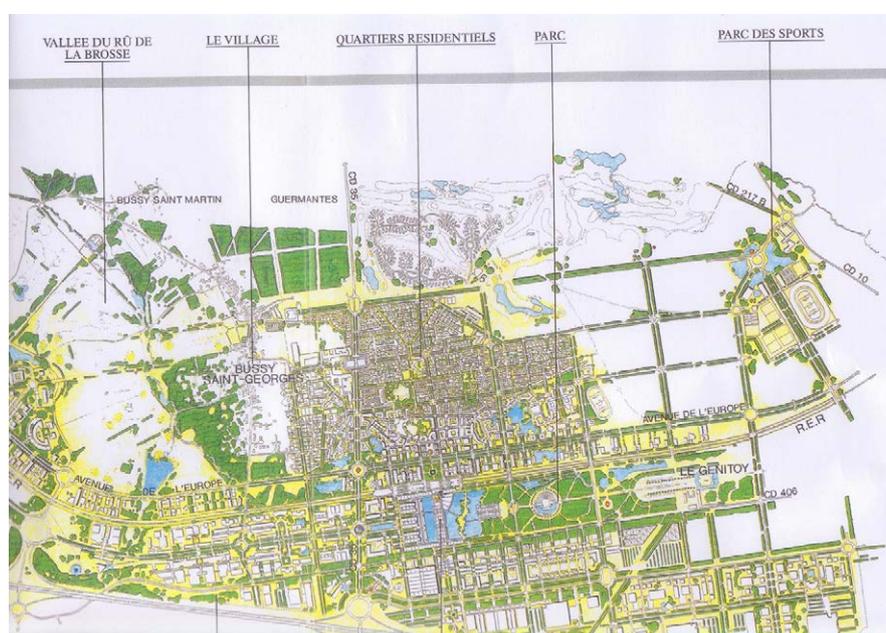


Fig. 1. Plan masse avec indication des équipements

Le premier projet important accompli dans le Secteur 3 est en 1984-85 la ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) du village, mais surtout, à partir du 1986 est lancée la ZAC du Golf. Elle est constituée de 600 logements pavillonnaires construits autour d'un terrain de golf¹⁰. Ce n'est pas un hasard si entre 1986 et 1989 un accord est défini et prévoit la construction d'Euro Disney et des quartiers attenants (inaugurés en 1992) dans le secteur 2 (Berron, 2005). La ville de Bussy devient ainsi une partie d'un système plus complexe et elle brise son isolement: le RER B, dont le prolongement est décidé pour atteindre Euro Disney, rencontrera

⁸ v. «Bussy Saint-Georges. Projets pour la ville» (1991).

⁹ Entretien à François Tirot recueillie par l'auteur le 22 mai 2012.

¹⁰ À la ZAC du golf s'amorcera en continuité, à partir du 1998 –quand deviendra maire Hugues Rondeau– la ZAC de «Génitoy-Nord».

peu avant Bussy, qui sera ainsi dotée d'une station propre (construite entre 1993 et 1996), la reliant directement au centre-ville de Paris.

Ce sur quoi je voudrais me concentrer, c'est précisément la période décisive à cheval entre les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, durant laquelle nous pouvons observer une sorte de faiblesse de la part de l'Etat face aux exigences "particularistes" des administrations locales. Il est cependant vrai que certains choix et postures déjà présents dans les documents préparatoires de l'Etablissement Public ont légitimé et rendu possible la majeure partie des débouchés formels et architecturaux que nous pouvons observer aujourd'hui. En outre l'échec dans la réalisation de certains projets a banalisé, et donc trahi, les choix et les principes fondateurs de caractère territorial.

Les objectifs explicitement déclarés par l'EPAMarne en 1989 étaient¹¹:

- création d'une unité urbaine d'environ 25.000 habitants;
- densité faible et parc logements à dominante d'individuels;
- volonté d'un taux élevé d'emplois diversifiés;
- réalisation d'un "parc d'affaires et d'un parc technologique" à l'Ouest du village (Vallée de la Brosse);
- développement du secteur résidentiel à l'Est du village (sur la partie occidentale du plateau de Brie);
- localisation d'un parc d'activités en bordure de l'autoroute A4.

La définition de ces objectifs avait été précédée par une série d'études préliminaires très détaillées¹²: pour le secteur résidentiel, un projet de maillage orthogonal avait été mis au point, s'inscrivant dans les tracés préexistants, comme les axes du Château de Guermantes et du Génitoy (où aujourd'hui le nouveau "écoquartier" du Sycomore vient d'être réalisé¹³) et les routes départementales CD35, CD406. En outre, en 1985 une consultation d'idées auprès des architectes Castro, Grandveaux et Nunez¹⁴, se préoccupa de mieux préciser le caractère du secteur résidentiel. A ce propos, le concept de "parc urbain" fait son apparition, cohérent avec l'urbanisme "doux" déjà cité, qui trouve dans le paysage et les éléments naturels ses composants constitutifs¹⁵. De la même manière, les documents consultable dans l'archive de l'EPAMarne dédient une grande place au "concept de centre urbain"¹⁶.

Une consultation sur invitation pour un Plan Masse d'Ensemble est ouverte en 1990: Pierre Granveaud, Rob Krier et Richard Rogers seront les architectes consultés. Le schéma général, basé sur une série de tracés régulateurs établis comme matrice commune, contraint nécessairement les différentes propositions, en dépit aussi d'un certain degré de prudence qui émerge de la lecture des documents

¹¹ «Bussy Saint-Georges. Projets pour la ville» (1991).

¹² Le centre de documentation de l'EPAMarne est très riche à ce sujet-là: «Le lotissement, outil de création urbaine. Proposition pour la ville neuve de Bussy-St-Georges» (1983); «Le lotissement, outil de création urbaine. Manuel d'art urbaine» (1984).

¹³ Un quartier dont le projet a débuté en 2007. Voir Contrat Recherche & Développement. Diagnostic Urbain Posé par BNR sur la Commune de Bussy-Saint-Georges. «Écoquartier 'Le Sycomore'» (2009).

¹⁴ Ce dernier déjà auteur du célèbre quartier Picasso à Marne-la-Vallée.

¹⁵ Selon Sylvia Ostrowetsky un des thèmes principaux du projet des villes nouvelles est exactement une "nouvelle alliance entre la ville et la campagne [...], une heureuse rencontre entre histoire sociale et histoire naturelle" (Ostrowetsky, 2004, pp. 25-36).

¹⁶ «Bussy Saint-Georges. Projets pour la ville» (1991).

préliminaires: “ces projets n’ont pas pour but de proposer un modèle urbain figé, mais de permettre, à l’inverse, l’élaboration d’un concept de centre, sélectionnant les grandes constantes d’aménagement, et tenant compte de la dynamique de réalisation”¹⁷. L’objectif serait donc celui de préciser un “concept de centre” et non pas d’en donner une formalisation spatiale. Toutefois, en analysant ces schémas, il apparaît très clairement comment les tracés régulateurs, la densité et les fonctions prospectées constituent déjà en elles-mêmes une sorte d’ “architecture implicite”. Il s’agit par ailleurs d’une caractéristique cohérente avec la mission de l’Etablissement Public: celle d’assurer une forte régie centrale, dans le sillon d’une tradition qui fait des Villes Nouvelles françaises –par rapport au cas des New Towns anglaises, par exemple– un cas tout à fait particulier d’ “urbanisme d’état” (Vadelorge, 2004, pp. 37-54).



Fig.2. Image à l’aquarelle commandée par l’EPA Marne pour représenter « le cœur de la ville ». Au milieu la « Grand’Place » de Manolo Nunez.

¹⁷ *Ibidem.*



Fig. 3. Image à l'aquarelle commandée par l'EPA Marne pour représenter le projet de la Grand'Place Manolo Nunez en construction.

La centralité territoriale à l'échelle régionale se compose, dans le cadre des périmètres de communes déjà existantes qui constituent le premier acte de naissance d'une ville nouvelle, d'une série de centralités mineures, composées justement de secteurs. Dans le Val de Bussy était en effet prévu¹⁸ :

- un parc technologique entre le RER et l'autoroute 4 Metz-Strasbourg;
- un parc d'affaires, au nord-est du RER et du village de Collégien;
- un parc d'activités, au sud de l'"écoquartier" du Sycomore actuel;
- un parc des sports, au nord-est des quartiers résidentiels actuels;

À leur tour, ces centralités mineures n'ont pas pour unique raison d'être une série de choix de localisation à l'échelle régionale ou métropolitaine, avec des hiérarchies précises qui en justifient les fonctions. L'architecture elle-même est appelée à représenter de manière appropriée leur importance. Ceci se constate de manière tout à fait évidente dans les contraintes imposées par l'Etablissement Public aux maîtres d'œuvre, en premier lieu celui de la densité, qui impose une ville compacte, "néo traditionnelle" à certains égards. Mais les tracés régulateurs s'organisent également selon une progression orthogonale, du moins dans la partie centrale qui est dédiée surtout aux services et commerces, avec une abondance de résidences collectives pour respecter une certaine mixité.

Dans les documents de l'EPAMarne nous retrouvons de manière insistante le terme "diversité". L'exigence d'obtempérer aux requêtes des élus locaux rend nécessaire de marquer tout de suite les distances avec certaines idées consolidées dans l'imaginaire collectif: "les grands programmes ont concentré les populations.

¹⁸ v. Présentation des projets élaborés pour le développement du centre urbain de Bussy Saint-Georges, et réflexions sur la centralité, la forme urbaine, les concepts de parc urbain et de parc d'affaires au travers de propositions d'équipes d'architectes (1994).

Ils reconstituent parfois des ghettos. Car toutes les personnes ne décident pas –à priori– d’habiter dans certains quartiers. (...) Les habitants de la ville expriment leurs préférences. La ville évolue”¹⁹. Cette rhétorique de la liberté de choix des modes de vie est illustrée par une métaphore spatiale dans les concepts de polycentrisme: “Bussy Saint-Georges n’est pas en soi un centre urbain mais plusieurs centres. (...) C’est sur ce principe de fédération de centres de quartier que peut se constituer la vie attrayante de la cité. (...) Si l’ensemble est traité avec qualité, cohérence, transitions harmonieuses, on aboutira alors –et dans le détail– à la diversité recherchée”²⁰.



Fig. 4. Un des deux bâtiments symétriques de la grande place aujourd’hui, photo de l’auteur.

¹⁹ «Bussy Saint-Georges. Projets pour la ville» (1991).

²⁰ *Ibidem.*

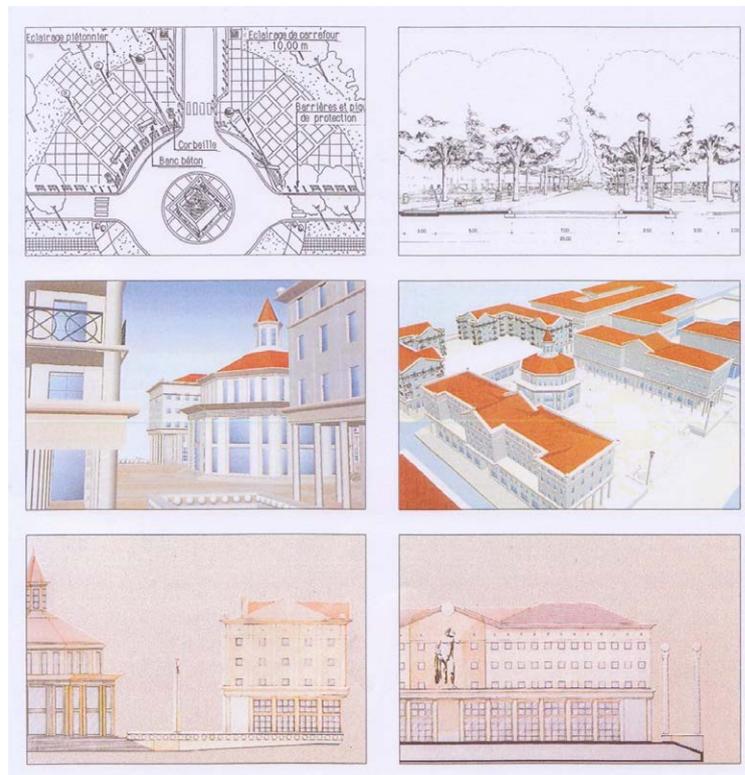


Fig. 5. Projet de Manolo Nunez pour la Grand'Place.

Le concept déjà cité de “cœur de la ville” s’avère décisif. Il s’agit d’une sorte de “centralité articulée”, selon les mots de l’établissement public. Ce “cœur” est placé entre la ville et le parc urbain, au croisement des deux axes principaux, l’un Ouest/Est, “symbolique et prestigieux, l’autre Nord/Sud, fonctionnel, structurant la liaison des quartiers d’habitation du Nord aux quartiers d’activités du Sud²¹”. Les trois éléments qui composent le cœur de la ville sont: la Grand Place, la “Cité” et la Place Sud. Ce quartier, selon les projets initiaux, devait comprendre 3.000 logements, des bureaux, des commerces, des services, des activités et des équipements administratifs, pour l’enseignement culturel, sociaux et sportifs²². La Cité aurait du être un équipement régional multifonctionnel conçu “à partir d’un concept à la fois spectaculaire, symbolique et culturel²³”. La centralité –à l’échelle régionale– de cette importante fonction est explicite: “le projet implanté sur l’eau, entre la ville et le parc, développe une surface qui nécessite un achalandage régional. Il attire les acheteurs dans la ville. Les commerces et les restaurants sont de plain-pied. Des bureaux sont implantés en étages²⁴”.

Les contenus de la brochure produite par l’Etablissement Public démontrent une fois de plus comment certaines rhétoriques néo-traditionalistes ne sont pas

²¹ *Ibidem*

²² *Ibidem*.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ibidem*.

uniquement le fruit d'une certaine démagogie des élus locaux, mais sont aussi bien présentes déjà au niveau des technocraties d'état, probablement désireuses de complaire leurs interlocuteurs municipaux: "cet ensemble a une architecture contemporaine de qualité. Des activités nouvelles comme l'art dans le commerce et à l'image de la 'palestre' antique, le sport et les soins du corps, accentuent le caractère spectaculaire recherché²⁵". Le même lieu abrite également un centre d'expositions et un centre de congrès, qui confirmeraient "la vocation de communication internationale de Bussy Saint-Georges²⁶".

L'autre élément important du cœur de la ville devrait être la Place Sud, une place conçue pour connecter la Cité, le parc d'activités et les quartiers résidentiels organisés le long de la limite sud du Parc²⁷.

La partie la plus importante et représentative effectivement réalisée est aujourd'hui la Grand Place, construite entre 1991 et 1992 par Bouygues Immobilier sur un projet de Manolo Nuñez. Selon l'EPAMarne, la place devrait être la porte d'entrée pour les visiteurs arrivant de la nouvelle station du RER, mais surtout, elle aurait dû accueillir l'Hôtel de Ville, un grand hôtel, plus une série de commerces, bistrot, kiosques à journaux, ainsi que les arrêts des bus et des taxis. Si ces dernières activités de petit commerce sont effectivement présentes aujourd'hui, il n'en va pas de même pour d'autres fonctions plus importantes, comme le grand hôtel, mais surtout le bâtiment plus institutionnel et représentatif: l'Hôtel de Ville. Celui-ci, au contraire, est encore situé dans le vieux village de Bussy, bien loin de ce qui aurait dû devenir le cœur de la ville. Néanmoins, ce n'est pas cela qui manque vraiment aujourd'hui (outre la monumentale salle de spectacles, prévue au centre de la place, jamais réalisée): le vrai constat qui saute aux yeux en visitant Bussy est l'objectif manqué de réaliser une place, c'est-à-dire un lieu public. Une place qui, comme le soutenait l'EPAMarne, devait être un "lieu de passage à la fois organisé et spontané, (...) lieu où l'on diffuse l'information, (...) lieu où l'on produit de la culture. Celle de la ville. (...) un endroit privilégié de la communication urbaine²⁸". En parcourant cet espace public, on a plutôt l'impression – et il s'agit dans ce cas-là d'un problème de qualité architecturale – d'être à l'intérieur d'une scène théâtrale. Une architecture tellement formaliste qui peut être plutôt considérée un "simulacre d'architecture".

Pour comprendre l'échec partiel, surtout d'un point de vue territorial – c'est à dire en ce qui concerne la création d'une série de centralités réellement importantes à l'échelle régionale – il convient maintenant de se pencher sur le rôle qu'ont joué les élus locaux. Ce n'est pas un hasard si la Grand Place est conçue à la fin des années quatre-vingt et réalisée au début des années quatre-vingt-dix, à cheval de la fin du mandat du maire Daniel Doussot²⁹, et que l'intention déclarée par l'EPAMarne, non sans une certaine rhétorique, est celle de maintenir un lien solide avec les autorités locales: "la volonté est de réaliser la ville avec les élus de Bussy-Saint-Georges et de leur soumettre dans le détail les propositions. Pour chaque détail, à chaque moment. Pour le parti général comme pour les principes fédérateurs. La ville est en effet un débat politique, formel, un débat général³⁰".

²⁵ *Ibidem.*

²⁶ *Ibidem.*

²⁷ «Bussy Saint-Georges, une ville en devenir» (1996).

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ Les maires de Bussy Saint-Georges sont, durant les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix: Daniel Doussot (1983-1989); Dominique Blondel (1989-1993); Bernard Ménager (1994-1998); Hugues Rondeau (1998-). Ce dernier, vu la longue durée de son mandat, a eu sans doute un rôle décisif pour l'image actuelle de Bussy.

³⁰ «Bussy Saint-Georges. Projets pour la ville» (1991).



Fig. 6. Vue vers la place Sud, aujourd'hui, photo de l'auteur.



Fig. 7. Les quartier pavillonnaires aujourd'hui, photo de l'auteur.

Doussot est un maire particulièrement entreprenant, qui incarne une série de changements politiques désormais consolidés depuis la fin des années quatre-vingt, lorsque l'administration vire à droite et que se précise encore davantage le caractère "exclusif" et pavillonnaire du développement immobilier du Val de Bussy. D'après plusieurs témoignages³¹, nous savons que Doussot effectua ces années-là au moins un voyage aux Etats-Unis, où il resta admiratif devant les réalisations de l'ainsi-nommé "New Urbanism", le célèbre mouvement qui se développa vers la fin des années soixante-dix sur une posture ouvertement polémique avec l'urbanisme moderne³². Le rejet du "style moderne", présenté sous une image banalisée et simpliste, forme une partie intégrante et un outil décisif de la plus ample et complexe polémique contre l'ingérence de l'Etat. Les différences entre les deux contextes géographiques, la France et les Etats-Unis, sont bien évidemment considérables. Mais il est intéressant de noter que l'équation "architecture moderne" = "logements sociaux" = "ingérence de l'état est la même"³³.

La revendication du droit à un urbanisme "à mesure humaine", évidemment opposée à l'urbanisme d'état, s'appuie nécessairement sur une revalorisation des langages locaux et des formes urbaines traditionnelles (compactes et denses). La polémique des *new urbanists* contre l'architecture moderne constitue aux Etats-Unis le corollaire de l'opposition séculaire entre l'Amérique profonde et les élites urbaines. Dans le cas français, ces positions sont plus nuancées mais, de fait, de la même nature. La rhétorique des racines et du droit d'habiter dans la verdure se transforme immédiatement dans une campagne démagogique des élus locaux contre l'idée même du projet de l'Etat tel qu'il avait été réalisé entretemps dans d'autres villes nouvelles en Île-de-France. Le rejet de la Ville Nouvelle est le rejet du Moderne lui-même en tant que projet social³⁴. Instrumentaliser son architecture (par sa banalisation et sa simplification à des fins démagogiques) peut constituer un énorme pouvoir persuasif: le pouvoir séducteur de l'image. Tel est en effet le type d'architecture qui caractérise par exemple la Grand Place, comme on disait une architecture de façades et justement réduite à une image.

Plus encore: c'est l'idée même des nouvelles centralités portée par l'Etat qui se retourne contre les Etablissements Publics. Ce ne sont pas tant les plus amples pouvoirs conférés aux administrations locales par la Loi Rocard, certes importante, mais plutôt un nouveau climat culturel et politique qui permet aux maires de se placer eux-mêmes "au centre", en tant que sujets les plus attitrés pour représenter "la nouvelle centralité" des territoires. Bussy est dans ce sens un cas limite et emblématique. Les maires ne voient pas cette nouvelle centralité comme faisant partie d'un plan cohérent au niveau régional, apte à décongestionner l'aire urbaine de Paris. Bien au contraire: dans l'optique des élus locaux elle est instrumentalisée pour aboutir à une sorte de pulvérisation en plusieurs micro-centralités locales. Des centralités qui ne seront plus inscrites dans un système cohérent à une échelle différente, mais plutôt conçues comme une sorte de monades. Nous pouvons presque parler de "centralisme local". Le maire actuel, Hugues Rondeau, se définit ainsi un "maire bâtisseur": dans diverses occasions il a explicitement revendiqué, comme l'avaient fait par ailleurs ses prédécesseurs, son refus qu'à Bussy-Saint-

³¹ Entretien à François Tirot recueillie par l'auteur le 22 mai 2012.

³² Pour un cadre général du New Urbanism, v. Calthorpe, W. (2001), Brooke (1995) et Dutton (2001).

³³ Une typique polémique qui s'est développée durant les années quatre-vingt. Pour une analyse très ponctuelle de ce phénomène, v. Pommer (1980) et Pommer (1989).

³⁴ L'urbanisme est évidemment une clé interprétative utile à investiguer ce thème, en particulier en ce qui concerne l'instrumentalisation du "localisme". Voir à ce sujet là, Brossaud (2004).

Georges soit réalisée une ville nouvelle selon l'image consolidée depuis des décennies, c'est-à-dire un type de ville à forte présence de logements sociaux.

Une enquête dans la presse locale et les documents officiels de la municipalité³⁵ permet d'isoler des thèmes récurrents dans les discours des élus locaux, dont il va de soi que Rondeau représente un cas emblématique, compte tenu entre autres de la durée de son mandat - il est maire depuis 1998, sans interruption. Déconstruire et analyser ces rhétoriques imbues d'accents populistes met en lumière l'instrumentalisation de l'architecture et du projet urbain :

- l'insistance sur la liberté de choix, donc sur l'individu: il existe différentes formes architecturales pour différents modes de vie ;
- la rhétorique de la vie dans la nature, donc la basse densité et les espaces verts pour le loisir.
- En conséquence directe de ces deux premiers aspects, deux rhétoriques négatives sont nécessaires pour déterminer une cible:
- une rhétorique anti-urbaine;
- une rhétorique contre la politique des ZUP et des grands ensembles, donc la polémique populiste typique contre la modernité et son symbole principal, à savoir l'architecture moderne et plus précisément les logements sociaux.

Pour résumer, pour élaborer une stratégie communicative simpliste mais efficace d'acabit manifestement populiste, avant toute chose il faut identifier un ennemi: dans notre cas, il s'agit de l'Etat central, qui par le biais de ses élites technocratiques, est porteur d'une série de projets au niveau urbain. De l'autre côté se trouve par contre un peuple, dont la nature unifiée et interclasses est déduite apodictiquement (Bobbio, Matteucci, Pasquino, 1990, pp. 735-740)³⁶: il s'agit, en effet, d'un peuple fictif, dont la construction rhétorique est finalisée à l'identifier comme le seul dépositaire d'aspirations et souhaits légitimes. Ce à quoi le maire fait référence par le terme "gens" pourrait être mieux précisé d'un point de vue sociologique par la notion déjà citée de "classe moyenne". Cependant –il nous faut le souligner– étant donné que nous nous trouvons dans le cadre d'une construction rhétorique, cette classe moyenne fait l'objet d'un processus typique de «surinvestissement» symbolique (Goux, Maurin, 2012, p. 12). Elle est donc victime d'une déformation caricaturale.

La figure de la caricature est une notion centrale, qui nous permet d'établir un lien à mon sens très étroit entre l'image sociale et l'image esthétique. Car c'est bien d'images –d'images "fortes" fonctionnelles d'une rhétorique séductrice– dont nous parlons. Par images caricaturales, il faut entendre des images simplifiées et médiatisées, autrement dit des icônes. Il y a un mot pour définir cette méthode descriptive et interprétative de la "matérialité" du territoire habité, utilisé surtout par les historiens de l'art: "iconographie". Là je voudrais m'appuyer sur la différence entre iconologie et iconographie établie par Erwin Panowsky: "l'iconographie n'élabore pas des interprétations. Elle cueille et classifie des données, sans considérer la genèse ou le sens de ces données (...). Je propose donc de ressusciter l'ancien mot d'iconologie (...). De même que le suffixe 'graphia' désigne une approche d'ordre

³⁵ Presse locale dans la Bibliothèque Municipale Bussy-Saint-Georges et centre de documentation de la Mairie de Bussy-Saint-Georges.

³⁶ En ce qui concerne la notion de populisme, objet d'une bibliographie évidemment trop vaste pour être ici illustrée, on donne les références à notre avis fondamentales, consacrées surtout au développement de ce phénomène politique pendant les années récentes: Bobbio, Matteucci, Pasquino (1990); Laclau (2005); Taguieff, (2002).

descriptive, de même le suffixe 'logia' désigne une approche d'ordre interprétative" (Panofsky, 1967, p. 22).

La réduction de l'architecture et de la forme urbaine à une icône est à la fois le moyen et la fin d'un projet politique –peu importe qu'il soit poursuivi de manière consciente ou non– qui a pour résultat une réduction analogue de la société à des images iconiques facilement communicables. Evidemment, le procédé inverse est aussi valable: l'architecture et les formes urbaines banalisées, justifiées sur la base de rhétoriques sociales tellement appauvries, contribuent à leur tour à renforcer et mettre en acte, à travers leur pouvoir imaginatif, cette même idée de société. Il s'agit en somme d'un procédé biunivoque, dans lequel la représentation architecturale n'est pas le résultat formel déterministe d'une société, mais joue un rôle actif dans la construction de cette société, ou plus exactement de cette "image de société" (Laclau, 2008, p. 150).

Il est désormais clair que lorsque je parle de "réduction" à des images iconiques ou caricaturales, je parle d'appauvrissement. Une architecture et, surtout, un urbanisme aussi appauvri perdent la majeure partie de leur sens: j'ai souligné plus haut comment, bien qu'avec d'autres prémisses et d'autres objectifs, ce risque était déjà implicite dans la consultation sur invitation convoquée par l'EPAMarne en 1991.

La société, dans le sens d'un corps vivant et en mutation constante, supporte mal ce raidissement. Bien que l'on tente de la représenter comme étant unifiée et cohésive à travers des images architecturales banalisées, elle échappe aux simplifications, même dans des contextes socialement homogènes. Une fois de plus –Bussy en est un cas emblématique, certainement pas le seul– une architecture sans complexité, réduite à un fond bidimensionnel, peut toutefois s'avérer utile, au niveau communicatif-rhétorique, pour "symboliser" un certain degré "tolérable" de complexité: début 2012, à Bussy-Saint-Georges a été inauguré un monastère bouddhiste taiwanais, à l'intérieur de "l'Esplanade des religions"³⁷, sur le prolongement du parc du Génitoy. Il s'agit d'une aire urbaine entièrement consacrée aux équipements religieux³⁸. Elle devra abriter d'ici fin 2013 une pagode laotienne, une synagogue, une mosquée, une église évangélique chinoise et un centre culturel arménien (Sauvaget, 2012, pp. 31-32).

De manière cohérente avec le ton nostalgique qui caractérise Bussy, le premier souci du maire Hugues Rondeau est celui d'éviter des langages architecturaux "désorientants" et trop audacieux: "Je pense que c'était une erreur de reproduire un pastiche dans notre univers culturel local. Nous ne voulions pas désorienter les riverains"³⁹. Nous avons déjà vu comment dans le cas étudié la recherche de nouvelles centralités à l'échelle régionale a été déclinée selon des logiques auto-référentielles liées aux rhétoriques du localisme. Une centralité ainsi comprise devient, en bref, un synonyme de communauté, une communauté qui, par contre, est inévitablement plus complexe. Comme l'a déjà fait ressortir une partie importante de la littérature sociologique (Bourdieu, 1978, pp. 2-22), voilà alors que cette unité fictive est décomposée en des sous-communautés, indépendantes les unes des autres, et simplement juxtaposées.

³⁷ http://www.lemonde.fr/societe/article/2012/06/22/le-plus-grand-temple-bouddhiste-d-europe-ouvre-a-bussy-saint-georges_1723114_3224.html.

³⁸ Les terrains, qui étaient avant des terres agricoles, ont été cédés par l'Epamarne à des conditions très avantageuses.

³⁹ http://www.lemonde.fr/societe/article/2012/06/22/le-plus-grand-temple-bouddhiste-d-europe-ouvre-a-bussy-saint-georges_1723114_3224.html.

Au niveau urbain, tout cela se traduit par une multiplication de micro-centralités, dont l'architecture réduite à icône devient un outil capital à haut potentiel de séduction. Par ailleurs, le thème identitaire du communautarisme religieux est un champ d'application parfait pour tout cela. Il faut en même temps remarquer que l'église catholique, bâtie en 1999, est située dans le centre ville, donc bien à l'extérieur de "l'Esplanade des religions": s'inscrire dans un tel espace aurait été reconnaître qu'elle n'était plus qu'une religion parmi les autres. De toute façon, la logique de "l'Esplanade des religions" est en ce sens pleinement populiste: en se couvrant d'instances démocratiques –liées dans ce cas à la liberté de chacun de professer son culte dans un bâtiment approprié– elle finit par cristalliser ces identités, selon un processus "d'icônisation" suite auquel il devient difficile d'imaginer un échange inter-religieux qui soit bénéfique. La multiplication et la pulvérisation des micro-centralités est la métaphore spatiale d'un projet qui a abdiqué de sa fonction universelle, en s'adressant justement à des communautés particulières composées à leur tour de sous-communautés. Il s'agit tout simplement d'une proximité symbolique, où le symbole –dans ce cas énormément renforcé par le rôle public et le pouvoir communicatif de l'architecture– contribue au contraire à cristalliser les identités.

Comme le dit Paul Chemetov, en parlant du rôle hégémonique des avant-gardes dans la construction de ce qu'on appelle "le modernisme architectural" dans la première moitié du XX^e siècle, "l'architecture et la politique moderne ont un même sujet: le grand nombre. Leur attirance réciproque a cette même matrice. Le suffrage universel va de pair avec les logements pour tous, l'école pour tous et la santé aussi, matérielle ou morale, par le sport et la culture. (...) La condition publique de l'architecture est établie. Elle a pour projet la transformation comme la représentation du monde matériel bâti, et par cela même des usages, des pratiques et des représentations de la société des hommes. (...) L'image n'est pas un projet mais un objet parmi d'autres" (Chemetov, 2102). L'aspect décisif, si bien marqué par Chemetov, se situe précisément dans la différence entre les deux notions de représentation et d'image: le vrai projet produit des représentations et non pas des images, simples objets parmi les objets.

L'urbanisme réduit à l'architecture –et, qui plus est, en une version appauvrie car purement formelle– est dans ces cas-là une métaphore spatiale évidente de grands changements politiques. En définitive, le "centralisme du local" de Bussy-Saint-Georges est le résultat d'une dérive populiste qui a trouvé dans "l'esthétique" un formidable outil. C'est la célèbre suprématie du visible au détriment du lisible d'Ivan Illich⁴⁰, ou dans un contexte plus strictement politique, de l'"œil" sur la "parole": "le paradoxe d'insister sur le facteur esthétique de l'opinion publique aux dépens du facteur cognitif et politico-participatif –sur l'œil plutôt que sur la voix– c'est de ne pas tenir compte du fait que les images sont la source d'un type de jugement qui évalue des goûts plutôt que des faits politiques, et qui est donc irrémédiablement subjectif et politiquement inepte" (Urbinati, 2012). Si les espaces urbains se montrent figés par des images trop rigides –en tant que banales– "le politique" ne peut pas arriver à le transformer. Parce que, comme l'avance Jacques Rancière, la politique "consiste à re-figurer l'espace, ce qu'il y a à y faire, à y voir, à y nommer. Elle est le litige institué sur le partage du sensible (...)" (Rancière, 2009, p. 242).

Dans notre cas, c'est justement la rhétorique démagogique du goût moyen, instrumentalisé et banalisé –le "nous ne voulions pas désorienter les riverains" du maire Hugues Rondeau– qui trahit de façon éclatante les objectifs d'une plus grande

⁴⁰ V. Cayley (1994). Sur le pouvoir de l'image dans notre société et l'appauvrissement par rapport aux langages abstraits, voir encore Sartori (2011).

participation démocratique sur lesquels reposait la décentralisation territoriale. Bussy-Saint Georges, même s'il est une petite réalité périphérique et méconnue, peut bien représenter un cas emblématique: il s'agit d'un "modèle", selon la définition du terme de Françoise Choay, c'est-à-dire un objet qui a un remarquable caractère de "reproduction" (Choay, 1973, p. 12). Sans vouloir trop élargir notre regard, on peut se limiter à l'Île-de-France: soit qu'on considère les années soixante-dix et le projet des Villes Nouvelles, soit qu'on observe la plus récente –et surtout plus médiatique– opération du Grand Paris lancé sous le quinquennat de Nicolas Sarkozy, Bussy-Saint Georges nous parle d'un thème beaucoup plus vaste: la tension existante entre centre et périphérie dans des réalités urbaines où la participation démocratique est devenue essentielle et donc le rôle du projet peut devenir parfois contradictoire. Un projet qui a besoin d'être communiqué et perçu et qui trouve par conséquent dans l'esthétique son outil décisif. Mais c'est à ce moment que se cache un danger: l'efficace pouvoir de séduction de formes urbaines rassurantes et nostalgiques ne peut qu'exacerber la tendance des communautés locales de chercher leur "centre" en elles-mêmes, dans une recherche obsessionnelle de racines imaginaires aussi vaine que dangereuse.

Bibliographie

- "Villes Nouvelles de France. 1968-1998", dans *Urbanisme*, supplément de Juillet-Aout 1998, n° 301.
- Construire la ville. L'urbanisme en Seine-et-Marne au XXe siècle* - Archives départementales de Seine-et-Marne, coll. «Mémoire et Documents», 2007 ;
- ANTOINE, J. P.; BABOULET, L.; BUBLEX, A.; CHABARD, P.; DUPIN, G.; MOREL-JOURNEL, G. & DE SMET, C. (2009): *Territoire des signes: La leçon de Marne-la-Vallée*. Observatoire de la condition suburbaine, École d'architecture de Marne-la-Vallée.
- BELMESSOUS, H. (2009): *Le Nouveau Bonheur Français ou le monde selon Disney*, L'Atalante, Paris.
- BERRON, J. (2005): *De l'agglomération à l'aire urbaine. Vers un ensemble métropolitain polycentrique et intégré, le cas du Val d'Europ.*, Mémoire de Maîtrise, Urbanisme, Université Paris 8 (IFU) (dir. J. Y. Chapuis).
- BIANCHETTI, C. (2011): *Il Novecento è davvero finito ?*. Donzelli, Torino.
- BOBBIO, N.; MATTEUCCI, N. & PASQUINO, G. (1990): *Dizionario di Politica*. Tea, Bologna, pp. 735-740.
- BOURDIEU, P. (1978): "Classement, déclassement, reclassement", dans *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 24 (nov. 1978), pp. 2-22.
- BROOKE, S. (1995): *Seaside*. Pelican Publishing Company, Gretna.
- BROSSAUD, C. (2004): "Le Vaudreuil (Val de Reuil) contre l'État ou l'itinéraire revisité du localisme revisité", en *Espaces et sociétés. Les villes nouvelles, 30 ans après*, 119, n. 4/2004, pp. 55-72.
- CAYLEY, D. (1994): *Conversazioni con Ivan Illich*, Elèuthera, Milano (1992): *Ivan Illich in Conversation*. Anansi Press, Toronto).
- CHEMETOV, P. (2012): "L'architecture du grand nombre et la politique moderne", dans *Architecture et Politique*, Paris, 1-2 juin 2012. Colloque international organisé par la Société Française des Architectes en partenariat avec le CNRS.

- CHOAY, F. (1973): *L'urbanisme. Utopies et réalités*. Seuil, Paris.
- COUDROY DE LILLE, L. (2012): "L'invention du Val de Bussy", en PICON, A. y ORILLARD, C. *De la ville nouvelle à la ville durable. Marne-la-Vallée, Parenthèses*, Paris, pp. 127-142.
- CALTHORPE, P. & WILLIAM, F. (2001): *The Regional City: Planning for the End of Sprawl*. Island Press, Washington, DC.
- DAGNAU, M. (1978): *Le mythe de la qualité de la vie et la politique urbaine en France. Enquête sur l'idéologie urbaine et de l'élite technocratique et politique (1945-1975)*. Mouton, Paris.
- DUTTON, J. A. (2001): *New American Urbanism: Re-forming the Suburban Metropolis*. Skira, Milano.
- FREY, J. P. (2004): "Henri Prost (1874-1959), parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, Istanbul...)", en *Urbanisme*, n° 336 (*Utopie(s)*), p. 11.
- GOUX, D. & MAURIN, E. (2012): *Les nouvelles classes moyennes*, Seuil, Paris.
- HARVEY, D. (1990): *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Blackwell, Oxford .
- JAMESON, F. (1991): *Postmodernism, or, The Cultural Logico f Late Capitalism*. Duke University Press.
- JENCKS, C. (1977): *The Language of Post Modern Architecture*. New York.
- JENCKS, C. (1989): *What is Postmodernism?* Academy, London.
- LACLAU, E. (2005): *On Populist Reason*. Verso, London.
- LYOTARD, J. F. (1979): *La condition postmoderne*. Paris.
- OFFNER, J. M. (2007): "Le Grand Paris" dans *La documentation française*, n° 942, décembre 2007.
- OSTROWETSKY, Sylvia (2004): "Les villes nouvelles françaises: Paris et apories. Esquisse d'une problématique" en *Espaces et sociétés. Les villes nouvelles, 30 ans après*, n° 119, (4/2004), pp. 25-36.
- PANERAI, P. (2008): *Paris métropole: Formes et échelles du Grand-Paris*. Editions de La Villette .
- PANOFSKY, E. (1967): *Essais d'Iconologie*. Gallimard, Paris.
- POMMER, R. (1980): "Some Architectural Ideologies after the Fall" en *Art Journal*, vol. 40, n. 1/2, pp. 353-361.
- POMMER, R. (1989): "Architecture and the Collective Consumer", en *Assemblage*, n° 8, pp. 124-131.
- RANCIÈRE, J. (2009): "Au bord du politique", en *Moments politiques: interventions 1977-2009*. La Fabrique, Paris.
- SARTORI, G. (2011): *Homo Videns, Televisione e post-pensiero*. Laterza, Roma-Bari.
- SAUVAGET, B. (2012): "Bussy de tous les saints", en *Libération*, 20 novembre, pp. 30-31.
- SECCHI, B. (2000): *Prima lezione di urbanistica*. Laterza, Roma-Bari.
- SUBRA, P. (2009): *Le Grand Paris*. Armand Colin, coll. 25 questions décisives, Paris.

- TAGUIEFF, P. A. (2002): *L'illusion populiste*. Berg International, Paris.
- URBINATI, N. (2012): "Quando l'audience modifica i partiti", en *La Repubblica*, 14 aout 2012.
- VADELORGE, L. (2004): "Généalogie d'un mythe: les établissements publics d'aménagement des villes nouvelles", dans *Espaces et sociétés. Les villes nouvelles, 30 ans après*, n° 119, (4/2004), pp. 37-54.
- VITE, P. (2002): *Le pôle urbain Val d'Europe-Disneyland-Paris dans l'aménagement de l'est francilien*. Conseil économique et social d'Île-de-France, Paris.

Centre de Documentation EPAMARNE

- Le lotissement, outil de création urbaine. Proposition pour la ville neuve de Bussy-St-Georges*. Centre de documentation EPAMarne, 1983.
- Le lotissement, outil de création urbaine. Manuel d'art urbain*. Centre de documentation EPAMarne, 1984.
- Nouvelle limite communale de Bussy-Saint-Georges. Plan annexé à l'arrêté préfectoral du 15 octobre 1985 portant création d'une commune unique dans le périmètre d'urbanisation de l'agglomération nouvelle créée par le décret du 4 avril 1985*. Préfecture de Seine et Marne, Centre de documentation EPAMarne, 1985.
- Bussy Saint-Georges. Projets pour la ville*. Centre de documentation EPAMarne, 1991, par aimable prêt de François Tiroit.
- Présentation des projets élaborés pour le développement du centre urbain de Bussy Saint-Georges, et réflexions sur la centralité, la forme urbaine, les concepts de parc urbain et de parc d'affaires au travers de propositions d'équipes d'architectes*. Centre de documentation EPAMarne, 1994.
- Bussy Saint-Georges, une ville en devenir*. Centre de documentation EPAMarne, 1996.
- Contrat Recherche & Développement. DIAGNOSTIC URBAIN POSÉ PAR BNR SUR LA COMMUNE DE BUSSY-SAINT-GEORGES. *Écoquartier "Le Sycomore"*, Centre de documentation EPAMarne, 2009.

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

CIUDAD DIFUSA Y TERRITORIO: EL CASO DEL ÁREA CENTRAL ASTURIANA

DIFFUSED CITY AND TERRITORY: THE ASTURIAN CENTRAL AREA EXAMPLE

Benjamín MÉNDEZ GARCÍA* y Marcos ORTEGA MONTEQUÍN**

RESUMEN

El área central asturiana, de límites no bien definidos pero que concentra alrededor de tres cuartas partes de la población regional sobre un cuarto del territorio, es un buen ejemplo de las dificultades de toda índole derivadas de los fenómenos de exurbanización y conurbación difusa. A falta de una caracterización teórica definitiva y, especialmente, conocidos los problemas de gestión del área metropolitana funcional, se abordan aquí tales aspectos, resumiendo además algunas tentativas normativas y técnicas para la resolución de la problemática existente. Singular por su configuración policéntrica de origen, la superposición del modelo anglosajón de ciudad a una demarcación municipal heterogénea vino a complicar la gobernanza de un ámbito necesitado de una ordenación territorial de conjunto inaplazable.

Palabras clave: sistema urbano policéntrico, conurbación difusa, área metropolitana funcional, directrices regionales de ordenación del territorio, plan territorial especial supramunicipal.

ABSTRACT

The Asturian midlands, with vague limits but gathering three quarters of the population in the region on one quarter of the territory, is a clear example of the various difficulties coming up from diffused conurbation. Lacking a definitive theoretical description and, above all, being conscious of the complexities to administrate the functional metropolitan area, such matters will be tackled hereafter and some technical and regulatory attempts to solve the present-day problems will be summarized as well. Distinctive for its polycentric configuration from its origins, the overlay of the Anglo-Saxon urban model on heterogenic municipalities ended up by making administration difficult in a field short of a whole territory planning which cannot linger on unattended any longer.

Keywords: polycentric urban system, diffused conurbation, functional metropolitan area, regional guidelines of spatial planning, intermunicipal special territorial plan.

* Benjamín Méndez García (mendezbenjamin@uniovi.es) es Doctor en Geografía, Profesor Asociado del Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, España.

** Marcos Ortega Montequín (marcosom@proyectamos.es) es Geógrafo profesional, España.

1. Introducción

La superposición en el territorio de los modelos de ciudad mediterránea y anglosajona ha venido generando transformaciones en el espacio urbano de nuestro ámbito geográfico que resultan difíciles de conceptualizar en el plano teórico y en la práctica implican notorios problemas de administración y gestión. En el caso asturiano las dificultades se agudizan debido a la configuración de un modelo territorial donde la que se viene denominando Área Central ha ido concentrando población y actividades hasta representar aproximadamente el 75% en el 25% de la superficie regional. La evolución desequilibrada de las principales variables no se limita a los fenómenos de crecimiento urbano y procesos de exurbanización, sino que la problemática suscitada se acentúa por la conformación de un área metropolitana funcional policéntrica, sustentada en ciudades pequeñas (entre las que la capital regional no es la más poblada) y villas históricas que se expanden las más de las veces debido al crecimiento inducido por las propias ciudades mayores, las vías de transporte y los grandes equipamientos. El resultado es un espacio indefinido en el que conurbaciones y ciudad difusa se suman a periferias de corte clásico, espacios productivos (grandes industrias, polígonos, espacios logísticos), áreas de ocio, equipamientos de rechazo y zonas donde el uso agrario y el paisaje rural en retroceso resisten a duras penas.

Por otra parte, el gobierno de ese espacio complejo tropieza con una división municipal al menos decimonónica, heterogénea en cuanto a extensión y población, cuyos límites tienen poco que ver con la ciudad difusa sobre los que se dibujan. Además, las decisiones de ordenación de alcance regional y las políticas sectoriales vienen a conformar una capa más donde confluyen políticas e intereses diversos, lo que lleva a intentos de solución parciales desde el punto de vista de la estructura territorial; también a la convivencia más o menos eficiente de diversos procedimientos de gobierno y gestión, desde las instancias regional y municipal hasta la concertación parcial para la prestación de servicios (consorcios, mancomunidades, etc.); tales fórmulas vienen a suplir la instancia intermedia del área metropolitana, posiblemente inconsistente e insostenible¹, dado el peso del Área Central en el conjunto regional.

Se trata aquí, en síntesis, de mostrar cómo se ha encarado la problemática relativa al modelo urbano emergente en un ámbito singular como el asturiano, resumiendo las diferentes aproximaciones teóricas, los intentos de solución desde el campo de la ordenación del territorio a escala subregional, las propuestas técnicas de solución de aspectos parciales, y los instrumentos de gestión ensayados. Evidentemente, no se ha llegado en Asturias, como en otros casos, a una solución válida y definitiva, por lo que se pretende aquí mostrar diferentes caras de un problema abierto a la reflexión y a la toma de decisiones de alcance.

2. La singularidad del área central asturiana

Desde el punto de vista teórico, ya en los años setenta del pasado siglo se hicieron diversos análisis del sistema urbano asturiano utilizando técnicas de la teoría de sistemas (Murcia, 1980), atendiendo especialmente a la funcionalidad de los principales núcleos de población. Se hablaba ya de un “(...) área central integrada en un ente complejo de carácter urbano-rural compuesto de elementos especializados en diversas funciones (...)”, donde los diferentes centros urbanos

¹ En Fernández, A. (2007) se insiste en esa idea.

presentaban áreas de influencia muy desiguales según su especialización (Oviedo con terciario desproporcionado, Gijón con especialización mixta secundario-terciaria, Avilés, Mieres y Langreo secundario, subsistema de las villas como centros distribuidores). Ya entonces se constataba el proceso de concentración de población y actividades en aquel ámbito, aunque sin alcanzar los niveles actuales y lastrada por la escasa diversificación de la actividad económica (45% del VAB -valor añadido bruto- generado por la industria de la zona central, muy dependiente del sector minero-siderúrgico y de la financiación exterior, en dependencia del INI -Instituto Nacional de Industria-).

Por aquel entonces los procesos de crecimiento se traducían en las conurbaciones técnicas de los fondos de valle de las cuencas hulleras (Mieres y Langreo) y en los grandes espacios siderúrgicos y portuarios (Gijón y Avilés), además de los polígonos y áreas industriales de la cuenca de Oviedo; el policentrismo del Área Central estaba ya presente en el denominado “ocho asturiano”. Sin embargo, no se habían manifestado aún los fenómenos de exurbanización como ahora los conocemos, ni el basculamiento del centro de gravedad regional hacia el norte. El traslado que ya se había producido de la siderurgia a la costa (debido a la preferencia por carbón importado, entre otras razones) acabaría por convertir aquel ocho en un triángulo metropolitano (Oviedo-Gijón-Avilés), al quedar marginadas las cuencas hulleras de los puestos punteros de la región, circunstancia que se agravaría con la reconversión industrial de los ochenta. En ese estadio están claramente presentes los procesos de suburbanización y la conformación de periferias (Fernández, 1986) marcadas por los principales ejes de transporte por carretera, al tiempo que la autopista “Y”, que unía los vértices del triángulo, canalizaba flujos crecientes.

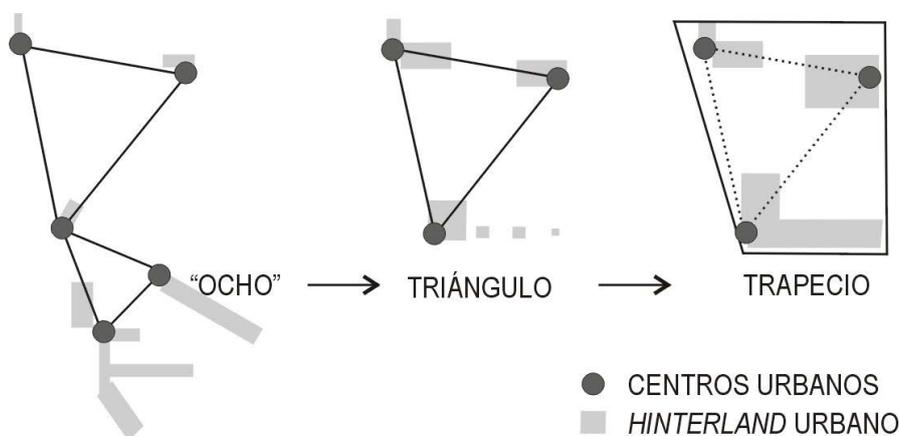


Fig. 1. Ciudades y difusión de usos urbanos en el centro de Asturias. La caída de la actividad minera y el traslado de la siderurgia a la costa polarizaron los procesos de exurbanización hacia el triángulo que forman las tres mayores ciudades hasta que éste, finalmente, se ve desbordado.

Fuente: elaboración propia.

Más recientemente, el *boom* inmobiliario consecuente en cierta medida a la ley del suelo de 1998², impulsa la demanda de ingentes cantidades de suelo al tiempo que se produce la densificación de las redes de todo tipo y la preferencia por los espacios topográficamente más favorables del surco o depresión prelitoral, al norte y nordeste de la capital autonómica. Esa área acabó por convertirse en el núcleo del Área Central. En todo caso, el triángulo metropolitano tendente a trapecio irregular (Fig. 1) por la mencionada expansión al sureste (concejo de Siero, antigua N-634 como “avenida de la industria”), alberga una mezcla de usos desordenada o espontánea vista en conjunto:

- Las tres ciudades de tamaño medio (Gijón, Oviedo y Avilés, en orden decreciente de población), vértices y núcleos efectores de la periurbanización y difusión urbana.
- Las villas capitales de los concejos total o parcialmente inscritos en el trapecio metropolitano y otros núcleos de rasgos históricamente urbanos aunque hasta ahora de reducida dimensión, con crecimientos fruto de procesos de conurbación (en torno a Avilés sobre todo) y satelitización (villas costeras próximas a Gijón, poblaciones de la cuenca de Oviedo).
- Áreas productivas (polígonos industriales, corredores de implantación de industrias y servicios de dimensión media), cuyo origen se remonta en torno a un siglo pero que se desarrollan impulsados por la exurbanización de actividades con demanda importante de suelo y buenas comunicaciones.
- Áreas residenciales de nuevo cuño, bien en forma de urbanizaciones planificadas o bien producto de la implantación o promoción individualizada de unifamiliares para residencia permanente.
- Corredores de transporte, con sus correspondientes pasillos de afección, tanto para el tráfico rodado y ferroviario como de suministros (electricidad, agua, gas) y saneamiento, además de los espacios intersticiales baldíos que generan.
- Centros de transporte como aeropuerto (trasladado desde aeródromo situado inicialmente en el núcleo del área central), puertos comerciales, pesqueros y deportivos, y zonas logísticas (de dos niveles, teniendo el primero aspiraciones de alcance extra-regional).
- Vinculados a los nodos de las redes de transporte privado, grandes superficies comerciales y espacios de ocio de modelo anglosajón, enfatizando las nuevas formas de poblamiento (Fernández, A., 2003).
- Equipamientos de ocio con importante consumo de suelo (campos de golf, hípicas, aeródromo,...).
- Espacios de uso agrario, en “retirada” hacia las zonas peor comunicadas o topográficamente menos favorables (salvo los “huertos urbanos”), conservando en determinados casos capacidad competitiva.
- Equipamientos “de rechazo” en espacios topográficamente menos favorables y con peores condiciones de acceso, como vertedero central, centro penitenciario o acuartelamiento militar (los dos últimos expulsados de los núcleos urbanos).

² Hay que señalar que la responsabilidad de tal ley es limitada, por varias razones: su espíritu estaba presente en la legislación anterior; la construcción había iniciado antes su curva ascendente; y en el mismo 1998 ya se había disparado el número de viviendas iniciadas (Ortega, 2012).

- Riberas fluviales, franja costera y áreas culminantes que conservan cierto grado de naturalidad, bien sea por estar de algún modo protegidas o por no haber sido alcanzadas por la ola expansiva urbana.

Con todo, desde el punto de vista analítico y teórico, el ámbito geográfico descrito se viene denominando de forma diferente, lo que es indicio indudable de la falta de acuerdo al respecto y de los diferentes criterios utilizados: geográficos (Área Central, Triángulo Metropolitano), funcionales (Área o Región Metropolitana), morfológicos (ciudad difusa) o pensando en una supuesta configuración futura (Ciudad Astur).

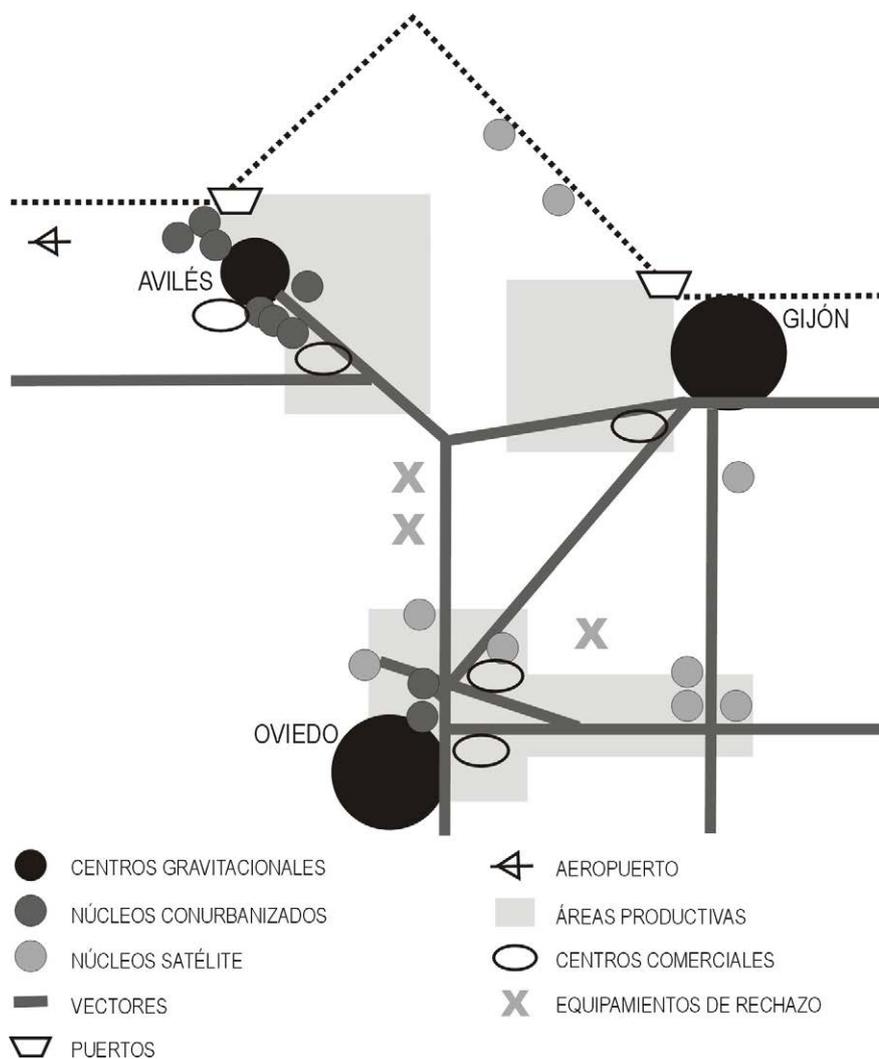


Fig. 2. Difusión de usos urbanos en el Área Central Asturiana. El salpicado urbano tiende a asentarse entre las tres mayores ciudades y aprovechando los mayores colectores circulatorios.
Fuente: elaboración propia.

A ello se suma el problema de que no hay una delimitación inequívoca de esa área central (varía según obra y autoría) y, con frecuencia, se alude a un espacio casi más abstracto e intuitivo que definido. Tal circunstancia se relaciona, entre otras razones de peso, con la inadecuación de la organización administrativa (y estadística) y con los procesos de difusión urbana. Así, la reducida dimensión de algún concejo (municipio) como Avilés hizo que desde hace décadas la “ciudad” rebasase sus límites (Fig. 3), cosa que no ocurre con Gijón, donde la franja periurbana se contuvo durante bastante tiempo dentro de sus límites municipales (Fig. 4); lo contrario ocurre en concejos periféricos del Área, donde la topografía y la marginalidad con respecto a los centros efectores condujo a la preservación del poblamiento, de los usos y del paisaje tradicionales, incluso conservándose en ciertas zonas un alto valor natural.

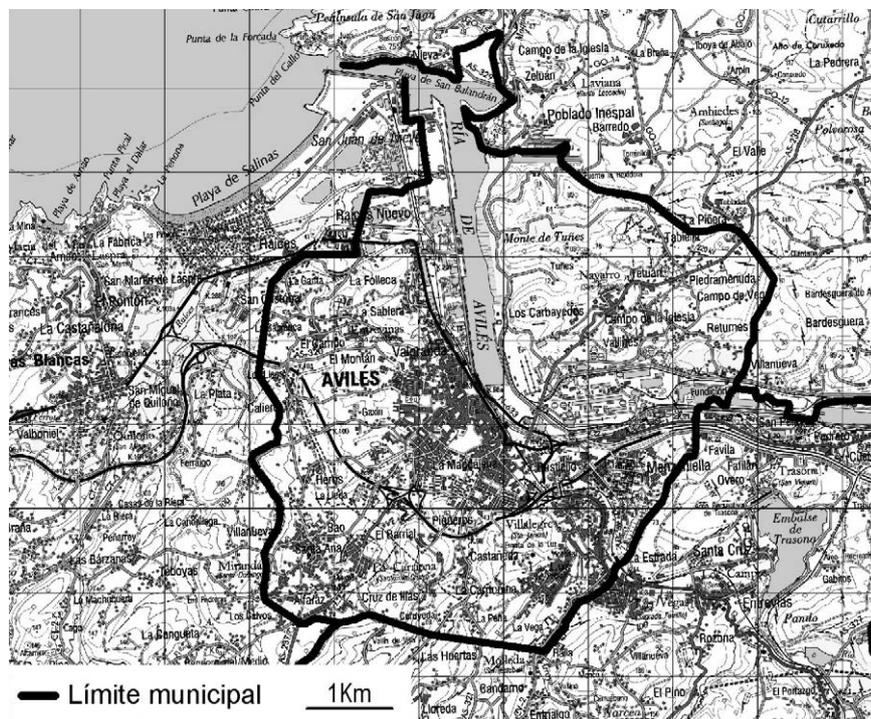


Fig. 3. Avilés: ciudad más allá de los límites municipales. A pesar de ser la menor de las tres principales urbes regionales, el espacio urbano avilesino aparece como una conurbación radial que incluye núcleos urbanos y espacios industriales en los vecinos concejos de Corvera de Asturias y Castrillón y, en menor medida, Gozón y Carreño. Base: MTN 1:50.000 del IGN.

El recurso a la parroquia como unidad estadística más apropiada resulta interesante tanto por responder a fórmulas heredadas de apropiación del territorio (como ocurre también en Galicia y norte de Portugal) como por facilitar la representación fuera del suelo urbano de aquellas variables (por desgracia escasas: población, edificación y poco más) que tienen ese nivel de desagregación³. La

³ Un índice de ruralidad por parroquias basado en la proporción entre suelo agrario e improductivo natural en relación con el artificial es una aportación realizada en el siguiente estudio inédito: Fernández, F. y Colina, (2008): «Elaboración de las bases metodológicas para la identificación, caracterización y catalogación de los paisajes de Asturias», Universidad de Oviedo.

alternativa a ambos niveles de subdivisión del territorio es el análisis mediante SIG de continuidades y contigüidades de usos del suelo o edificación en la búsqueda y definición de unidades, como se ensayó en otras áreas (Dalda, 2005).

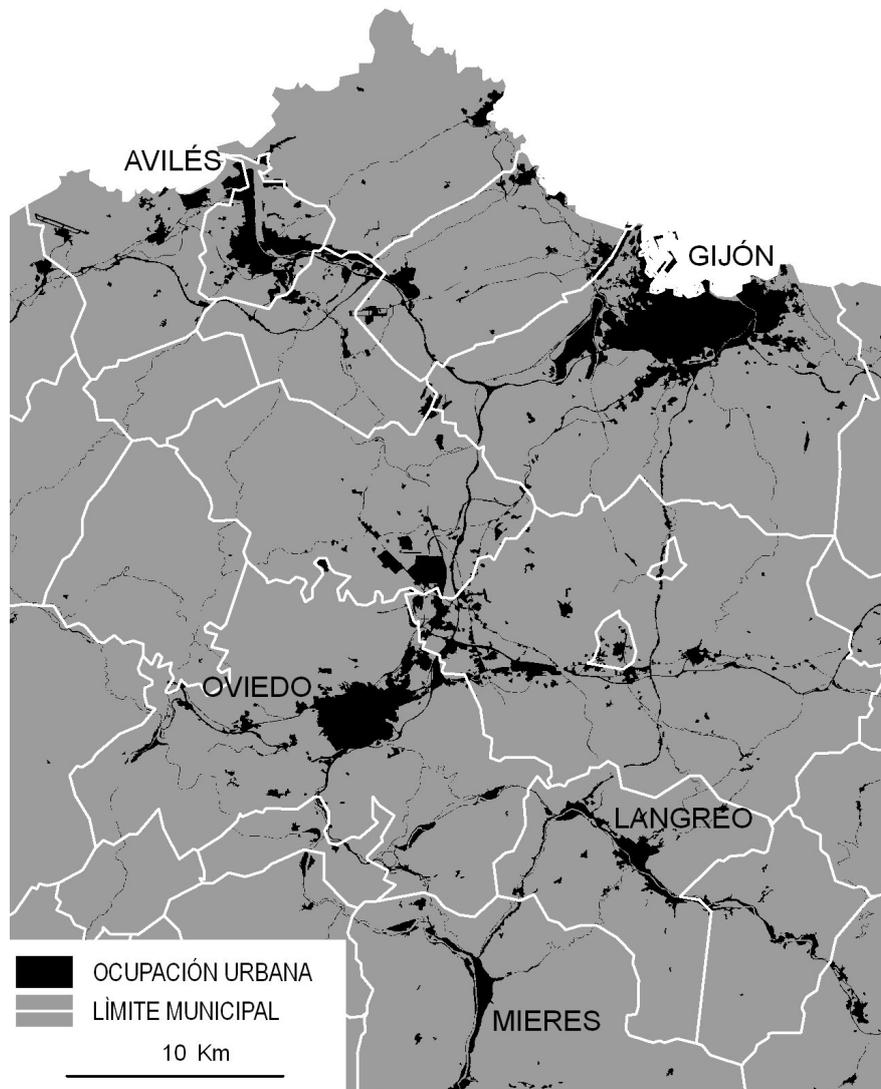


Fig. 4. La desigual “difusión urbana” en el centro de Asturias. Los procesos de exurbanización difieren en gran medida según el centro del que parten. Así, Gijón presenta una nítida periurbanización; Avilés toma el papel de una “micrometrópolis” dado su proceso de conurbación; Oviedo muestra una gran tendencia a la dispersión de usos urbanos por los terrenos llanos del surco prelitoral; y en las cuencas mineras las conurbaciones son lineales, siguiendo los valles, mientras que el sustento que las generó se encontraba bajo tierra. En conjunto se muestran como una ciudad difusa.

Fuente: SIOSE 2005, IGN; elaboración propia.

3. Los intentos de solución político-administrativa

Ya desde el Desarrollismo se habían tratado de aplicar medidas políticas para (cómo no) el desarrollo de determinados espacios del Área Central (casos del Polo de Desarrollo o el «Plan General de Ordenación Urbana Comarcal Lugones-Llanera»). Sin embargo, hasta las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio de 1991 (DROT, en adelante) no se trató de abordar la cuestión del Área Central de un modo conjunto. Con este cometido se redacta la Directriz 8ª, cuyo inicio ya indica que el “área central precisa reforzar su unidad funcional aplicando, por tanto, políticas territoriales supramunicipales para el total del área, que permitan actuar como motor e irradiador de desarrollo en el conjunto regional”.

De todos modos, al igual que se manifestó en posturas bastante más recientes en el tiempo, no se consideró conveniente la creación de un área metropolitana, a pesar de que estaba prevista en el Estatuto de Autonomía. Por otra parte, las directrices incluían propuestas concretas para la ordenación de determinados espacios, como el ámbito Llanera-Lugones al norte de Oviedo (donde ya era apreciable la expansión del área urbana capitalina), la reactivación de zonas mineras que empezaban a quedar “descentradas” en pleno proceso de reconversión (con el “ocho” pasando a “triángulo”), las reservas de suelo para la gran industria en la idea de mantener la tradicional especialización del centro regional, etc.

Sin embargo, queda claro que los redactores de las DROT consideraban desaconsejable para el “objetivo general de reequilibrio territorial, por razones de estrategia territorial general, (...) urbanizar general y progresivamente los espacios interiores en torno al triángulo Oviedo, Gijón, Avilés”. Esto no sólo parece contradecir algunos aspectos concretos de la misma directriz 8ª, sino que no ha sido aplicada, encontrándose en este ámbito parte de las operaciones ejecutadas, cuando no sobrepassándolo aprovechando los terrenos más o menos llanos.

Por otro lado, en 2006 se publicó el avance de unas nuevas directrices de ordenación del territorio, si bien su tramitación se ha detenido. El avance orientaba sobre el tratamiento a dar a ocho zonas concretas, lo que se debería ordenar y ejecutar a través de una serie de planes territoriales especiales, supramunicipales por su propia naturaleza; se iniciaron al menos en parte antes de concluir el proceso de aprobación de las nuevas DROT, si bien, como ellas, su tramitación se ha detenido también tras el avance. Así, quedaron “congelados” sus objetivos, tales como definir de un modo más preciso el Área Central (y no por agregado de municipios), mejorar la cooperación administrativa, o llevar a término las obras supramunicipales propuestas.

No obstante, y fuera del campo estricto de la ordenación del territorio, el recurso a fórmulas de gestión consorciada ha permitido la prestación supramunicipal de algunos servicios básicos (Fernández, 2007); así, entre los más exitosos cabe citar CADASA (gestión de aguas para el abastecimiento y saneamiento) y COGERSA (gestión de residuos); hay que señalar, además, que el territorio servido por ambos rebasa el que se considera ordinariamente Área Central. Particular éxito tuvieron las DROT de 1991 en lo relativo a la comarcalización de la atención hospitalaria y la implementación del servicio estadístico regional; en ambos casos, tampoco hay correspondencia entre las comarcas centrales y el Área Central.

4. Algunas aportaciones técnicas

La problemática suscitada por los procesos de exurbanización y de difusión urbana, al rebasar las posibilidades de solución desde las administraciones locales, lleva a recurrir a intentos de solución que se sitúan a medio camino entre la ordenación del territorio y los planes generales de ordenación. La figura está legalmente prevista (los planes territoriales especiales supramunicipales), pero hasta ahora han supuesto un intento de resolución lateral del problema generado por la conurbación difusa que no ha llegado a buen puerto. Se resumen a continuación dos de esos intentos, en los que se apuntan respuestas más o menos imaginativas que a la postre rebasaron en “atrevimiento” a quienes habían de impulsarlos, al concitar recelos de distintas instancias político-administrativas; no hay que olvidar la interacción sobre el mismo espacio no sólo de los gobiernos regional y local, aparte de los diferentes sistemas de cooperación, sino también de las políticas y planes sectoriales que lo atraviesan: carreteras y autovías, ferrocarril (con el tramo del AVE Pola de Lena-Gijón cuyo trazado es un interrogante), energía, aguas, etc.

En primer lugar, siguiendo el orden cronológico, es preciso citar el plan territorial especial coordinado por L. F. Alonso Teixidor bajo el título de «Un programa de proyectos y otras medidas territoriales complementarias para la reordenación del ámbito peri-urbano de Oviedo-Siero-Llanera», por encargo de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias, fechado en marzo de 2007. Tres municipios implicados, de respetable extensión superficial, claramente afectados por los problemas de la difusión urbana en todas sus manifestaciones. Los rasgos del territorio objeto del plan y la necesidad de poner orden mediante proyectos de integración de los ámbitos está presente en el título. Tales proyectos pretendían dotar de centralidad a ese espacio periférico mediante sistemas estructurantes y definiendo ámbitos para dar coherencia al conjunto que adolece de yuxtaposición desordenada de usos. Entre los primeros destacan el diseño de “bulevares de estructuración urbana” que aprovechan por una parte los pasillos de afección de las grandes infraestructuras de transporte y por otra unen nuevos “sectores residenciales y de centralidad” que vienen a proyectarse sobre espacios casi vacantes de usos urbanos. Asimismo, resulta absolutamente novedoso, en el Área Central, el planteamiento de un sistema tranviario, llamado a resolver, entre otras cosas, la congestión creciente de tráfico ocasionados por el transporte privado entre zonas residenciales (tanto en núcleos medios como intercalado), espacios productivos (polígonos industriales de diversas características, corredores paralelos a carreteras históricas, etc.), y espacios de ocio (tanto de tipo parque comercial como los de ocio más próximo a la naturaleza: golf, equitación, etc.). Complementariamente, la operación “Parque del río Nora” venía a mantener y recuperar un corredor fluvial con el propósito de compensar la intensidad de ocupación del suelo, tanto existente como prevista, dibujándose en el mapa una especie de arco opuesto en unos tramos y paralelo en otros con respecto a los bulevares.

En segundo lugar, el «Plan Territorial Especial de los nudos metropolitanos de los concejos de Llanera y Siero», cuyo avance data de 2009⁴, intenta abordar el problema de la ciudad difusa para resolver una cuestión concreta: la existencia de áreas suspendidas en los dos concejos que han venido a ocupar el centro de gravedad del Área Central Asturiana. Tal suspensión, acordada por la Comisión Regional de Urbanismo, se argumentaba en la necesidad de un planeamiento supramunicipal

⁴ En su redacción participaron los aquí firmantes, en un equipo integrado por profesionales de la arquitectura, la geografía, la historia del arte, la abogacía, la economía o la ingeniería.

para resolver los diversos problemas apuntados (corredores logísticos, bordes de los polígonos y espacios productivos, equipamientos) que evitase las tensiones que podrían generar decisiones municipales de los dos concejos mencionados y el de Oviedo. El plan parte del análisis del modelo territorial atendiendo a tres componentes: el ambiental (ejes fluviales, topografía), territorial (sobre todo atendiendo a los corredores de infraestructuras) y urbano (funcional, usos y tramas). Y defiende desde el principio para una reordenación sostenible un modelo futuro sin alteraciones sustantivas del existente, aprovechando las redes (fluviales y de infraestructuras) y las áreas funcionales, buscando convertir el paisaje de ciudad difusa presente en una “ciudad sin centro”; y ello favoreciendo una “estructura reticular donde las áreas urbanas funcionen como nodos que sustituyan a los nudos de transportes como factores de producción y consumo de suelo”. De ahí derivan propuestas en las que la actuación sobre las áreas suspendidas contribuiría a: la consolidación de los núcleos urbanos existentes como unidades a rematar de la estructura reticular; la preservación de la urbanización de la mitad de la superficie objeto de plan, para configurar corredores ambientales y tramar el paisaje, de manera que se superase la consideración de los vacíos de urbanización como meros espacios residuales; la diferenciación de usos, incluyendo tratamientos de borde e incluso la propuesta de un hito a modo de faro capaz de orientar la mirada en ese espacio casi plano y de actual mezcla desordenada de usos (el “Observatorio Metropolitano”). Además del citado observatorio, el plan se concreta en otras veintidós propuestas para las cerca de seis mil hectáreas suspendidas, agrupadas en dotacionales (desde los corredores fluviales hasta la integración de centros comerciales dispersos), productivas (desde la ampliación y desarrollo de polígonos y parques empresariales a la integración urbanística de un eje industrial), y residenciales (desde el cierre de áreas residenciales al acondicionamiento de núcleos de población diseminados).

5. Soluciones de gestión

Uno de los problemas clave derivados de los procesos de exurbanización y de difusión urbana es el relativo a la prestación de servicios por las administraciones públicas, debido tanto al incremento de los costes relacionados con la dispersión del hábitat como al desbordamiento de los propios límites administrativos. Desestimado en Asturias el recurso al área metropolitana como instrumento de gobierno y de gestión de un Área Central de contorno impreciso, como se señaló, han de resolverse los problemas de gestión de servicios básicos fundamentalmente por la vía de la cooperación inter o supramunicipal. En el informe «Cooperación intermunicipal en Asturias» (2008) se diagnosticaron las diferentes soluciones adoptadas a escala regional, parte de las cuales interesan al Área Central tanto en términos territoriales como de la problemática detectada. A grandes rasgos, en el inventario de entes supramunicipales en funcionamiento en la fecha de referencia, sólo una decena de los concejos del Área no estaban adscritos a ninguna de las veinte mancomunidades operativas en Asturias, mientras que los restantes aparecían inscritos en cuatro distintas, tanto por territorio como por fines, figurando entre éstos algunos tan variados como los que siguen entre los que afectan más directamente a la ordenación y gestión del territorio: oficina de gestión urbanística, agencia de desarrollo local, dinamización turística o servicio de recogida de basuras. Tampoco la adscripción de municipios a servicios consorciados se correlaciona con el ámbito de la ciudad difusa, ni siquiera en el caso del Consorcio de Transportes de Asturias (en el que entraban once de los concejos del Área Central) a pesar de su finalidad directamente relacionada con la reducción de los problemas relacionados con la

difusión urbana (migrantes diarios residencia-trabajo-ocio)⁵; incluso quedaban fuera concejos centrales como Oviedo y Llanera, varias veces aludidos en el presente artículo. Igualmente quedan fuera los concejos de las dos mayores ciudades de la región de un consorcio como el de Bomberos de Asturias, un ente dependiente de la administración regional. Un consorcio como Mercasturias, que data ya de 1986, abarca sólo siete de los concejos, “centrales” dentro de la propia Área Central, salvo Avilés y San Martín del Rey Aurelio, relativamente alejados del centro de la ciudad difusa. Por otra parte, cabe mencionar de cara a ilustrar la indefinición cómo algunos concejos tradicionalmente urbanos, como el minero-industrial de Mieres, forman parte de grupos de desarrollo rural vinculados a programas comunitarios.

Entre los grandes equipamientos ajenos a la cooperación intermunicipal nos encontramos dentro del ámbito de nuestra ciudad difusa con ejemplos y tendencias variadas. Así, es nota destacada la dispersión de recintos de la Universidad de Oviedo, entre la ciudad que le da nombre, Gijón y Mieres (aparte de otras dependencias menores en diversas ciudades y villas), hasta el punto de plantearse el papel de la “Universidad de Asturias” en el área metropolitana central (Méndez, 2008). El equipamiento hospitalario, por otro lado, contará en el Área con el Universitario Central⁶ y otros cuatro más en las ciudades que completaban el histórico “ocho asturiano”. Excéntrico resulta en cambio el aeropuerto, trasladado hace décadas a la costa por razones climatológicas con la consiguiente generación de desplazamientos. Cuenta también el Área Central con dos puertos mercantes, el de Gijón recientemente ampliado con la pretensión de dar servicio a la Meseta, apoyándose en un gran centro logístico de transporte terrestre (ZALIA) vinculado a los corredores de infraestructuras. En definitiva, equipamientos metropolitanos e incluso regionales que contribuyen a acentuar el predominio del Centro, desequilibrando la región y favoreciendo la difusión sin que se encuentren, en bastantes casos, soluciones satisfactorias o suficientemente decididas.

6. Conclusiones

El Área Central Asturiana resulta un excelente ejemplo de la problemática planteada por los procesos de crecimiento “urbano” de las últimas décadas, para los cuales no hay una respuesta satisfactoria ni desde el punto de vista teórico ni en lo que se refiere a una gestión apropiada. Superada la tradicional oposición centro-periferia, con las ciudades como centros rectores, con áreas de influencia proporcionales a sus potenciales políticos y económicos, donde no había dudas sobre la centralidad, marcando la especialización las diferencias (Oviedo, centro político; Gijón, ciudad industrial; etc.), la difusión urbana ha venido a subvertir el orden heredado, rebasando los límites administrativos y padeciendo los efectos de la falta de instancias decisorias de la escala adecuada. El “binomio infernal coche privado-territorio” lleva a plantear la disyuntiva entre ciudad compacta y sistema policéntrico⁷; dada en el caso que nos ocupa la imposibilidad de retornar

⁵ Sus fines, en tal sentido, resultan clarificadores: articular el sistema de transporte; apoyar la ordenación territorial; minimizar los gastos globales del transporte, incluidos los costes externos; reducir el uso de transporte privado en beneficio de la demanda de transporte colectivo; contribuir a la mejora del medio ambiente y a un uso más racional y eficiente de las infraestructuras viarias del centro de Asturias.

⁶ Del cual el nuevo conjunto en construcción supondrá el traslado hacia el ámbito más dinámico del Área Central.

⁷ Morales y Méndez, 2012.

al modelo compacto sobre la base de tres ciudades medias y otras tres⁸ ciudades pequeñas (núcleos satelitizados y villas de menor dimensión poblacional aparte), sería necesario un replanteamiento integral del sistema urbano, donde la centralidad de la ciudad difusa con respecto a la región debería articularse en un sistema urbano policéntrico, superador del crecimiento espontáneo mediante una planificación del conjunto (ordenación efectiva del territorio), probablemente con una redefinición de los límites e instancias político-administrativas o, al menos, con una gestión conjunta y eficiente de los servicios públicos, evitando la fricción entre políticas sectoriales y municipales.

Policentrismo y diversidad (como valor a conservar) no deberían significar, por otra parte, una vuelta a la especialización desequilibrada ni la multiplicación ineficiente de servicios; sin embargo, aproximar el adecuado número de ellos a la ciudadanía (de modo físico o virtual) contribuiría a reducir los tráficos, la movilidad forzada que reduce la calidad de vida y ambiental, agravada por la exurbanización que dispersa por el territorio hábitat y espacios productivos y de ocio. Limitar la difusión parece una necesidad ineludible; diferenciar espacios, recuperar y preservar hábitat y paisaje, regenerar el medio, ordenar el territorio en definitiva, ha de completar la trama compleja del sistema policéntrico, tanto en los nodos como en los espacios intermedios. La jerarquía adquirida por núcleos y zonas productivas debería dar paso a un equilibrio inducido por la ordenación entre los elementos constitutivos de la ciudad difusa y entre éstos y los “residuales” (desde el punto de vista de los consumidores voraces de suelo); las sinergias generadas por la complementación de usos instrumentada a favor de la ciudadanía deberían contribuir a resolver el problema que nos ocupa, que no es ya en nuestro ámbito socioeconómico un problema nuevo sino un problema que se ha agravado en las últimas décadas.

Bibliografía

- ALONSO TEIXIDOR, L. F. (2007): *Un programa de proyectos y otras medidas territoriales complementarias para la reordenación del ámbito peri-urbano de Oviedo-Siero-Llanera*. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias, Oviedo.
- GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS (2006): *Avance de la Revisión de las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio con Directrices específicas para el Área Central*, fecha de referencia, 07-09-2012, disponible en: <http://sede.asturias.es/portal>.
- CZERNY, M. (2010): “Ciudad difusa: el objeto de estudios geográficos comparativos”, en VVAA. *Las escalas de la geografía: del mundo al lugar: homenaje al profesor Miguel Panadero Moya*. Universidad de Castilla-La Mancha.
- DALDA, J. L.; DOCAMPO, M.G. y HARGUINDEY, J. G. (2005): *Ciudad difusa en Galicia*. Xunta de Galicia, A Coruña.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, A. (2003): “Las pautas del crecimiento urbano posindustrial: de la rururbanización a la ciudad difusa” en *Ería*, núm. 60, pp. 88-92.

⁸ Además de Mieres y Langreo, en el concejo de Siero (que supera los cincuenta mil habitantes) rebasan los doce mil la capital municipal (villa en expansión con entidad diferenciada) y Lugones (satélite de Oviedo).

- FERNÁNDEZ, A. (2003): "Hipermercados y centros comerciales en Asturias" en *Ería*, núm. 62, pp. 341-349.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, A. (2005): "La vulnerabilidad del suelo no urbanizable ante la difusión de la ciudad" en *Escardar*, núm. 11, pp. 10-15.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, A. -coord.- (2007): *Población, administración y territorio en Asturias*. C.E.S., Oviedo.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, A. y ALONSO IBÁÑEZ, R. -coord.- (2007): *El medio rural y la difusión urbana*. KRK Ediciones, Oviedo.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, A. y ALONSO IBÁÑEZ, R. -coord.- (2008): *Los nuevos usos del suelo en el litoral asturiano*. KRK, Oviedo.
- FERNÁNDEZ, F. (1986): *La franja periurbana de Gijón*. Gijón.
- GARCÍA OVIEDO, V., et al. (2009): *Plan Territorial Especial de los nudos metropolitanos de los concejos de Llanera y Siero. Avance*. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias, Oviedo, fecha de referencia 30-08-2012, disponible en: <http://sede.asturias.es/portal>.
- HERRÁN ALONSO, M. (2002): "La evolución del paisaje en un espacio periurbano: Lugones-Posada de Llanera (Asturias)" en *Ería*, núm. 57, pp. 25-48.
- GÓMEZ OREA, D. y HERNÁNDEZ, G. (1993): "Medio Ambiente: el suelo rústico en la ordenación de un espacio periurbano" en *Agricultura: Revista agropecuaria*, núm. 62, pp. 1034-1036.
- INDOVINA, F. -coord.- (2007): *La ciudad de baja densidad: lógicas, gestión y contención*. Diputación Provincial de Barcelona, Barcelona.
- MARTÍN RAMOS, A. -coord.- (2004): *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Universitat Politècnica de Catalunya, Servicio de Publicaciones, Barcelona.
- MIGUEL, R. (1995): "Políticas metropolitanas en España: entre urbanismo y ordenación del territorio" en *Geographicalia*, núm. 32, pp. 53-62.
- MÉNDEZ, B. -coord.- (2008): *Historia urbana de la Universidad de Oviedo*. Universidad de Oviedo, Oviedo.
- MÉNDEZ, B., et al. (2008): *Cooperación intermunicipal en Asturias. Diagnóstico: análisis y evaluación*. Dirección General de Administración Local, Principado de Asturias, Oviedo.
- MORALES, G. y MÉNDEZ, B. (2012): "Redes temáticas y políticas urbanas: la red emergente de las 'ciudades tranquilas'" en *Ería*, núm. 88, pp. 153-169.
- MORALES, G. (1982): *Industria y espacio urbano en Avilés*. Silverio Cañada Ed., Gijón.
- MURCIA, E. (1980): "Introducción al estudio del sistema urbano asturiano" en *Ería*, núm. 1, pp. 89-150.
- ORTEGA MONTEQUÍN, M. (2012): "El 'boom' inmobiliario en Asturias. Reflexiones sobre su desarrollo y consecuencias", en *Espacio, tiempo y forma. Serie VI, Geografía*, Nueva época, núm. 3.
- PONCE HERRERO, G. -coord.- (2006): *La ciudad fragmentada: nuevas formas de hábitat*. Alicante, Universidad de Alicante, Servicio de Publicaciones.
- PRECEDO, A. (2004): *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI: desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. Síntesis, Madrid.

- RIBAS I PIERA, M. (2003): "Paisaje y ciudad" en *Ciudades*, núm. 7, pp. 69-75.
- ROCA CLADERA, J. (2003): "La delimitación de la ciudad: ¿una cuestión imposible?" en *Ciudad y Territorio: estudios territoriales*, pp. 17-36.
- RODRÍGUEZ, F. y MENÉNDEZ, R. (1999): "La Ciudad Astur: un espacio-proyecto en el Arco Atlántico" en *Ería*, núm. 50, pp. 265-278.
- RODRÍGUEZ, F. y MENÉNDEZ, R. (2005): *Geografía de Asturias: la reestructuración territorial de una región de tradición industrial*. Ariel, Barcelona.
- RODRÍGUEZ, F. -coord.- (2009): *Áreas metropolitanas de España: la nueva forma de la ciudad*. Universidad de Oviedo, Servicio de Publicaciones, Oviedo.
- TORO SÁNCHEZ, F. (2011): "El fenómeno de los no-lugares y sus implicaciones socioambientales: ¿causa o efecto de la ciudad difusa?", en GONZÁLEZ PÉREZ, V. y MARCO MOLINA, J. *Urbanismo expansivo: de la utopía a la realidad*. Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 753-764.

VIEJAS Y NUEVAS CENTRALIDADES EN LAS CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS: EVOLUCIÓN Y ESTRATEGIAS URBANAS

OLD AND NEW CENTRALITIES IN MEDIUM-SIZED ANDALUSIAN CITIES: DEVELOPMENT AND URBAN STRATEGIES

Francisco Sergio CAMPOS SÁNCHEZ, Francisco Javier ABARCA ÁLVAREZ*

RESUMEN

Desde el último cuarto del siglo pasado, los tradicionales elementos de centralidad localizados en los centros históricos de las ciudades medias andaluzas, conviven con otros focos de atracción urbana bien distintos. Tiene lugar una diversidad múltiple de nuevas centralidades, cuya aparición y localización en la escena urbana y territorial se fundamenta en la cristalización de distintos factores. Por un lado, la incorporación de nuevas actividades y un mayor desarrollo y difusión de otras ya existentes, ha dado lugar a una nueva escala de la arquitectura en estas ciudades. Por otro lado, la sustitución de los usos tradicionales por otros de mayor direccionalidad produce una especialización del centro urbano. Igualmente, las infraestructuras, entendidas como elementos centrales que interactúan con la ciudad, tienden a estimular o estrangular el tejido urbano dependiendo de la idoneidad de su tipo y trazado. Este artículo persigue evidenciar las centralidades tradicionales y esclarecer los procesos que han dado lugar a las de mayor contemporaneidad, diferentes a las anteriores. Esbozar el futuro urbano de estas ciudades pasa por la reformulación de sus viejas y nuevas centralidades mediante la consideración de estrategias urbanas adecuadas.

Palabras clave: estrategias urbanas, centralidades, ciudades medias, Andalucía, centro histórico.

ABSTRACT

Since the last quarter of last century, the traditional elements of centrality located in historic centers of medium-sized Andalusian cities have cohabited alongside other, very distinct focuses of urban attraction. A multiple diversity of new centralities takes place, whose appearance and location on the urban and territorial scene is grounded in the crystallization of distinct factors. On the one hand, the incorporation of new activities and a greater development and diffusion of the already existing ones has given rise to a new scale of architecture in these cities. On the other hand, the substitution of the traditional uses by others of greater directionality produces a specialization of the urban center. Likewise, the infrastructures, understood as central elements which interact with the city, tend to stimulate or strangle the urban fabric, depending on the suitability of their type and layout. This article seeks to show the traditional centralities and to elucidate the processes which have given rise to those which are most contemporary, different from the previous ones; to sketch the future urban situation of these cities, passing through the reformulation of their old and new centralities in consideration of adequate urban strategies.

Key words: urban strategies, centralities, medium-sized cities, Andalusia, historic center.

* Francisco Sergio Campos Sánchez (scampos@ugr.es) y Francisco Javier Abarca Álvarez (fcoabarca@ugr.es) son Doctores Arquitectos, Profesores Ayudantes a tiempo completo e Investigadores, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Granada, Granada, España.

Recibido: 10 de septiembre de 2012
Aprobado: 19 de noviembre de 2012

ciudades 16 (1) 2013: 145-165

Universidad de Valladolid
Instituto Universitario de Urbanística

1. Introducción

Denominamos en esta investigación “centralidades tradicionales”, a aquellos focos de intensidad urbana que se concentraron en el centro histórico de las ciudades medias andaluzas (en adelante CM) hasta el último cuarto del s. XX, momento en que se produjo la especialización y expansión de estos elementos hacia el extrarradio urbano. Este tipo de centralidades, cuya presencia y características han permanecido hasta la actualidad en los centros urbanos, pero que se han diluido o transformado en crecimientos posteriores de la ciudad, son las calles estructurantes con vocación territorial y las plazas principales, ambas acumuladoras de gran actividad por las arquitecturas y los usos que emplazan. Por contra, denominamos “nuevas centralidades” a aquellas que surgen para alojar y permitir el desarrollo y el intercambio de las nuevas actividades que se vienen desarrollando en estas ciudades durante las últimas tres décadas. Éstas, entre otras, son los equipamientos que soportan los servicios públicos y los de la movilidad, y las arquitecturas de gran escala del sector productivo, el terciario y el “cuaternario” o de la innovación.

Aunque a escala regional y urbana estos últimos elementos sean observados como centralidades por el impacto que genera en la ciudad y el territorio, a una escala global han de entenderse como los nodos de una red tejida desde los actuales procesos económicos, cada vez más complejos y entrelazados. Se trata de objetos que dan forma a los estudios de mercado y a los resultados estadísticos que sondean grandes áreas de territorio optimizando diversos vectores de consumo. La distancia existente entre ellos no es casual, los espacios entre ellos sí (Solá-Morales, 2008). De esta manera, los equipamientos de la movilidad deberían situarse de forma coincidente o intermodal; los centros comerciales allí donde tienen garantizado un espacio de demanda suficiente y exclusivo¹; las áreas logísticas e industriales en enclaves productivos junto a importantes infraestructuras; o los parques tecnológicos, empresariales y agroalimentarios en áreas accesibles de economías especializadas.

El ámbito de estudio se centra en las CM localizadas en áreas interiores de la región, frente a otras ubicadas en las áreas metropolitanas o el litoral. Es de mayor riqueza la fenomenología urbana observada en las primeras que en las segundas, éstas últimas más influenciadas por el “peso específico” territorial de los centros provinciales sobre los que orbitan; y en las terceras, tan condicionadas por la actividad turística. Para ilustrar los procesos aquí contados, de este grupo de ciudades de interior se han escogido algunos de los ejemplos que presentan mayor población (40.000-60.000 habitantes) y muestran, en la actualidad, una pendiente demográfica ascendente² (Linares, Lucena, Antequera). Por otro lado, todas estas ciudades han disfrutado de las transformaciones urbanas derivadas del ferrocarril del s. XIX, se localizan junto a importantes infraestructuras y han desarrollado economías especializadas³. Tales circunstancias han significado el estímulo necesario para que diversas formas de centralidad hayan cristalizado en estas ciudades a lo largo

¹ Aspectos estudiados con profundidad por el geógrafo alemán Walter Christaller en su «Teoría de los lugares centrales» (1933).

² Según datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Consejería de Economía, Innovación y Ciencia. Junta de Andalucía.

³ Lucena se sitúa junto a la A-45. Linares se localiza próxima a la A-32 y a la A-44, además de tener la importante estación “Linares-Baeza” y un futuro apeadero del AVE jienense. Antequera se sitúa en la intersección de la A-92 con la A-45, disponiendo de la estación de AVE de Santa Ana. Igualmente, estas ciudades han disfrutado importantes episodios económicos que las han proyectado a un panorama regional relevante.

del tiempo. Todas ellas presentan, por tanto, una “madurez” urbana suficiente para realizar este trabajo y extraer unas conclusiones relevantes.

Estas tres ciudades forman parte de la red interior de “Áreas Logísticas de Andalucía”, que tiene por objeto reforzar la gestión y el transporte de mercancías a nivel regional, nacional e internacional; Linares junto con Andújar y Bailén en el nodo denominado como “Puerta Logística de Andalucía”; Antequera y Lucena en el nodo “Área Central de Andalucía”. Tal circunstancia supondrá en un futuro a medio plazo que la superficie de actividad logística en servicio de los nodos logísticos interiores de la región, que actualmente cuenta con 1,3 millones de m², se amplíe hasta 6,2 millones de m², multiplicando por más de cuatro la superficie en servicio actual (PISTA 2007-2013). Por encima de los intereses revalorizadores de los terrenos afectados, ni que decir tiene la importancia de que las arquitecturas y las estrategias urbanas que le están dando forma a estos nuevos usos centrales construyan la urbanidad no sólo de estas ciudades, sino también de ámbitos territoriales mayores.

Este artículo entiende las centralidades en las CM como arquitecturas, incluso infraestructuras, de diversa escala emplazadas en la ciudad y el territorio con la capacidad de interactuar con estos. La atención prestada a estos elementos no es tan solo una cuestión de morfología, crecimiento u orden urbano, sino que también está relacionada con los procesos sociales, de identidad, de relación, de activación y de intercambio. Serán, pues, la diversidad de estas arquitecturas, canales, intersecciones y su integración en la ciudad, los temas a tratar.

El trabajo muestra el cambio que, a lo largo de las últimas décadas, supone para estas ciudades el tránsito del centro, como concentrador de usos tradicionales, al extrarradio, como difusor de nuevas actividades. En este trasvase de funciones, la ciudad se transforma, cambiando su fisonomía y produciendo nuevos tipos de centralidad, tanto en sus áreas consolidadas como en las de expansión más reciente.

La reflexión en torno a la ciudad, entendida como una concentración de actividades e infraestructuras en los territorios, tiene sentido en las CM cuando observamos o proponemos sus diferentes respuestas urbanas y la mutabilidad de su forma. Las reacciones de la ciudad con sus infraestructuras cercanas son muy diversas, pero sobre todo, crecen hacia ellas. Asimismo, las infraestructuras son para las ciudades: límites, elementos de continuidad y adherencia, o prótesis urbanas para garantizar el buen funcionamiento de alguna de sus partes.

La expansión acelerada de estas ciudades desde hace unas pocas décadas y la complejidad y el solapamiento de los procesos anteriores, hacen necesaria la reformulación de los mecanismos de ordenación de ciudad: la revisión y el tratamiento adecuado tanto de las centralidades tradicionales como de las nuevas son buenas herramientas para ello, tratando esta investigación de evidenciarlo.

2. Centralidades tradicionales

La visión de centralidad que desde este apartado se quiere ofrecer, atiende a aspectos más urbanos que arquitectónicos, aun no siendo capaces muchas veces de establecer una frontera clara entre unos y otros, por su fuerte ligazón. En este sentido, relacionamos el concepto de centralidad tradicional con el espacio libre más que con el construido; siendo el primero el soporte urbano que interrelaciona las múltiples formas de agrupación del segundo. Fueron –y siguen siéndolo en algunos casos- importantes centralidades en estas ciudades la arquitectura cívica del s. XIX, como los teatros o clubes sociales; las estaciones de tren, conforme fueron englobadas por la ciudad en sus sucesivos crecimientos; las concurridas tabernas de barrio, equivalentes en su contexto a los genuinos *gin palaces* de la ciudad industrial inglesa; y a los mercados o plaza de abastos, por citar algunos. No obstante, fueron los antiguos caminos rurales que atravesaban toda la ciudad y conectaban poblaciones vecinas -ahora carreteras nacionales, travesías, o importantes vías comarcales-, y las polivalentes plazas centrales, los elementos urbanos que condensan e interrelacionan las arquitecturas anteriores; son los auténticos escenarios de la actividad urbana.

2.1. Las calles estructurantes con vocación territorial

Las calles principales de la ciudad, responsables en gran medida de su forma, son desde su origen antiguos caminos de extensión territorial que comunicaban unas importantes poblaciones con otras. Arrancando, en muchas ocasiones, de la plaza principal del centro histórico, se leen como profundos surcos a través del tejido compacto que, posteriormente y con otro tipo de sección, atraviesan la corona periférica de crecimiento de la ciudad, para extenderse sobre el territorio a modo de carretera nacional, comarcal, o camino rural, según su importancia.

Estas calles son constructoras de la ciudad compacta y continua en sus primeros tramos que, desde un punto de vista morfológico, podríamos hacerla coincidir, aproximadamente, con el centro histórico. Esta certeza se diluye con frecuencia cuando tales trazados discurren por crecimientos posteriores de la ciudad fuera del núcleo urbano central, pues los distintos fragmentos que nos vamos encontrando se presentan más adheridos que conectados. En este sentido, estas calles son “desperdiciadas” por los PGOU y su planeamiento de desarrollo como oportunidades de “cosido” en la ciudad. Una vez abandonan la ciudad compacta adentrándose en el extrarradio urbano, y si registran la suficiente importancia, si enlazan con una potente infraestructura, o si disponen cerca de otra ciudad importante: serán condensadoras de urbanización fundamentalmente terciaria y de servicios en sus márgenes, convirtiéndose en “carreteras-mercado”, a su escala correspondiente. Como decía Alexander (1977): “la calle comercial aún siendo centralidad tangente a la ciudad, es un fuerte elemento relacional entre ciudades o partes de ella”.

Son las únicas calles que permiten reconocer el grosor de la ciudad y la medida de sus distintas capas urbanas. Pasear por ellas nos permite asegurar que las CM son ciudades abarcables, atravesándolas a pie en no más de 20 o 30 minutos. Muy castigadas por el tráfico rodado y de tránsito difícil para el peatón, estas calles urbanas de connotación territorial son elementos de gran centralidad. Siempre transitadas y repletas de actividades, estos ejes curvos⁴ son los auténticos trazados cívicos de las CM.

⁴ Ejes curvos y no rectilíneos, según las reflexiones de Barba (1994).

Las condiciones geográficas del emplazamiento de la CM mostrada a continuación (Fig. 1), la han obligado a “estirarse” en el sentido Este-Oeste, a partir del centro histórico, a lo largo de sus sucesivos crecimientos urbanos. La travesía, calle estructurante de la ciudad que la ha comunicado desde su origen con las poblaciones vecinas, ha acompañado a la ciudad en su extensión longitudinal a lo largo del tiempo, convirtiéndose en una auténtica “espina dorsal” para la ciudad.



Fig. 1. Travesía principal de Priego de Córdoba. Tanto los usos como las arquitecturas que acumula esta calle le confieren una fuerte centralidad urbana a lo largo de toda la ciudad.
Fuente: elaboración propia.

2.2. Las plazas principales

Las plazas, al igual que las calles principales, son los centros de gravitación económica y social de la ciudad. La mayoría de las actividades comerciales locales se desarrollan en las calles que nacen de la plaza principal. La proximidad a ella también determina el valor y el atractivo de las casas y el ambiente de las calles. “La gente muestra preferencia clara por la cercanía de los vecinos y el ruido y la animación del centro social” (López-Casero, 1989). Igualmente, son aquellos espacios públicos urbanos de carácter estructurante en la ciudad, que desempeñan un papel fundamental en su organización y articulación. Presentan una gran afluencia tanto rodada como peatonal, y en ellas se desarrollan numerosas actividades urbanas diversas y simultáneas, siendo, por tanto, acumuladoras de centralidad. Igualmente, son espacios de fuerte identidad, fácilmente reconocibles por los ciudadanos como lugares perceptiva e históricamente importantes (Millán y otros, 1991).

En los centros históricos, el vínculo entre plaza y arquitectura histórica y monumental es estrecho, y ambos elementos se refuerzan recíprocamente tanto desde el punto de vista formal como funcional. La envolvente bien definida de la plaza adquiere intensidad urbana en sus fachadas históricas. Igualmente, dichas plazas son los espacios de entrada y desalojo de estos grandes contenedores urbanos que le dan forma.

3. Nuevas centralidades

Pese a sus limitaciones demográficas, escasa innovación y excentricidad territorial, entre otras, (Vilgrasa, J., 2004), las CM, con una menor dependencia con respecto a los centros provinciales y una mayor relación entre ellas (Ganau, J. y Vilgrasa, J., 2003), también registran los aspectos urbanos derivados de economías y mercados actuales de mayor globalidad. La desaparición de determinados usos centrales o su desplazamiento y desarrollo hacia posiciones más periféricas, o incluso territoriales; la aparición de nuevas y más diversas actividades en general; el fenómeno de la dispersión; el aumento de las inversiones durante las últimas décadas; y la llegada de las infraestructuras de gran calibre, han transformado profundamente la fisonomía urbana de estas ciudades. Muchas piezas de esta nueva factoría de arquitecturas y elementos urbanos, coexistiendo con las que permanecen de épocas anteriores, redistribuirán las energías y distancias del damero urbano y territorial, significando nuevas centralidades para la ciudad. Es el momento de atender a “lo urbano” desde el trazado de las infraestructuras y al revés; de la especialización de los centros históricos; de las nuevas arquitecturas de la producción y la innovación; de la aparición en la ciudad del gran formato comercial (Vahí, A., 2007) y del deporte, entre otros. Estas nuevas centralidades, que aumentarán su presencia significativamente en las CM a partir del último cuarto del siglo pasado, repercutirán, como en otras tantas ciudades semejantes o mayores, en las preferencias habitacionales –extrarradio frente a centro-, en el aumento de la movilidad, o en la transformación de sus economías –descentralización productiva, aumento del sector servicios-.

3.1. Los equipamientos

El modelo territorial andaluz, entendido por la administración pública regional como un “sistema de ciudades” (Feria y otros, 1986), otorga a las CM la capacidad de articulación y servicio de un territorio cercano de mayor extensión que incluye otras poblaciones menores, que dependen a su vez, y en ciertos aspectos, de éstas. Si los grandes nodos andaluces se corresponden con los centros regionales, las CM son centralidades territoriales de carácter intermedio, actuando como cabeceras comarcales. Tal y como se describe en una de las líneas estratégicas del POTA (2006): “Favorecer la localización en las Redes de Ciudades Medias de equipamientos y servicios especializados adecuando los programas regionales a las determinaciones del Modelo Territorial de Andalucía”. Esta importante consideración se viene traduciendo fundamentalmente a lo largo de las tres últimas décadas, en la acumulación en estas ciudades de equipamientos públicos que prestan servicio a las mismas y al resto de la comarca (Feria y otros, 1986), entre los que se incluyen los equipamientos de la movilidad y el transporte⁵. Por otro lado, el crecimiento poblacional y la globalización de la actividad de consumo, han transformado el pequeño comercio familiar ubicado en la planta baja de las casas del casco antiguo en centros comerciales⁶ accesibles y bien comunicados que, muchas veces, ocupan lugares inacabados en bordes urbanos, mediando entre las grandes extensiones residenciales fragmentadas.

⁵ Existe un buen número de CM que aún carecen de estación o apeadero de autobús. Una de las conclusiones derivadas de AA.VV. (2001): «Estaciones y apeaderos de autobuses en Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Vivienda», Junta de Andalucía, Sevilla.

⁶ Sobre la evolución del formato comercial en las CM de Andalucía, véase Vahí (2007).

De la múltiple observación de diversos y variados tipos de equipamientos en el ámbito de estudio de esta investigación, se desprenden dos conclusiones principales: de un lado, un descuido, en general, en cuanto a la ubicación y entendimiento de lo que el equipamiento⁷ puede significar para la ciudad y sus habitantes; de otro lado, el gran potencial que tiene el equipamiento en su relación constructiva con la ciudad y el territorio. En épocas pasadas eran los monasterios, los conventos, las iglesias o las plazas de abastos, las únicas arquitecturas de gran escala situadas en el centro histórico con la masa, volumen y singularidad suficiente para irrumpir positivamente en la trama de la ciudad compacta, abriendo plazas y caracterizando barrios, ejerciendo funciones de cohesión social⁸. Sin embargo, son ahora los equipamientos públicos y sus espacios colectivos asociados las arquitecturas y los nuevos “ágoras” contemporáneos, que disponen de la singularidad, proporción y atracción suficiente, por su uso y características, para organizar y articular con el resto de la ciudad los diversos crecimientos urbanos, que tan acelerados se han desarrollado en los últimos tiempos.

En el ejemplo mostrado a continuación (Fig. 2, número 1) encontramos un equipamiento público deportivo de grandes dimensiones, cerrado por cercas altas y ciegas, constituido por la agregación en el tiempo de pabellones cubiertos, pistas y barracones, así como una amalgama de espacios libres diferentes entre ellos, de marcado carácter residual, responsables de la circulación y el acceso. Por contra, la falta de una organización clara del espacio interior del solar compite con una ubicación excelente en cuanto a la oportunidad que significa este equipamiento para la ciudad. Tres fragmentos urbanos de distinta morfología y construcción en el tiempo confluyen en esta gran parcela deportiva: al Este, un crecimiento urbano reciente resultante de la agrupación de conjuntos residenciales de viviendas unifamiliares en hilera; al Noroeste, un desarrollo urbano mallado de mitad del siglo pasado conectado al paseo que enlazaba el centro de la ciudad con una estación de ferrocarril del s. XIX, ya desaparecida; al Suroeste, el casco histórico compacto. La intensa fricción entre estos barrios en este punto, la necesidad de conexión entre ellos para evitar discontinuidades urbanas importantes y la obligatoriedad de compartir este uso, suscitan una transformación de la fisonomía del solar de encuentro. Cuanto antes asuma su nuevo rol de rótula urbana, con mayor prontitud resolverá esta parte de la ciudad sus conflictos urbanos.

⁷ Por la similitud de escala, podríamos equiparar la función esencial constituyente y de cohesión social que realizan las paradas de microbuses, los paseos urbanos o los hitos de la calle mercado de la agrupación comunal de 7.000 habitantes, con la función que realizan o mejor, deberían realizar los equipamientos públicos en las CM. Apunte más extendido en Alexander (1977).

⁸ Aparte de las calles mayores y plazas, otros focos importantes de vida colectiva, escenarios privilegiados de ritual festivo civil y religioso, los constituyen las iglesias, capillas y ermitas locales, aparte de su evidente funcionalidad religiosa (López-Casero, 1989).

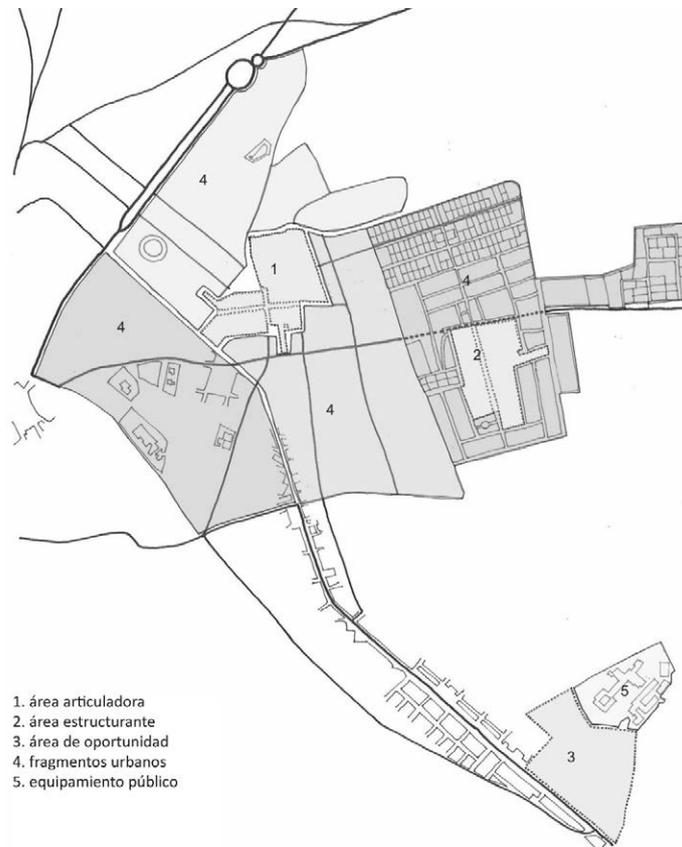


Fig. 2. Áreas de oportunidad en Linares. La localización idónea de algunos solares en desuso (2) son, en potencia, lugares de oportunidad urbana. Igualmente, algunos equipamientos poco “pensados” para la ciudad (1), deben asumir importantes roles de centralidad.

Fuente: elaboración propia.

3.2. Nuevas actividades

La evolución de la ciudad compacta y fundamentalmente residencial a una ciudad más esponjada, extensa y diversa en cuanto a usos, arranca desde una mezcla entre factores de distinta naturaleza: productiva, social, económica o de planeamiento urbanístico. El desarrollo de la motorización, con el consecuente incremento tanto del parque automovilístico como de las infraestructuras viarias y la mecanización de los procesos de producción agrícola durante los años 70, dieron lugar a la proliferación, en las afueras del centro histórico, de los talleres mecánicos y de almacenaje en un primer periodo, y posteriormente, del tejido industrial relacionado con el sector de la construcción. Estas circunstancias, unidas a la falta de instrumentos reguladores de la época en cuanto a tales procesos, han dado lugar a la dispersión de los nuevos usos entorno a la ciudad tradicional.

Paralelamente, este momento coincidió con el inicio de una especialización de los centros históricos que, como acumuladores de fuertes identidades y atractores de servicios, ceden las nuevas y diversas actividades económicas y productivas al extrarradio, en una especie de constatación del *ethos* urbano mediante la revaloración del ruedo⁹.

La terciarización progresiva de la economía ha dado lugar a nuevos usos y actividades incompatibles con la ciudad concentrada. El suelo ocupado es ahora considerablemente mayor que el de cualquier uso registrado en el centro histórico. Es también por esta razón por la que se instalan fuera de él¹⁰. Las CM han pasado de ser ciudades depositarias de historia, compactas y estructuradas a, —como dice Secchi, a la escala adecuada—, “ciudades heterogéneas de economía y sociedad fragmentada, hechas para ser miradas objeto a objeto y no para grandes composiciones”.

Una mirada atenta sobre el ejemplo analizado a continuación (Fig. 3, 4, 5 y 6) a lo largo del último medio siglo, nos muestra la evolución de la forma y el grano¹¹ de las distintas actividades que podrían ser entendidas como centralidades en la ciudad. Si atendemos a los perímetros de delimitación del centro histórico de Linares establecidos por el PGOU, a la morfología de los fragmentos urbanos y al aspecto de los tipos arquitectónicos, podríamos decir que la porción de ciudad afectada por las centralidades más tradicionales (7,87 ha)¹² es la que se refleja en el plano de 1956 (141,12 ha)¹³. Por contra, las centralidades que muestran una evolución con respecto a las anteriores, o nuevas centralidades, ocupan una superficie de 22,04 ha en el crecimiento urbano comprendido entre 1956 y 1977 (208,11 ha); 19,47 ha en el crecimiento urbano comprendido entre 1977 y 1998 (180,67 ha); y 15,65 ha en el crecimiento urbano comprendido entre 1998 y 2007 (71,46 ha).

⁹ Según Blok y Driessen (1984), el “ruedo”, en cuanto a zona intermedia, marca la división entre pueblo y campo, al tiempo que media entre ambos. Los contrastes relacionados con la dicotomía urbano-rural se superponen en él, ya que participa de las características de ambos.

¹⁰ Recogido en «Nuevas dinámicas del territorio» (1997), extraído de las conferencias realizadas en el Curso Internacional de Urbanismo de Vic (ciudad media “madura” catalana).

¹¹ Expresión de Cerdá para definir el resultado físico del entrecruzado de los hilos-calles, el macizamiento de los espacios “inservías” y el intervalo entre las vías. En relación y por parte del mismo autor, lleno y vacío serían los edificios y las calles, las “inservías” y las calles. Los tejidos urbanos serían por tanto y básicamente, una cuestión de trazado, de densidad y de grano.

¹² Superficie que ocupan las “viejas” centralidades, excluyendo el viario.

¹³ Cómputo de la superficie sombreada más oscura que aparece dibujada en el plano de 1956, incluyendo la ocupada por las “viejas” centralidades.

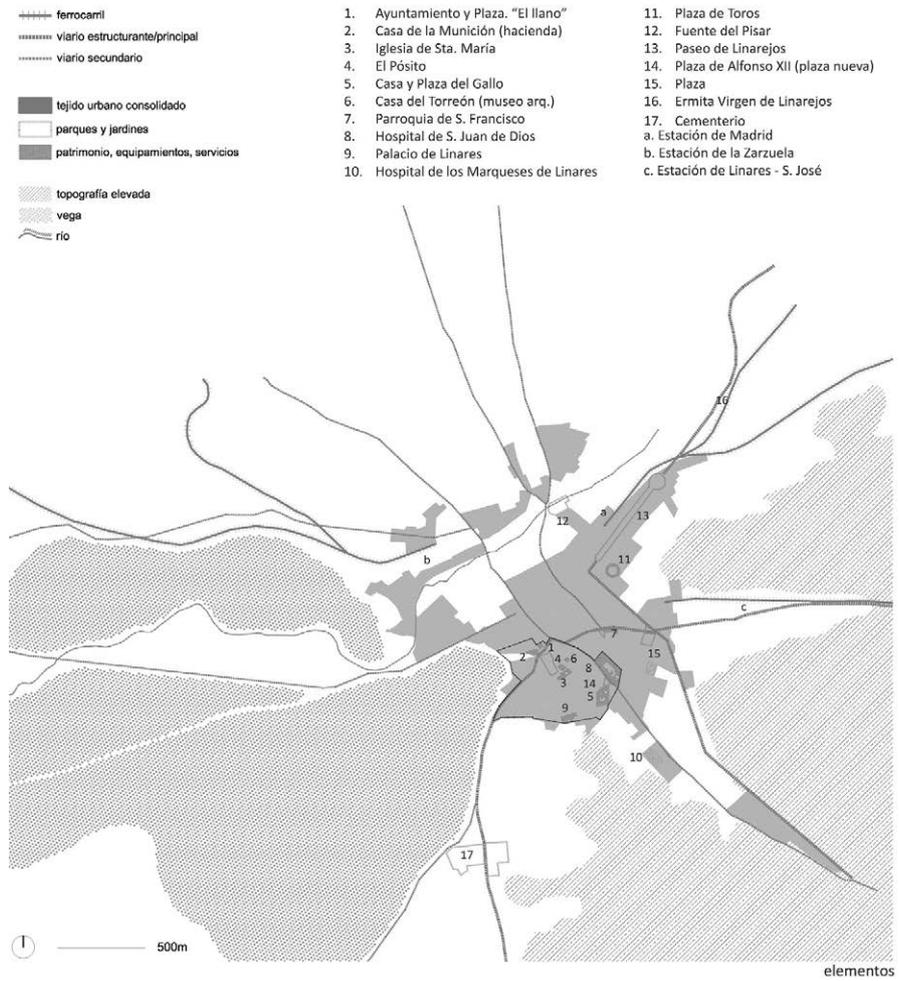


Fig. 3. La fisonomía de las ciudades medias andaluzas: Linares en 1956.
 Fuente: elaboración propia (a partir de la ortofoto proporcionada por el "vuelo americano" de 1956).



Fig. 4. La fisonomía de las ciudades medias andaluzas: Linares 1977.
 Fuente: elaboración propia (a partir del la ortofoto del 1977 del Centro Nacional de Información Geográfica, Ministerio de Fomento).



Fig. 5. La fisonomía de las ciudades medias andaluzas: Linares 1998.
Fuente: elaboración propia (a partir del vuelo aéreo de 1998 del Instituto de Estadística y Cartografía de la Junta de Andalucía).

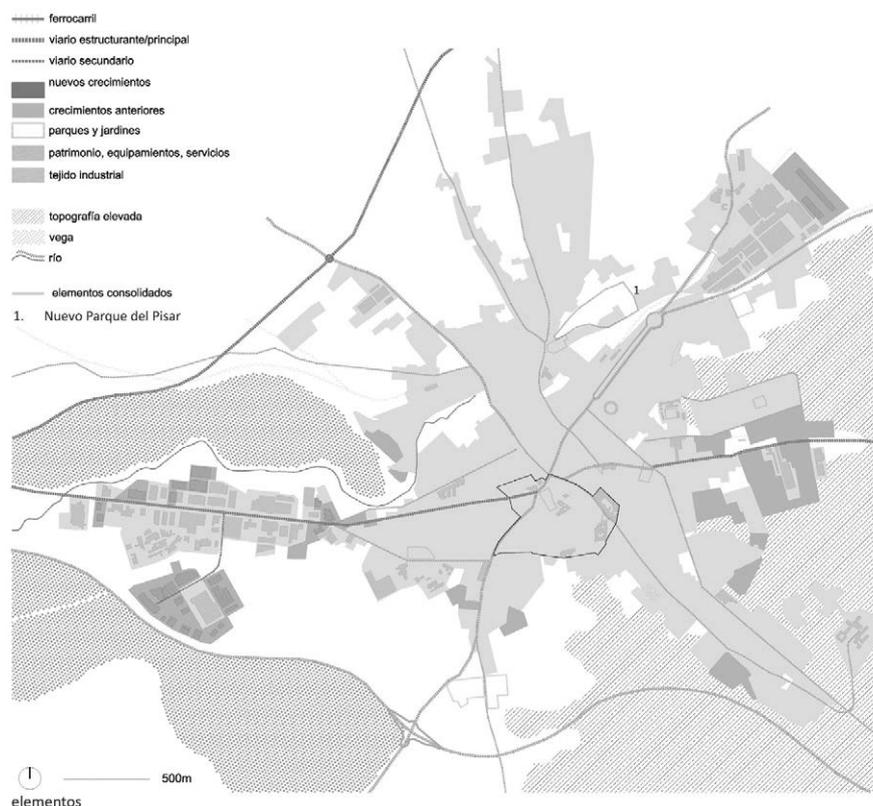


Fig. 6. La fisonomía de las ciudades medias andaluzas: Linares 2007.

Fuente: elaboración propia (a partir del vuelo aéreo de 2009 del Instituto de Estadística y Cartografía de la Junta de Andalucía).

Como se avanzaba anteriormente, en las últimas décadas se viene advirtiendo un cambio en cuanto al tamaño de estas nuevas actividades. Su programa funcional es cada vez más complejo y mezclado, en correspondencia con las características de los nuevos procesos económicos y productivos de carácter global, más especializados y con formas de emplazamiento más avanzadas.

Un ejemplo de estas nuevas centralidades asociadas a la actividad productiva lo encontramos en los parques agroalimentarios¹⁴. Generalizando, se podría decir que son polígonos industriales avanzados para la innovación tecnológica agroalimentaria. Se sitúan lejos de la ciudad, al lado de infraestructuras rodadas de gran capacidad y ocupando grandes superficies de suelo de bajo precio. Frente a la descentralización de actividades posfordista y al alto consumo de suelo, se abre el siguiente debate: replantearnos la escala de esta reciente actividad mediante operaciones de disgregación e “infiltración” de sus instalaciones en tejidos urbanos existentes o inacabados, que significarían para la ciudad elementos de reactivación mediante la configuración de una nueva red; a modo de “centros comerciales abiertos” pero de carácter innovador. Sería, por tanto, importante la gestión inteligente de su localización, de su tamaño, de su interacción con la ciudad y de

¹⁴ Datos que aporta el economista Castañeda el 18 de noviembre de 2011 a propósito de la conferencia sobre economía y equipamientos de gran escala en el Máster de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada.

su grado de dispersión dentro de la misma. Desde un punto de vista urbano, social y espacial, podrían ser entendidos como las “nuevas plazas de los agricultores”¹⁵, incluyendo en su programa funcional y de gestión, actuaciones de escala y perfil más adecuados a la resolución de problemáticas reales y diarias en este sector.

3.3. La transformación del centro urbano

La periferia de las CM, especialmente durante la últimas décadas y con el respaldo de los PGOUs, ha sido muy castigada por un desarrollo urbanístico extensivo y acelerado. Su suelo es más barato y presenta menores exigencias normativas y de actuación para su desarrollo por su menor contenido significativo. Asimismo, las mejores condiciones ambientales y de accesibilidad, la concentración “extramuros” de equipamientos y servicios públicos, la bonanza económica y las expectativas de negocio inmobiliario, entre otras, ha fomentado una demanda de ubicación de los ciudadanos más descentralizada en el extrarradio urbano. En cuanto a la transformación del centro urbano, podríamos decir en general, que ha sido más fácil y más barato tirar y hacerlo de nuevo que reutilizar o renovar, tanto sus espacios como elementos de su tejido. Sin embargo, la crisis en el urbanismo actual, de ciertos modelos productivos y de tradicionales modos de habitar, nos lleva a cuestionarnos la validez de determinadas formas de crecimiento y desarrollo actuales y a ser conscientes de lo insostenible de su mantenimiento, y la incapacidad de ser absorbidas por el mercado inmobiliario actual.

A día de hoy, la transformación de lo urbano en las CM andaluzas ha de abordar asuntos relacionados con la reutilización, tanto de espacios como de “cosas urbanas”¹⁶. La salida de la ciudad compacta de usos tradicionales, indeseables hoy, ha permitido la entrada de actividades direccionales, servicios especializados y funciones de capitalidad, necesitados de la concentración propia de los centros históricos: son los auténticos “condensadores urbanos” de un territorio más grande y de mayor difusión.

Conviene, por tanto, hacer una distinción entre los distintos tipos de usos que actualmente se ven afectados por esta tendencia. En cada uno de ellos la liberación de suelo o la renovación del uso han significado, en muchas ocasiones, la introducción en el centro histórico de una red interconectada de pequeñas centralidades de reactivación o, en otras palabras, nuevas oportunidades para su modernización. Estos nuevos usos introducen, a su vez, la intermodalidad y la simultaneidad de actividades, estimulando el hábitat urbano central y resolviéndolo con mayor eficacia.

En el ejemplo de la figura 7, se observa: 1) la sustitución en el centro histórico de los usos tradicionales (bodegas, palacios) por otros nuevos (servicios públicos y privados, sedes administrativas); 2) la revaloración de terrenos “centrales” mediante la incorporación de usos más atractivos (parque y equipamientos cívicos junto al río) y lucrativos (nuevos enclaves residenciales) y la salida de otros nocivos o menos rentables (tejido industrial y vías rodadas para tráfico pesado, antiguo estadio de fútbol, cementerio); 3) la desaparición de infraestructuras obsoletas por espacios más relacionados con la ecología y el bienestar (sustitución de vías y estación de ferrocarril por vía-parque); 4) el estímulo en el centro urbano del sector servicios y comercial (peatonalización del centro, habilitación de aparcamientos perimetrales).

¹⁵ Expresión acuñada por Gómez (2011) como referencia a la oportunidad urbana de los parques agroalimentarios como equipamientos para la “agrociudad” andaluza y sus campesinos.

¹⁶ Expresión acuñada por Solá-Morales (2008).



1. área de transformación de banda industrial a residencial con equipamientos
2. área de reforma urbana y recuperación de los márgenes del río
3. proyecto de vía-parque en antiguo trazado ferrocarril
4. área de transformación de vía rodada a peatonal
5. habilitación de aparcamientos: residentes+perimetral
6. fragmento urbano equipamental
7. ubicación del nuevo estadio de fútbol
8. reconversión de antiguo estadio en área residencial
9. habilitación de uso público administrativo en edificio patrimonial
10. proyecto de nueva biblioteca
11. proyecto de museo en antigua bodega
12. habilitación de nuevo proyecto de cementerio

Fig. 7. Renovación de los usos urbanos en Lucena. Se observa una transformación del centro de la ciudad mediante la sustitución de las viejas actividades "tradicionales" por las nuevas "direccionales".
Fuente: elaboración propia.

3.3.1. Las actividades productivas

El progresivo abandono de actividades como la agricultura, que tradicionalmente han sustentado la economía de estas ciudades, ha generado a lo largo del tiempo la desaparición o el traslado de una diversidad de tipos arquitectónicos para su desarrollo que, en un principio, se situaban en espacios de encuentro entre ciudad y campo, y que con posterioridad, se han visto inmersos en áreas más centrales tras los sucesivos crecimientos urbanos a lo largo del tiempo.

Algunas de las antiguas azucareras, almazaras, bodegas, silos y pósitos, entre otras arquitecturas existentes, están transfiriendo grandes y estratégicos solares urbanos centrales a otros usos más rentables como el residencial o el comercial. A la vez, estas antiguas actividades y según directrices de mercado más contemporáneas, desaparecen o se desplazan a lugares más periféricos o incluso de cierta lejanía con respecto a la ciudad, en suelos más baratos y cerca de las principales vías de comunicación rodada, dotadas de buenos accesos.

3.3.2. Movilidad y transporte

La llegada de la alta velocidad ferroviaria a la región andaluza y los cambios en los sistemas de productividad y desarrollo de las actividades económicas agrícola y ganadera, o el abandono de la minería, ha motivado el desuso de antiguas vías de ferrocarril y vías pecuarias que conectaban importantes enclaves urbanos y territoriales entre sí. Estos trazados obsoletos vienen siendo objeto de recuperación como vías-parque o sendas peatonales y ciclísticas relacionadas con el ocio y esparcimiento de sus ciudadanos.

El desmantelamiento de plataformas y vías ferroviarias en centros comarcales, como: Úbeda, Baeza, Arcos de la Frontera, Ayamonte, Martos, Cabra, Lucena, Lepe o Baza –todas CM–, ha supuesto el trazado de nuevos elementos generales en la ciudad, aunque con ello perdieron un modo relevante de transporte. La disponibilidad de espacios ferroviarios en desuso y la reordenación de estaciones como centros de servicios suponen contextos urbanos de oportunidad en la ciudad (Santos y Ganges, L., 2008). Cuando el espacio ferroviario permanece puede significar, en ocasiones, una “fractura” para la ciudad, suponiendo elementos de discontinuidad urbana (Ronda –segregación entre áreas residenciales y áreas de otros usos–). En tal caso, cabrían actuaciones de “cosido” urbano que resuelvan conexiones y estimulen la concentración de actividades (Dos Hermanas –puntos de paso elevado sobre las líneas de tren–).

Igualmente, antiguas estaciones o apeaderos de tren que, en un futuro inmediato cederán el transporte de pasajeros a las nuevas líneas de AVE y que quedarán únicamente destinadas a gestionar el tránsito de mercancías, han transformado un elevado porcentaje de su programa funcional y superficie en otros usos, como el comercial (Loja).

3.3.3. El uso público

Observamos el reciclaje de arquitecturas patrimoniales, como antiguos palacios, casas señoriales, conventos o edificios relacionados con alguna actividad productiva tradicional, con otros usos¹⁷. Se trata de edificaciones catalogadas y protegidas por

¹⁷ El urbanismo regeneracionista de los años 80, ya se orientaba hacia la reutilización del patrimonio edificado, soporte de la revitalización social y funcional de los centros históricos. Parte del *Abstract* de

el planeamiento actual que, construidas en su momento por la clase nobiliaria y aristócrata que se asentó en estas ciudades después de la Reconquista (Úbeda), o posteriormente por la burguesía (Antequera), son convertidas ahora al sector de la restauración y a usos de interés público, como sedes administrativas, bibliotecas o museos. Otras piezas o conjuntos arquitectónicos que no han tenido el suficiente respaldo del planeamiento, han terminado por ser fagocitadas por la especulación del mercado inmobiliario. Estas actuaciones, muchas veces desafortunadas, han alterado las condiciones de compacidad, proporción y estética urbana generales de la zona. En la misma línea, la creación en las CM de nuevos hospitales y centros de salud en las inmediaciones de los bordes urbanos, ha propiciado el vaciado de antiguos ambulatorios que han pasado a alojar nuevas funciones (Loja).

3.4. Las infraestructuras como elemento urbano

La expectativa que sugiere a la ciudad el trazado cercano de una infraestructura, estimula su crecimiento urbano¹⁸. Igualmente, puede separarla en partes, o reforzar su cohesión. La interlocución ágil y flexible entre las distintas administraciones públicas intervinientes en la resolución de procesos superpuestos significaría un gran avance en el desbloqueo de este tipo de operaciones, de enorme interés para estas ciudades. Su trazado puede significar la localización de equipamientos de cierta envergadura relacionados con la movilidad y el transporte que brinden a la ciudad excelentes oportunidades de estructuración, articulación y organización de sus crecimientos. Si se realiza con la atención y el cuidado adecuados, y esto atiende directamente a: su previsión desde el planeamiento, al sistema de elección de sus arquitectos y a la habilidad profesional de estos; tales arquitecturas pueden significar verdaderas “esquinas”¹⁹ para la ciudad.

Un buen ejemplo de ello lo encontramos en el caso de Antequera, llamada a ser la gran CM central de Andalucía. En gran parte debido a su ubicación estratégica y al desarrollo de sus infraestructuras. Su emplazamiento en la confluencia de importantes infraestructuras como son: la A-92, las líneas ferroviarias de mercancías del Este-Oeste andaluz, el trazado del AVE y la A-45, que comunica la Costa del Sol con Córdoba y de aquí con el centro del país, está generando en esta ciudad un crecimiento policéntrico basado en la oportunidad territorial de sus infraestructuras, desarrollando un importante tejido industrial en el Norte y el Este de la ciudad e introduciendo nuevos perfiles de producción, como el tecnológico y el empresarial. De otro lado, la futura ubicación de un aeropuerto de promoción privada al Norte de la ciudad gestionada por el Ministerio de Fomento, permite hablar ya de un salto de escala en cuanto al tipo de empresas que prevén su instalación en la zona, cuyo desarrollo está vinculado a este tipo de transporte y que igualmente estimulará un desarrollo técnico-empresarial del suelo previsto para este uso.

La proliferación y compatibilidad de los usos citados, ha motivado que la administración local haya instalado recientemente dispositivos TICs –Tecnologías de la Información y de la Comunicación–. Se hace necesaria, por tanto, una revisión de los tradicionales instrumentos de planificación incapaces de regular nuevas tendencias urbanas asociadas, en este caso, al avance de las telecomunicaciones. Cabría preguntarse por la posibilidad de las estaciones gestoras de estas conexiones

la Ponencia de Campesino, (1991) sobre “Política Urbanística en Centros Históricos Españoles (1981-1991)”. «XII Congreso Nacional de Geografía», Valencia.

¹⁸ Efecto que se estudia con profundidad en Valenzuela, (2000).

¹⁹ Sobre “esquinas”, véase Solá-Morales, (2004).

como nuevas “net-centralidades” urbanas con capacidad para articular los distintos procesos de expansión y dispersión urbana.

Otras oportunidades territoriales asociadas a las infraestructuras en Antequera son: La creación del Puerto Seco como soporte al tráfico de mercancías por ferrocarril; el trazado del AVE con la nueva estación de Santa Ana y su triple enlace hacia Córdoba-Madrid, Sevilla y Granada; el nuevo Centro de Transporte de Mercancías asociado al tráfico rodado de la nueva AP-46, resultado del desdoblamiento de la autovía A-45 dirección Málaga-Costa del Sol; los nuevos desarrollos turísticos y campos de Golf planificados al Oeste de la ciudad.

Este cúmulo de procesos construye en Antequera un sistema de centralidades policéntrico que habría de servir a la ciudad como estrategia de orden y crecimiento urbano y económico alternativo frente a otros modelos más tradicionales que responden peor a situaciones actuales de mayor globalidad. Igualmente, esta nueva dinámica de gran perfil territorial, supone para la ciudad la oportunidad de “conectarse” y ofrecer servicios complementarios o alternativos a la capital de provincia malagueña, a sus infraestructuras de gran calado (puerto y aeropuerto de Málaga) y al corredor litoral del sur de Europa, de gran energía.

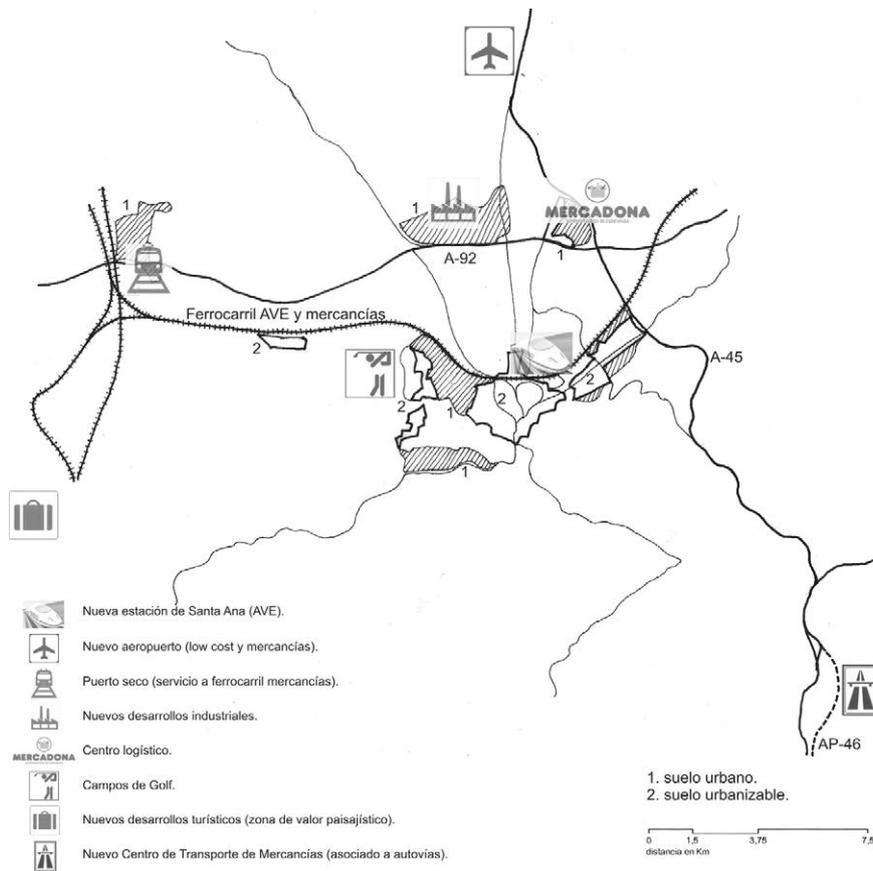


Fig. 8. Nuevas centralidades en Antequera.
Fuente: elaboración propia.

4. Conclusiones

Algunas de las conclusiones que se desprenden de este trabajo en torno a las centralidades entendidas como focos de actividad y orden urbano, podrían ser extrapoladas a ciudades medias de otras regiones o países, o incluso a otras ciudades de mayor tamaño. No obstante, importantes aspectos de las ciudades abordadas, como su gran espesor histórico, su condición jerárquica intermedia en el territorio o la llegada tardía de las grandes infraestructuras, particularidades todas propias del área interior de la región andaluza, construyen en su conjunto resultados específicos aun sin ser exclusivos.

Atendiendo primeramente a los aspectos morfológicos y descriptivos de la investigación, se ha de mencionar que en los ejemplos de CM estudiados durante el último medio siglo en Andalucía, observamos un proceso de transformación de la forma, el tipo y la posición entre viejas y nuevas centralidades, proceso que discurre paralelamente a una mayor diversificación y complejización de los usos en la ciudad. Radiografiamos esta evolución en cuatro periodos:

- Hasta 1956: centro histórico y ciudad coinciden; cristalizado en una gran diversidad de tipologías arquitectónicas y urbanas propias de épocas pasadas, constituyéndose algunas de ellas en los elementos de centralidad más tradicionales de estas ciudades. Hasta el momento la forma compacta de la ciudad es, en gran medida, consecuencia directa de su emplazamiento en las topografías del territorio. Después ya no lo será tanto.
- Desde 1956 hasta 1977: tienen lugar los primeros fenómenos de dispersión urbana. Surgen tanto numerosos barrios de viviendas sociales en bloque para alojar a la emigrada de regreso, como los primeros equipamientos básicos que la abastecen y que concentran la actividad urbana.
- Desde 1977 hasta 1998: incremento y diversificación de las arquitecturas de los equipamientos públicos. Con el aumento del viario arterial, se construyen los primeros centros comerciales en las afueras. Se desarrollan intensamente los polígonos industriales en el extrarradio urbano, que la ciudad alcanzará a lo largo de sus posteriores crecimientos. Se construyen infraestructuras de gran calado, lo que estimulará la velocidad y variedad del crecimiento urbano. Se constata pues, la dispersión, la diversificación y el cambio de escala de los elementos centrales en la ciudad. De los estudiados, éste es el periodo de máxima producción urbana en los últimos 50 años.
- Desde 1998 hasta 2007: se desarrollan y especializan las áreas comerciales, situándose junto al viario y en sus nuevos accesos. La ciudad crece con nuevas y grandes piezas. La especialización del secundario y del terciario estimula la proliferación de los parques tecnológicos, empresariales y de la innovación, al menos en las ciudades más dinámicas e influyentes. Se trata, por tanto, del periodo en el que mejor se entienden las centralidades ya no como un producto de “primera necesidad” demandado por la sociedad, sino como los nuevos nodos de una red económica global que no se desarrolla sólo en la ciudad, sino en todo el territorio.

Estas ciudades, por tanto, crecen ahora con materiales urbanos diferentes a los de antes. Si los elementos de centralidad del pasado se constituían en calles, plazas y tipos arquitectónicos singulares que se agolpaban en la ciudad compacta, las nuevas centralidades son infraestructuras y grandes parcelas parcialmente ocupadas por “contenedores” de gran superficie parecidos entre sí, distantes unos de otros,

accesibles y bien comunicados. La diferencia entre la superficie de suelo ocupada por los elementos de centralidad y la ocupada por el resto de la ciudad, resulta hoy día mucho menos extrema que en el pasado²⁰.

Por otro lado, las “viejas” centralidades de épocas anteriores, que disponían usos relacionados con la propia actividad urbana y productiva del momento, se han transformado en concentradoras de actividades direccionales y de capitalidad, produciendo una especialización del centro histórico. Las nuevas centralidades, en cambio, alojan usos relacionados con las infraestructuras y la intermodalidad, con el formato comercial de mayor escala, el deporte de masas, o las actividades productivas y de la innovación.

Si observamos la velocidad y el descuido en general con que estas ciudades han crecido en las últimas décadas, cabe afirmar que los proyectos urbanos sobre los elementos de centralidad habrían de inducir importantes estrategias de recualificación de barrios y distritos que potencien con su difusión, entre otras, acciones de integración y de conexión urbana, de diversificación de uso y de activación de áreas monofuncionales, mejorando la cohesión social. De esta manera, podríamos hablar, por ejemplo, de cómo la llegada del nuevo apeadero de autobús o de AVE, éste último en los casos más afortunados, supondría la construcción adecuada de un fragmento urbano a partir de una arquitectura singular, recuperando para la ciudad un ejemplo clásico europeo como es el barrio de la estación; cómo nuevos edificios docentes y sus espacios públicos asociados podrían constituir elementos de colágeno social entre barrios distintos; cómo los grandes enclaves comerciales o deportivos, ubicados en las afueras de estas ciudades, podrían introducir potentes alineaciones que inyectasen orden y referencia en áreas residenciales dislocadas; cómo la renovación de uso de ciertas arquitecturas patrimoniales podrían regenerar tejidos obsoletos del centro histórico a partir de nuevas actividades; o cómo la continuidad urbana legible de las calles estructurantes de la ciudad histórica a través de los nuevos crecimientos podría contagiarlos de civismo y diversidad; ¡y otros muchos ejemplos que podrían ser evocados!

Bibliografía

- ALEXANDER, C. (1977): *A pattern language*. Oxford University Press, Oxford.
- BARBA, R. (1994): “Los ejes en el proyecto de la ciudad” en *Revista Geometría*, vol. 1, núm. 18, pp. 2-17.
- BLOK, A. y DRIESSEN, H. (1984): “Mediterranean Agro-Towns as a Form of Cultural Dominance, With Special Referencie to Sicily and Andalusia” en *Ethnologia Europaea*, núm. XIV, pp. 111-124.
- FERIA, J. M., et al. (1986): *Andalucía. Sistema de ciudades*. Dirección General de Ordenación del Territorio, Consejería de Política Territorial, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA, JUNTA DE ANDALUCÍA: *Evolución histórica de la población de Andalucía*, fecha de referencia 25 de abril de 2012, disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/ehpa/ehpaTablas.htm>.

²⁰ En el caso estudiado en las Figuras 3, 4, 5 y 6 (Linares), la relación aproximada entre el suelo ocupado por el resto de la ciudad y el ocupado por los elementos de centralidad hasta 1956 sería de 20 a 1; desde 1956 hasta 1998 sería de 10 a 1; y desde 1998 hasta 2007 sería de 5 a 1.

- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA, JUNTA DE ANDALUCÍA: *Localizador de información espacial de Andalucía*, fecha de referencia 25 de abril de 2012, disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio/linea/>.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL, MINISTERIO DE FOMENTO: *Vuelo interministerial (1973-1986)*, fecha de referencia 25 de abril de 2012, disponible en <http://www.cnig.es:8081/visir2/visualizador.asp>.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2001): *Estaciones y apeaderos de autobuses en Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Decreto 206/2006, de 28 de noviembre de 2006*. Secretaría General de Ordenación del Territorio, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2007): *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA 2007-2013)*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA: *Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda: actuaciones*, fecha de referencia 25 de abril de 2012, disponible en <http://www.aopandalucia.es/principal.asp?alias=actuaciones&zona=Actuaciones&t=0>.
- LÓPEZ-CASERO, F. (1989): *La agrociedad mediterránea* (compilador). MAPA, Madrid.
- MILLÁN, J., et al. (1991): *El espacio libre público en las ciudades medias de Andalucía*. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.
- SANTOS Y GANGES, L. (2008): "Ciudades andaluzas y caminos de hierro en la historia: aportaciones desde el urbanismo", en CUÉLLAR VILLAR, D. y SÁNCHEZ PICÓN, A. -dirs.- *150 Años del ferrocarril en Andalucía: un balance*, vol. 2, pp. 723-767. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Sevilla.
- SOLÁ-MORALES, M. (2004): "Ciudades y esquinas urbanas" en *BMM Monográficos*, núm. 4. (Exposición Fórum Barcelona).
- SOLÁ-MORALES, M. (2008): *De cosas urbanas*. Gustavo Gili, Sevilla.
- VAHÍ, A. (2007): *La perspectiva territorial y urbana de los grandes equipamientos comerciales en Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía, Sevilla.
- VALENZUELA, L. M. (2000): *Accesos y forma urbana en las ciudades medias andaluzas*. Tesis doctoral, Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica y en la Ingeniería de la Universidad de Granada.

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

CRECIMIENTO Y TRANSFORMACIÓN DE LA METRÓPOLI DE CARACAS ENTRE 1936 Y 2010: LA DISOLUCIÓN DE LA CENTRALIDAD URBANA EN TRES TIEMPOS

GROWTH AND TRANSFORMATION OF CARACAS METROPOLIS BETWEEN 1936 AND 2010: THE DISSOLUTION OF THE URBAN CENTRALITY IN THREE TIMES

Carola HERRERA NAPOLEÓN*

RESUMEN

La disolución de la centralidad única urbana en Caracas es consecuencia directa de los procesos de crecimiento y transformación urbanos recientes, caracterizados por la fragmentación, superposición y mezcla de sus espacios tanto nuevos como heredados. Para comprender la complejidad de su configuración resultante se presentan tres momentos desde un enfoque, en el que prevalece la explicación de la forma desde un estrato funcional, social y económico, sin descuidar un trasfondo político que condiciona los modelos de gestión urbana. Estos son: un primer momento (1936-1982) que denominamos “ciudad dentro de ciudad” referido al legado de la modernidad; un segundo momento (1983-1999) “ciudad sobre ciudad” que resume el período “post-moderno” y un tercer momento (2000-2010) que da cuenta del proceso de socialización activado en el territorio y que describimos como “ciudad con sociedad.” Se fomentan lógicas de descentralización con efectos en la estructura urbana, acentuando lo local y lo social.

Palabras clave: Caracas, procesos de crecimiento urbano, fragmentación, superposición, transformación, complejidad urbana, centralidad urbana, comuna.

ABSTRACT

The dissolution of the unique urban centrality in Caracas is a direct result of the recent growth and urban transformation processes, characterized by fragmentation, superimposition and mix of their spaces both new and legacy. To understand the complexity of the resulting urban settings are presented three times from an approach in which prevails the explanation of the form from a functional, social and economic stratum without neglecting a political background that determines the models of urban management. These are: a first time (1936-1982) which we call “city within city” referred to the legacy of modernity; a second time (1983-1999) “city on city” that sums up the “post-modern” period and a third time (2000-2010) giving account of the socialization process enabled on the territory and which we describe as “city with society.” It is logical to promote decentralization with effects on the urban structure, accentuating the local and the social.

Keywords: Caracas, processes of urban growth, fragmentation, superimposition, transformation, urban complexity, urban centrality, commune.

* Carola Herrera Napoleón (arq_carolahn@yahoo.es) es Arquitecta, *Magíster Scientiarum* en Diseño Urbano, Docente-Investigadora, Profesora Asistente del Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, Venezuela.

1. Introducción

La realidad física de la Caracas contemporánea se encuentra materializada por la suma de fragmentos originados en diferentes momentos, matizados por los avatares de lo foráneo: la conquista colonial, la industrialización, la dominación neocolonial, las oleadas de inmigración como también la especulación inmobiliaria y la modernización. Así se configuraron las ciudades coloniales, los ensanches, las ciudades jardín, los “polígonos modernos” para las ubicaciones masivas de poblaciones, voluntarias o forzadas, las ciudadelas, los desarrollos no controlados entre otros como fragmentos dentro de la metrópoli caraqueña. Este conjunto urbano, localizado en un estrecho sistema de valles, abarca en dos entidades estatales (Distrito Capital, Estado Miranda) a cinco municipios (Libertador, Baruta, Sucre, El Hatillo, Chacao). El sistema de valles de Caracas unifica la diversidad de fragmentos y limita el crecimiento extensivo por las altas montañas.

En la configuración de su territorio han estado presentes unos procesos de crecimientos urbanos, determinados por la fragmentación, superposición y transformación, que a su vez han dado lugar a una estructura caótica, dejando a la luz un panorama complejo de rupturas y continuidades urbanas; de yuxtaposiciones y entrelazamientos históricos; y de profundos cambios o mutaciones en los que se rompen los modelos de ordenación foráneos preestablecidos, dinamizados por las diversas estrategias y acciones de intervención de los individuos que viven en la ciudad.

Ahora bien, la complejidad de la ciudad actual no es sólo el resultado de la repetición de tipos o yuxtaposición de modos de urbanización, sino que expresa el proceso encadenado de las formas y los momentos constructivos que suceden con ritmos propios. Para comprender la complejidad actual de sus centralidades urbanas, se revisa –desde la historia– la configuración de la ciudad, se definen claramente los límites a partir del año 1936, (fecha en la que coinciden Morales, *et al.*, 1990; Villanueva, 1995; Fadda, 1996; Negrón, 1996; 2001; Marcano, 1998 entre otros), y se prolonga el estudio hasta el año 2010. Se asume un enfoque político-económico-social para explicar los cambios en los procesos de crecimiento urbano y su repercusión en la estructura física de la ciudad.

La gestión política y el extraordinario apoyo económico proveniente de los ingresos petroleros que repercuten en la sociedad, actúan como factores determinantes en los cambios de dirección de la forma de proyectar diferentes modos de crecimiento urbano. Según Ontiveros (2002, p. 155), estos hechos van a beneficiar a la ciudad de Caracas que “se ve favorecida por la distribución de la renta petrolera en obras públicas y burocracia, dando cuerpo y rostro a una ciudad con aires de modernización y urbanización, imán que empieza a atrapar sueños y expectativas.” Así, se producen fuertes migraciones a la ciudad capital en busca de mejores condiciones de vida, por lo que, de acuerdo con Negrón y De Lisio, (2001), en la década de los treinta del pasado siglo XX la tasa de crecimiento poblacional se coloca por encima del 6%, resultando mayor que la nacional y la tasa de expansión interanual del área urbana se triplica, al alcanzar 96,5 ha/año.

El presente artículo se estructura en tres partes, que se corresponden con los momentos del proceso de urbanización de la ciudad en los últimos 80 años y derivan en una reflexión final. Estos son:

- Entre los años 1936 y 1982, se enmarca una perspectiva expansionista, que hace énfasis al legado de la modernidad caraqueña con el fenómeno que describimos como “ciudad dentro de ciudad.” En este lapso, la ciudad

se configura como un mosaico, un puzzle, una diversidad integrada de partes estratificadas dentro del territorio con una disposición jerárquica dominadora de los procesos de fragmentación.

- El segundo momento, 1983-1999, se define bajo la perspectiva de la compacidad, característica de la postmodernidad con el fenómeno que denominamos como “ciudad sobre ciudad.” En este periodo, el territorio urbano se configura como un palimpsesto, sedimentándose las capas de ciudad sobre la ciudad existente, por lo que predominan los procesos de superposición.
- Entre los años 2000 y 2010, se enmarca un proceso de socialización urbana que busca mostrar la evolución conjunta del territorio con la sociedad, generando el fenómeno que describimos como “ciudad con sociedad.” En este momento, la ciudad se configura como un sistema caótico y complejo, dadas relaciones socio-espaciales que transforman el territorio. Aún cuando el estudio de este último momento, puede resultar una cuestión de difícil respuesta, no sólo por el corto tiempo transcurrido sino porque estamos inmersos en ella, se identifican marcadas tendencias desde sus políticas públicas, sobre las cuales es posible identificar las claves que podrían detonar su complejidad en el proceso de configuración de la ciudad actual, ello por lo reciente del inicio de este proceso.

En cada uno de estos momentos, se ajustan los conceptos urbanos y las cuestiones interpretativas sobre el modo de pensar y actuar en la ciudad.

2. La ciudad dentro de la ciudad

En 1936 comienza un proceso democrático en el país, a raíz de la muerte del dictador General Juan Vicente Gómez (1935). En los gobiernos sucesivos de López Contreras (1936 - 1941) y Medina Angarita (1941 - 1945) se introduce una voluntad definida hacia el progreso, vinculada con la riqueza proveniente de la economía petrolera, utilizada para hacer importantes transformaciones a nivel nacional desde el gobierno central. Con un barril de petróleo que apenas alcanza el valor de un dólar, se obtienen los recursos para sustentar la modernidad caraqueña. Así, se incorporan novedosas técnicas y materiales para la construcción de la nueva ciudad, de acuerdo con lo que sucedía en otras latitudes. Así, la ciudad de Caracas se convierte en un lugar privilegiado (Martín, 1995).

La modernidad presenta su carácter hegemónico durante casi cincuenta años, momento de mayor impacto del capitalismo industrial sobre las formas urbanas y, manteniendo el proceso de transformación de Caracas con grandes proyectos urbanos. Desde la racionalidad abstracta, característica de lo moderno, se excluye a ciertos grupos sociales para que no perturben con la visión objetiva del modelo de ciudad que se quiere (Fadda, 1996; Ordeig, 2004; Ascher, 2004; Gómez, 2007).

Precisamente, con el capitalismo industrial como sistema económico, basado en el modelo fordista, se crean fuertes asimetrías en la distribución de los recursos. Se plantea un escenario “nuevo colonialista,” que como explica Roch (2004, p. 54), “no se contenta con explotar sólo los recursos naturales, sino que recupera viejas relaciones de explotación laboral y distribución desigual con fórmulas de producción intensivas que parecían superadas definitivamente.” De este modo, aumentan las desigualdades sociales, haciéndose los ricos más poderosos y los pobres más míseros.

Si bien el proceso de modernización se inicia en 1936, la verdadera modernidad física-morfológica urbana de Caracas se plantea en la dictadura del General Pérez Jiménez (1948-1958), bajo las consignas de progreso y desarrollo (Martín, 1995; Fadda, 1996; Marcano, 1998). En muchas de las obras que perduran de esta época, no sólo se reconoce la autoría de este régimen, sino que destacan como ejemplos de obras excepcionales y sin continuidad en décadas posteriores. El importante programa de obras públicas llevado a cabo por este Gobierno se refleja en la producción de cemento que pasó de 40.000 a 600.000 Tm (toneladas métricas), la energía eléctrica se expandió seis veces y la producción de neumáticos se multiplicó por diez.

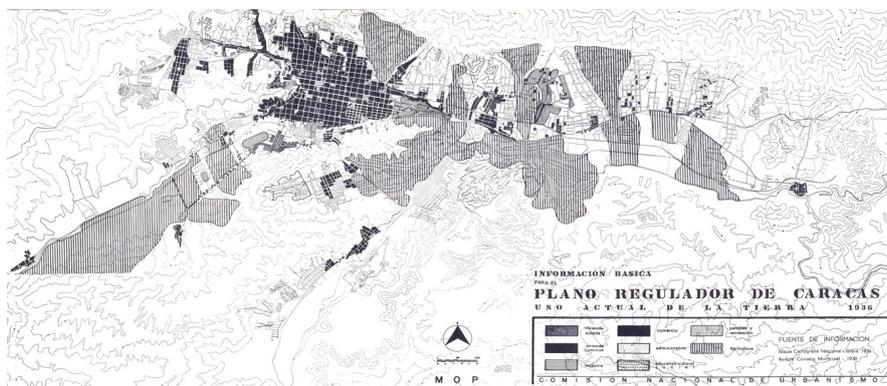


Fig. 1. Plano Regulador de Caracas, 1936.
Fuente: Irma de Sola, 1967.

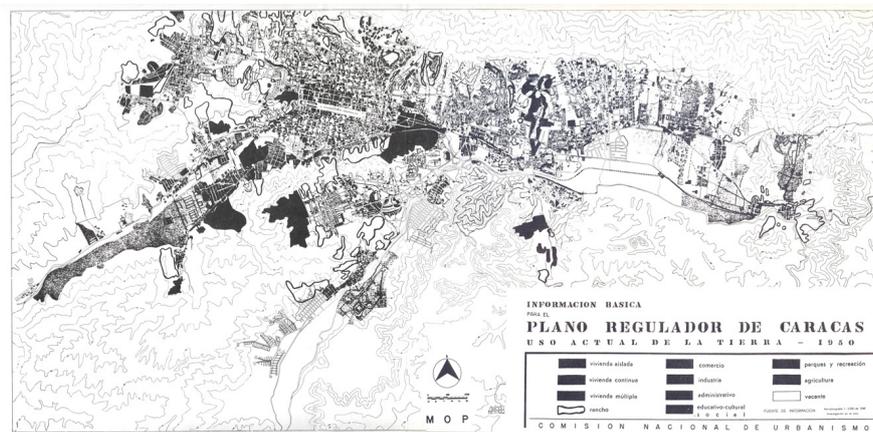


Fig. 2. Plano Regulador de Caracas, 1950.
Fuente: Irma de Sola, 1967.

Una de las características de este período es el rápido crecimiento poblacional y la vertiginosa expansión de la ciudad. La tasa de crecimiento demográfico se coloca en un 6,14% y la tasa de crecimiento interanual del área urbana de Caracas registra valores promedios de 130 ha/año (Negrón, 2001; De Lisio, 2001). El poblamiento se desborda sobre el sistema de valles de Caracas, debido a las fuertes migraciones, tanto nacionales como extranjeras, impulsadas por el incremento del empleo, sobre todo del sector terciario, centralizado en la ciudad.

Asimismo, el crecimiento físico de la ciudad proyecta una rápida expansión por la agregación de centralidades urbanas o fragmentos, bajo el fenómeno “ciudad dentro de ciudad.” Con este patrón de desarrollo, las ocupaciones originales y las centralidades urbanas agregadas presentan configuraciones relativamente autónomas, que pueden ser iguales o distintas entre sí, pero guardan en su singularidad el carácter privado de las urbanizaciones formales vinculadas siempre al capital.

Estos componentes se repiten y se extienden en una o varias direcciones, a lo largo de conectores, o en una trama continua y con un grano similar al original. La extensión se efectúa en modos diversos de configuración de trama y grano. En general, la ciudad presenta una densidad de ocupación baja, en comparación a otros procesos, por lo que este patrón de crecimiento representa un gran costo de urbanización a mediano y largo plazo.

Cada centralidad urbana conforma un sistema urbano específico, diferenciado dentro de la ciudad, estando determinada por la producción económica y la estructura social, que repercuten indudablemente en los modos de crecimiento. A su vez, cada patrón de ordenamiento está representado en múltiples centralidades urbanas, proporcionando una apariencia similar a un mosaico, a un puzzle, formando ciudades separadas pero interdependientes dentro de la ciudad.

En estas circunstancias, las centralidades urbanas como fragmentos de ciudad, ya no constituyen una excepción, sino que por el contrario aparecen como una constante dentro de la ciudad contemporánea con un valor histórico propio. La ciudad es entendida como: “un sistema de fragmentos, donde ya no hay presente ni pasado, sino una serie de presentes, de edades diferentes, todos autónomos pero interrelacionados, en tanto están dirigidos a una misma audiencia fraccionada y cambiante”(Amendola, 2000, p. 78).

Por su parte, Sybille (1994, p. 59) describe la ciudad como: “un proceso a escala mundial, en el cual la ciudad ha dejado de ser una isla para pasar a componerse de muchas ciudades dentro de la ciudad.” Dicho planteamiento se ajusta a las cualidades del territorio urbano de Caracas, comprendido dentro de un pluralismo que contiene distintas ideas y múltiples realidades.

Esta situación ha dado como resultado una forma de ciudad supeditada a una diversidad de centralidades urbanas con un desarrollo radicalmente asimétrico hasta el punto de dificultar la percepción de la misma como un todo unificado. Insertada en esta característica, la ciudad despierta la sensación de un desorden continuo, liderados por la discontinuidad espacial.

Marcuse (2004, p. 84) expresa refiriéndose a las ciudades fragmentadas que “algunas divisiones en partes son funcionales, (...) pero otras particiones de la ciudad solo reflejan (y refuerzan) las relaciones sociales que produce el funcionamiento de la ciudad.” En este sentido, la fragmentación no es aleatoria, su partición no es dual o ilimitadamente plural, por cuanto depende del desarrollo de fenómenos de especialización funcional y social del espacio. Cada fragmento urbano está separado de los otros, pero aun así, cada uno de ellos se relaciona con los demás, dado que se

establecen unos circuitos de desplazamiento relativos a cada individuo, en virtud de su actividad o clase social de procedencia.



Fig. 3. Fenómeno “ciudad dentro de ciudad.” Contrastes entre fragmentos.

Fotografías: Catherine Goalard, 2012.

Entre 1960 y 1971 la ciudad crece en superficie hasta dimensiones insospechadas. Durante el lapso, se registra la máxima tasa de crecimiento interanual del área urbana de Caracas, alcanzando valores promedios de 419 ha/año (De Lisio, 2001). Las características de la oferta de tierra urbana y del sistema de transporte (Vallmitjana, 1982, p. 111) influyen en el crecimiento:

- En el sistema de transporte, la vialidad se constituye como símbolo de la gran ciudad moderna, que permite una movilidad espacial de bienes y población sin precedentes en el país.
- En cuanto a la oferta de tierra urbana, la renta de la tierra tiene un carácter monopólico, dado que la propiedad en Caracas, es un instrumento que capta parte del excedente petrolero para realizar grandes proyectos urbanos por parte del Estado y para favorecer la máquina inmobiliario-financiera en manos de los grupos de mayor poder adquisitivo. Asimismo, se resalta las diversas dificultades por ofrecer suficiente tierra urbanizada, acorde al crecimiento explosivo de población y de empleo, ya sea desde las limitaciones topográficas hasta la incapacidad de gestión del Estado, por lo que una gran proporción de la población se ha de instalar en tierras sub-urbanizadas y en deficientes condiciones de habitabilidad.

La crisis económica petrolera en Venezuela (1973) incide en el debilitamiento de la economía. El precio del barril de petróleo se incrementa en un 600%, pasando de 2 a 12 US dólares, pero acompañado de fuertes descensos de producción del principal producto de exportación (Cilento y Fossi, 1998). Esta situación repercute en una crisis de subsistencia, por lo que los grupos sociales no pueden satisfacer las necesidades básicas y a su vez, en una crisis urbana, en la que se pone de manifiesto el caos oculto.

De acuerdo con Infante (1982, p. 49), “en el lapso comprendido entre 1970 y 1977, se reduce la oferta de vivienda y los precios aumentan un 173%, debido posiblemente a factores de carácter monopólico al interior del proceso de producción y distribución de la vivienda.” Los altos costos del suelo urbano han traído consecuencias negativas tanto para la burguesía, que ve limitada las acciones a su favor de parte del Estado como para las clases más humildes, que no pueden acceder a ellas. Este aspecto es ilustrado por Bolívar (1993), cuando señala que entre

1978 y 1985, el 37% de las viviendas construidas en Caracas, fueron construidas con permiso y el resto eran viviendas ilícitas o ranchos.

Al subir los precios del suelo más allá de lo razonable, una proporción de la población, cercana al 50%, se ve segregada del mercado de la vivienda formal (Cilento y Fossi, 1998). No sólo destaca la alta proporción de población marginada, sino que se enfatiza también, de forma drástica, la división de la sociedad en grupos antagónicos y generando un efecto social no deseado.

Se evidencia así, el otro lado de la modernidad. Se consolidan los barrios de ranchos en las periferias de la ciudad como parcelaciones ilegales, sin un proyecto conjunto, carentes de infraestructura sanitaria con un aspecto irregular, a pesar de su regularidad interna (Marcano, 1994). Además, surgen las casas de vecindad, que suelen encontrarse en el interior de las manzanas o en los edificios abandonados en el centro de la ciudad, que progresivamente se van deteriorando. A su vez, los planes iniciales del modelo moderno son incumplidos. Las parcelas se dividen porque su precio es muy elevado para un sólo promotor, las viviendas que se construyen tienen más pisos de los previstos inicialmente y los espacios verdes se reducen significativamente para rentabilizar el suelo.



Fig. 4. La otra cara de la modernidad. Barrios en Propatria.
Fotografía: Catherine Goalard, 2002.

A principio de los años 80, no cabía duda de que el modelo fordista, que había dirigido la gran industrialización moderna junto con la construcción de la ciudad, se agotaba (Negrón, 1998).

3. Ciudad sobre ciudad

El segundo período tiene su origen después de la caída de los precios del petróleo y de la liberación en 1983 de la tasa de cambio en la moneda propia (Bolívar -Bs-), tras permanecer durante décadas fijada con un valor de 4,3 Bs/US\$ (Negrón, 1998; Cilento y Fossi, 1998; Banko, 2008). Sumado a esto, viene el deterioro político marcado por el centralismo, el partidismo y la corrupción del sistema. La devaluación de la moneda, junto al deterioro político, se tradujo en una severa recesión económica, aumentando la tasa de inflación, congelada durante aproximadamente cincuenta años, lo que provoca que el índice de precios al consumo se multiplique por cien durante los años siguientes.

Esta situación obliga al Gobierno, a través de la Comisión Presidencial (COPRE) a reformar en 1984 el Estado y remodelar radicalmente la dimensión de todas las escalas, ensayándose nuevas modalidades productivas y territoriales para su descentralización (Negrón, 1988; Fadda, 1996; Cilento y Fossi, 1998). En estas circunstancias, parece razonable frenar el despliegue de las estructuras económicas que apoyan el crecimiento de la máquina inmobiliario-financiera y las grandes obras públicas, para generar un proyecto social de base “chica” y de amplio espectro que, pese a la austeridad, condujera a un desarrollo territorial equilibrado y a un plan urbano altamente cualificado.

En medio de una profunda incertidumbre, se encuentra una salida momentánea a través de la globalización del aparato productivo, basado en el modelo posfordista (Barrios, 1998; Cariola y Lacabana, 2001), que obliga a un incremento extraordinario de las infraestructuras, a nuevos medios de comunicación y transporte, y al desarrollo de la informática para coordinar múltiples actividades a grandes distancias. Las expectativas de crecimiento económico se sostienen por las oportunidades de la globalización (Barrios, 1998).

Cabe destacar que, la globalización es comprendida como una fuerza de integración espacial, basada en la desterritorialización del capital, y en la unificación de la información, que se manifiesta no sólo en la esfera económica sino también en el ámbito urbano. Las estructuras de poder económico e incluso social, que se forman y difunden, tienen un ámbito internacional, por cuanto se saltan los límites geográficos. Para ello, se deslocaliza la producción y se centraliza en múltiples territorios sin importar la diversidad y las diferencias.

La globalización o mundialización del mercado es:

“un modelo tecno-productivo en formación, de permanente innovación, que exige crecientes recursos financieros, genera productos de vida más corta y, gracias a la extraordinaria movilidad del capital y de la información, tiene un rasgo distintivo: la libre circulación de capitales y la integración económica” (Soros, 1998, p. 277).

En estas condiciones, el sistema perfila un proyecto en el que los ciudadanos son proyectados hacia niveles de consumo nunca antes conocidos, a pesar que la austeridad propugna el ahorro y la protección de los recursos existentes.

El capitalismo se reorganiza a través de la flexibilidad de los mercados y de los procesos laborales, de la innovación tecnológica y de la nueva concepción del espacio y del tiempo, por lo que la ciudad es comprendida de una manera diferente. Tal como lo expresa Harvey (1990), en la transición del fordismo al posfordismo, el

espacio y el tiempo se comprimen, lo que provoca un impacto desorientador en las prácticas políticas y económicas y en las relaciones sociales y culturales.

Sobre la nueva fase de evolución del sistema capitalista asumido en el país, se promulgan diferentes leyes que en lo sucesivo apuntan a un cambio en el modelo de gestión y proyección sobre la ciudad, reajustándose la escala de intervención urbana. En el gobierno de Jaime Lusinchi (1984-1989) se promulga la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística y durante el segundo gobierno de Carlos Andrés Pérez (1989-1994) se aprueba la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencias de Competencias del Poder Público (Fadda, 1996, Cilento y Fossi, 1998).

La Ley Orgánica de Ordenación Urbanística («Gaceta Oficial de la República de Venezuela», núm. 33.868), aprobada en 1987, fomenta la desagregación del territorio urbano en varios sectores a fin de optimizar el uso de los recursos económicos en la ordenación y valoración de ciertas áreas de la ciudad. Con ello se ha de suponer que las acciones del Estado son dirigidas a aprovechar las fuerzas de la fragmentación espacial con el fin de fortalecer diferentes sectores de la ciudad con capacidad para competir con otros dominantes.

Este texto legal constituye un hito jurídico por cuanto, en su artículo 49, referido a los planes especiales, reconoce por primera vez y de manera explícita la existencia de los asentamientos no controlados o barrios de rancho y a su vez, se promueve la mejora de algunos sectores de la ciudad, cuyas condiciones específicas ameritan un tratamiento por separado. Sin embargo, más allá de lo que se estipula es evidente que con la pobreza, que para el año 1983 alcanza el 43,9% de la población (OCEI y Fundacomún, 1993), no hay expectativa. En estas condiciones, lo “existente” es aceptado tal como es, en su escasez y en su materialidad precaria e incierta. Precisamente, la austeridad hace que se admita el crecimiento de la ciudad de Caracas en toda su extensión territorial y a su vez, se proclame la necesidad de proyectar modalidades de intervención urbana alternativas, basadas en el reconocimiento de la pluralidad de las partes, sin llegar a encontrarse fórmulas universales aplicables para resolver la situación.

La Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencias de Competencias del Poder Público («Gaceta Oficial de la República de Venezuela», núm. 4.153), aprobada en 1989, constituye un instrumento que permite desconcentrar el poder y transferir competencias desde un ámbito de poder a otra. Con la descentralización como estrategia se incluye la participación de la sociedad civil en la toma de decisiones a nivel de los estados y municipios, al permitirles elegir sus autoridades o gobernantes, tales como alcaldes y gobernadores, entre otros cargos, pasando a ser de elección popular hasta la actualidad.

La descentralización es una tendencia que aparece unida a la globalización. Al respecto González (1998, p. 308) apunta, “la descentralización es la otra cara de la moneda de la globalización; es la vuelta al lugar, a la aldea, al barrio, a la comunidad local. Es la clave para insertarse con éxito en el proceso de globalización.”

En el marco de la globalización y de la descentralización se asume la ordenación físico-espacial de la ciudad, fundamentándose en la escala global y local respectivamente. Por un lado, la escala global es coordinada y seguida desde el gobierno nacional y por otro lado, la escala local es coordinada y seguida por gobernadores, alcaldes, y asociaciones ciudadanas. Así, la acción del Estado queda signada entre dos polos de acción: uno, que favorece el proceso de acumulación mediante la globalización y el otro, que busca el apoyo de los sectores populares, en un esfuerzo por legitimarse mediante la descentralización. A ello hay que

agregar que en la ordenación físico-espacial de la ciudad no se puede dejar de lado la integración ni la fragmentación del espacio, generadas por las mismas fuerzas productivas (Cariola y Lacabana, 2001).

En estas condiciones, la sociedad civil interviene en la elección de un conjunto de actores quienes deciden y actúan en la construcción y reconstrucción de los territorios urbanos desde los ámbitos locales, pero vinculados a marcos globales. Dada la amplitud de las competencias a nivel local, se aborda lo urbano mediante el desarrollo de una estrategia, en la que no se hace énfasis en los sujetos, sino en la existencia de estructuras que explican el conjunto social, independientemente de la diversidad de implicaciones socio-espaciales.

Los conflictos se interpretan medidos en una escala intermedia y luego se actúa sobre esas interpretaciones. De esta manera, las decisiones y acciones suelen ser inocuas, por cuanto no llegan a profundizar en el conocimiento del acontecer local, pero tampoco llegan a nutrir con experiencia las decisiones a nivel nacional.

Según Harvey (2007, p. 101) “el resultado final es que todas las formas de pensar que operan sólo en una escala se vuelven al menos cuestionables, si no directamente engañosas. Se hace conceptualmente difícil trabajar simultáneamente con diferenciaciones geográficas múltiples y volátiles que operan en escalas a su vez rápidamente cambiantes.” Así, los problemas se vuelven enormemente complicados y difíciles de detallar.

Con la descentralización se trataba de dar una respuesta ante la pérdida de legitimidad e ineficiencia de los organismos del Estado, en el marco de un progresivo deterioro de las condiciones económicas, políticas y sociales de la población. Se creía que la ampliación de los canales democráticos podía convertirse en una nueva vía de legitimación de las instituciones públicas.

Sin embargo, tal como lo expresa Banko (2008, p. 165):

“la práctica de la descentralización no pareció satisfacer las expectativas que se habían alimentado con relación a sus repercusiones en la sociedad. A pesar del escaso tiempo transcurrido desde el inicio de su aplicación, mucho de los extravíos que habían caracterizado el modelo centralista se reprodujeron en las estructuras descentralizadas de la administración estatal y municipal.”

Amparados en estas leyes, en la década de los noventa del pasado siglo XX, el crecimiento urbano de Caracas avanza hacia la estructuración de un nuevo modo de hacer ciudad que establece diferencias sustantivas con las que se había consolidado anteriormente. Se pasa de una visión orientada exclusivamente a la expansión periférica a una perspectiva de recuperación y renovación de la ciudad existente con el fenómeno “ciudad sobre la ciudad.”

Este patrón de crecimiento plantea la concentración de elementos en superficie y volumen en áreas delimitadas con la superposición de megaestructuras combinadas y superpuestas en dos o tres dimensiones, en los que la circulación, el transporte, los equipamientos y sobre todo las actividades del terciario, establecen varios planos de relación. Así, “se hace evidente la expansión de la mezcla de usos que se desarrolla longitudinalmente sobre el sistema de valles de Caracas” (Gómez, 2007, p. 150). Por lo tanto, se propone un proceso opuesto al de expansión y se expresa espacialmente en megaformas, con el relleno de los vacíos intersticiales y la intensificación selectiva de la edificación en espacios sensibles de la ciudad, aumentando el grano edificado y la tridimensionalidad de la estructura.

A su vez, eclosionan las intervenciones en los barrios de ranchos, que apuntan a un proyecto austero que limita el crecimiento de la ciudad y centra sus intervenciones en recalificar los tejidos residenciales. Tal como se presenta en el «Plan Sectorial de Incorporación a la Estructura Urbana de las Zonas de Barrios del Área Metropolitana de Caracas», coordinado por J. Baldó y F. Villanueva en 1993-1994, se crean programas para la habilitación física de los asentamientos informales de manera de adecuar su inserción en la ciudad formal, así como la superación de las carencias internas, en cuanto a niveles de urbanización (Cilento y Fossi, 1998). Estas estrategias de intervención urbana son proyectadas bajo los criterios de la postmodernidad, en la cual se pone de relieve las desavenencias heredadas de la modernidad, como contrapunto al urbanismo hegemónico que se había configurado.

En la dinámica urbana de Caracas, las capas se han ido acumulando y espesando rápidamente en relación con el crecimiento de la población. Según Bolívar (1993), entre 1983 y 1990 el Área Metropolitana Interna de Caracas ocupaba 19.875 ha y el área por los barrios era de 3.377 ha; lo que equivale 17% de la superficie total. En su investigación, señala que dada la escasez de espacio libre, en el proceso de ampliación de las viviendas, se ha operado verticalmente, por lo que se ha ampliado poco en superficie, aumentando su densidad.

Cada centralidad urbana actúa como depositaria de múltiples relaciones espaciotemporales que se integran y se solapan de manera espontánea con los procesos de configuración de la ciudad. Las centralidades urbanas presentan intervenciones diferentes, en las que se han superpuesto lenguajes, tiempos y proyectos, en una trama plural con diferentes ejes problemáticos. Éstas tienden a combinaciones multidimensionales y más complejas, que detonan en el fraccionamiento y densificación del espacio urbano.

En su estructura organizativa permanecen los motivos originales, pero con el tiempo concreta y modifica los motivos de su desarrollo, actuando de motores en la evolución de la ciudad. Las construcciones acumuladas con grados de cohesión variable tienen una amplia capacidad para reinventarse, reciclarse, y renovarse, habilitando los espacios originales una y otra vez, por lo que el territorio se reorganiza continuamente. Así, es de esperar que en la ciudad se modelen una multitud de fragmentos incompletos, caracterizados por las variaciones de geometrías y temporalidades de ordenaciones e intervenciones.

En estas circunstancias, el territorio urbano se encuentra sobrecargado de numerosas huellas y lecturas pasadas, por lo que se ajusta a lo que describe Corboz (1983) como palimpsesto. Esta situación conlleva a ver las intervenciones sobre el territorio con un sentido más amplio, por cuanto sobre ellos se suscitan múltiples relaciones del pasado, del presente y de lo que pudiera suceder en el futuro.

Al respecto, Jencks (1993) apunta que una de las singularidades de las ciudades que siguen estos patrones de crecimiento, es que se hacen más y más fijas con el tiempo, precisamente debido al modo en que prefieren ir añadiendo cosas encima en lugar de deshacerse de la vieja piel y empezar todo de nuevo. Resulta extraño que se presente una *tabula rasa* sobre la cual poder construir libremente nuevas formas urbanas, por lo que se engendran capas físicas identificables de ocupación cada vez más permanentes y sólidas.



Fig. 5. Fenómeno “ciudad dentro de ciudad”. Sectores Chacaito-Chacao.
Fotografía: Catherine Goalard, 2012.

El siglo XX se cierra en medio de un panorama en profunda crisis, marcado por la dualidad entre la globalización y la pobreza (Cariola y Lacabana, 2001). En este contexto, el candidato presidencial Coronel Hugo Chávez, figura desligada de los grupos políticos tradicionales se impone con una mayoría absoluta en los comicios electorales del año 1998 (Banko, 2008). En su primer año de gestión (1999), se aprueba una nueva Constitución, fundamentada en el ejercicio de la democracia participativa y protagónica, que marca el inicio de un nuevo proceso de crecimiento y transformación de la ciudad.

4. Ciudad con sociedad

Para concretar el último período se incide en el cambio legislativo con la promulgación de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en el año 2000 («Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela», núm. 5.453). Con este documento constitucional se proyecta un cambio en el país, tal y como se afirma en sus Principios Fundamentales: Título I, se habla de “un nuevo ordenamiento jurídico para transformar el Estado (...) y permitir el funcionamiento efectivo de una democracia social y participativa.” En particular, nos interesan los artículos 62 y 184, donde se promueve la igualdad de oportunidades mediante la participación individual y comunitaria en la gestión pública para garantizar un completo desarrollo en el orden económico, político y social. De esta manera, la participación se convierte en el tema central del Estado, desde una perspectiva formal.

Dicho gobierno plantea una estructura económica socialista que, tal como se define en las Líneas Generales del «Plan de Desarrollo Económico y Social de

la Nación de la V República (PDES) 2001-2007» y en el «Proyecto Nacional Simón Bolívar (PNSB) 2007-2013», tiene el objetivo de aumentar el compromiso social, diversificando la economía en sectores distintos al petrolero y maximizando el bienestar colectivo. Con esta estructura económica se pretende modificar el orden internacional hacia un orden más social que económico, cambiándose el curso del flujo del dinero hacia los sectores menos favorecidos y reconduciéndose los esfuerzos al desarrollo de las potencialidades humanas, como contraposición a la mera acumulación de capital en diferentes entidades privadas (Gobierno Bolivariano de Venezuela, 2001, p. 25-27; 2007, p. 20-22).

En el curso de su gestión, se argumenta que la distribución de la población es el resultado de la orientación neoliberal bajo la cual se había conducido al país durante las últimas décadas, beneficiando a un número reducido de personas, sobre todo en la ciudad de Caracas, y castigando al resto de los habitantes del territorio nacional. Bajo la bonanza de una nueva política en la economía petrolera, en la que se elevan los precios del petróleo, llegando a superar los 100 dólares por barril en el año 2006, el gobierno coetáneo plantea la necesidad de reconstruir el territorio y actualizar las zonas de desarrollo, buscando contrarrestar las desigualdades espaciales y las injusticias sociales con una propuesta “alternativa” (Gobierno Bolivariano de Venezuela, 2001, p. 133-134).

Con base en el nuevo modelo de orden económico y el lema “Hacia el Socialismo del Siglo XXI”¹ se trabaja en la reorganización territorial y en la transformación social, desde el supuesto de trocar las estructuras anteriores a unas más justas e inclusivas, que sirvan a las necesidades más urgentes de la sociedad y al mismo tiempo, establezcan nuevas formas de redistribución espacial del poder.

Desde esta perspectiva, la participación ciudadana, eje fundamental de las políticas del Estado, se torna necesaria para impulsar estos cambios en beneficio de sí mismos. Sin embargo, no es menos cierto que la participación ciudadana, encauzada por determinadas organizaciones sociales de base, es también una herramienta política en la lucha por el poder en todas las instancias del país. Según Cunill (1991, p. 67), ésta comprende “todas aquellas experiencias que remiten a la intervención de los individuos en actividades públicas para hacer valer sus intereses sociales.” Así, la sociedad civil (no empresarial) organizada forma parte activa, consciente y creadora de las decisiones que afectan su entorno ambiental y social, en función de la mejora de su calidad de vida y de su sostenibilidad.

La participación ciudadana aporta legitimidad y viabilidad a la planificación y gestión de la ordenación del territorio, en la que se involucra a una mayoría social en la toma de decisiones. De acuerdo con el artículo 4 de la Ley Orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio («Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela», núm. 5.820), aprobada en el año 2007, la participación ciudadana constituye un proceso, que implica:

“la incorporación activa en la dinámica del quehacer cotidiano, la elaboración de alternativas para la resolución de problemas de la comunidad, la motorización de proceso de información y sensibilización hacia el resto de la comunidad, el conocimiento y cumplimiento de los deberes y derechos de los ciudadanos y el

¹ “El Socialismo del Siglo XXI” es un concepto que aparece en la escena mundial en 1996, a través del sociólogo alemán de Heinz Dieterich Steffan. En su obra profundiza y actualiza la teoría de Karl Marx sobre la dinámica social y la lucha de clases. Este concepto se sustenta en cuatro ejes: el desarrollismo democrático regional, la economía de equivalencias, la democracia participativa y protagónica y las organizaciones de base.

fortalecimiento de las formas organizativas como instrumento de participación.”

En el marco de la democracia participativa y protagónica, la vitalidad de lo local contrasta con la imposibilidad de lo supralocal. Precisamente la escala local, se consolida como la de los estudios más precisos y adecuados a la dinámica de la realidad urbana, la de los resultados que más se aproximan a lo percibido por los habitantes. Así, los elementos de la ordenación del territorio son más discutidos y controvertidos; donde se puede tomar conciencia de la necesidad de agruparse en asociaciones para incidir en las discusiones.

Ahora bien, la participación ciudadana se hace efectiva mediante la creación de los consejos comunales, los cuales se convierten en un instrumento para garantizar el apoyo a la población. De acuerdo con el artículo 2 de la Ley de los Consejos Comunales, aprobada en el 2006 («Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela», núm. 5806) y sustituida en el 2009 («Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela», núm. 39335), queda establecido que los consejos comunales:

“son instancias de participación, articulación e integración entre las diversas organizaciones comunitarias, grupos sociales y los ciudadanos y ciudadanas, que permiten al pueblo organizado ejercer directamente la gestión de las políticas públicas y proyectos orientados a responder las necesidades y aspiraciones de las comunidades en la construcción de una sociedad de equidad y justicia social.”

Tal como se presenta este punto y afín al Proyecto de Ley Orgánica para la Ordenación y Gestión del territorio del año 2008, se trata de que la gestión pública en los territorios sea asumida directamente por la “comunidad organizada”, en detrimento de las acciones de los gobernadores y los alcaldes, aún cuando ello pudiera repercutir en la falta de visión del conjunto urbanístico, pero también con la evidente ventaja de la participación local.

Los consejos comunales son la base sobre la cual se articulan las organizaciones sociales de una comunidad y pueden –por agregación e iniciativa popular– configurar sistemas comunales para fortalecer su capacidad de acción sobre aspectos territoriales. Así, varios consejos comunales consolidan las comunas como entidades locales, un conjunto de comunas configuran la ciudad comunal, dos o más ciudades comunales conforman la Federación Comunal y la articulación de federaciones comunales en el ámbito de un eje territorial constituye la Confederación Comunal.

Cabe destacar, que la configuración de estos sistemas comunales responde a condiciones históricas, rasgos culturales, usos, costumbres y potencialidades económicas, independientemente del lugar donde se constituyen. Según el artículo 9 de la Ley Orgánica de las Comunas («Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela», núm. 6011), aprobada en el 2010, “el ámbito geográfico puede coincidir o no con los límites político-administrativos de los estados, municipios o dependencias federales, sin que ello afecte o modifique la organización político-territorial establecida en la Constitución de la República.” De esta manera, la tendencia es a un modelo disgregado, a una constelación no jerárquica de microcentros o asociaciones de comunas análogas en su identidad, superpuesta a la estructura urbana preexistente.

El proceso de crecimiento urbano parece derivar en un modelo de “ciudad con sociedad.” Esta situación supone que los grupos sociales tienen a su disposición un

conjunto de oportunidades que utilizan indistintamente en sus prácticas cotidianas y en la construcción de su identidad urbana, sin más limitaciones que su voluntad o disponibilidad. Así, los distintos grupos sociales (dependiendo de factores de índole económico y social) usan los espacios, los modifican, los combinan con otros de distinta procedencia, sin mayores restricciones ni determinaciones, dando cabida a una pluralidad de intervenciones y a una multiplicidad de procesos socio-espaciales.

Gehl (2006, p. 83) en referencia a los procesos de transformaciones socio-espaciales de la ciudad expresa que:

“cuando alguien comienza a hacer algo, hay una clara tendencia a que otros se unan, bien para participar de ellos mismos o sólo para presenciar lo que hacen los demás. De este modo, los individuos, y los acontecimientos pueden influirse y estimularse mutuamente. Una vez iniciado este proceso, la actividad total es casi siempre mayor y más compleja que la suma de las actividades parciales existentes al principio.”

Las modificaciones aparentemente insignificantes pueden tener mucha importancia, por cuanto incitan y crean posibilidades de grandes transformaciones, que repercuten en el crecimiento de la ciudad. Dichas transformaciones marcan época, ya que las relaciones socioespaciales, modifican las formas de la ciudad con una improvisación creativa. De este modo, la realidad física de la ciudad se transforma y manifiesta amplios cambios, conforme avanzan los procesos de adaptación y autoorganización de las formas urbanas por parte de los grupos sociales para hacerlo más propicio a los intereses individuales.

A pesar de las ventajas comparativas que esta organización social sugiere, lo cierto es que se adopta como concepción predominante aquella según la cual cada uno puede construir lo que quiera y como quiera sobre su propiedad, por lo que las acciones resultan atomizadas y sin sentido. El significado que adquieren las formas urbanas se acerca más a un estado de los elementos que no están regidos por ninguna ley y que reaccionan arbitrariamente a los estímulos exteriores.

Cabe destacar que, según el Ministerio para el Poder Popular de las Comunas, apenas en el Municipio Libertador, se habían configurado 1321 consejos comunales para el año 2010, número sujeto a modificarse en tanto cambien las necesidades e intereses de quienes conforman el consejo comunal. De esta manera, la ciudad de Caracas no parece mostrar un proyecto urbano legible, y más bien, se moldea a tenor de las acciones y reacciones que se plantean con las distintas operaciones, es decir, no queda fija en el tiempo ni parece estar definida.

Con esta configuración política-económica-social, se genera una lectura caótica de lo urbano. Tiene otros órdenes, mucho más complejos, fragmentarios y heterogéneos que el orden al que se aspiraba con la ciudad del siglo XX, pero a su vez, tiene más identidad que la que se proclamaba en la modernidad. No obstante, más allá de la voluntad del Estado de romper con la dualidad y de sus esfuerzos inclusivos al trasladar la gestión a las bases sociales, la ciudad se vuelve a fragmentar. La centralidad urbana se disuelve, bajo las lógicas de la descentralización.

5. Reflexiones finales

Tal como se ha presentado, el crecimiento y transformación de la metrópoli de Caracas han estado signados desde 1936, no sólo por el valor retornado de las exportaciones del petróleo, sino por las decisiones de los gobiernos centrales en relación a la asignación de la renta petrolera. En estas condiciones, es evidente que en los procesos de crecimiento de la ciudad, gústenos o no, ha estado presente el dominio del capital.

Desde un punto de vista físico, la Caracas contemporánea se caracteriza por la coexistencia de espacios absolutamente controlados y de territorios planificados con precisión milimétrica, mezclados con nuevos espacios que funcionan con otra lógica, estimulados por las necesidades y actividades de la población y dinamizados por las acciones sociales de los consejos comunales. Así, se manifiestan las luchas entre los que indagan cómo superar la condición de la materia y dignificar el espacio habitable, valorando a los sujetos y aquellos que tratan de reducir la materia como expresión de sus intereses económicos y resaltando a la ciudad como objeto.

Conforme evoluciona el crecimiento de la ciudad y la paulatina incorporación de los grupos sociales en la gestión urbana, las centralidades urbanas se disuelven, en unas formas fragmentadas, confusas y caóticas. Con cierta exaltación de lo informal, se tiende a fomentar la homogeneidad de lo heterogéneo, igualando el espacio y viendo la estructura común en lo local. La intensa transformación socio-espacial que ha sufrido la ciudad en los últimos años, viene agravado por una fuerte crisis conceptual y de representación, quedando la inquietud de cómo abordar y resolver la continuidad urbana en una ciudad fragmentada y por otro lado, cómo planificar la construcción de las próximas capas del palimpsesto urbano de forma que se adecuen a los deseos y necesidades de la sociedad.

Bibliografía

- AMENDOLA, Giandoménico (2000): *La Ciudad Posmoderna: magia y miedo de la metrópolis contemporánea*. Celeste Ediciones, Madrid.
- ASCHER, François (2004): *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza Editorial S.A., Madrid.
- BANKO, Catalina (2008): “De la descentralización a la nueva geometría del poder” en *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 14, núm. 2, pp. 167-184.
- BARRIOS, Sonia (1998): “Caracas Metropolitana: actividades y ocupaciones básicas”, en FUNDACIÓN PLAN ESTRATÉGICO CARACAS METROPOLITANA. *Caracas Metropolitana: temas prioritarios para el futuro de la ciudad*. Edición FPECM, Caracas, pp. 277-297.
- BOLÍVAR, Teolinda (1993): “Densificación y metrópoli” en *URBANA*, núm. 13, pp. 31-46.
- CARIOLA, Cecilia y LACABANA, Miguel (2001): “La metrópoli fragmentada: Caracas entre la pobreza y la globalización” en *EURE*, Vol. XXVII, núm. 80, pp. 9-32.
- CILENTO, Alfredo y FOSSI, Víctor (1998): “Políticas de vivienda y desarrollo urbano en Venezuela (1928-1997): una cronología crítica” en *URBANA*, núm. 23, pp. 35-52.

- CORBOZ, André (1983): "Le territoire comme palimpseste" en *Diogenes*, núm. 121, (ene. - mar.), pp.14-35.
- CUNILL GRAU, Nuria (1991): *Participación ciudadana: dilemas y perspectivas para la democratización de los estados latinoamericanos*. Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo, Caracas.
- DE LISIO, Antonio (2001): "La evolución urbana de Caracas: indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza" en *Revista Geográfica Venezolana*, Vol. 42, núm. 2, pp. 203-226.
- DE SOLA, Irma (1967): *Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567-1967*. Ediciones del Comité de Obras Culturales del Cuatricentenario de Caracas, Caracas.
- FADDA CORI, Giulietta (1996): *La ciudad: una estructura polifacética*. Facultad de Arquitectura, Editorial Universidad de Valparaíso, Valparaíso.
- GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE VENEZUELA, núm. 33.868: *Ley Orgánica de Ordenación Urbanística*, aprobada el 16 de diciembre de 1987.
- GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE VENEZUELA, núm. 4.153: *Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencias de Competencias del Poder Público*, aprobada el 28 de diciembre de 1989.
- GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, núm. 5.453 Extraordinario: *Constitución de la República Bolivariana de Venezuela*, aprobada el 24 de marzo de 2000.
- GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, núm. 5806 Extraordinario: *Ley Orgánica de los Consejos Comunales*, aprobada el 10 de abril de 2006.
- GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, núm. 5.820 Extraordinario: *Ley Orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio*, aprobada el 22 de febrero de 2007.
- GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, núm. 39335: *Ley Orgánica de los Consejos Comunales*, aprobada el 28 de diciembre de 2009.
- GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, núm. 6.011 Extraordinario: *Ley Orgánica de las Comunas*, aprobada el 21 de diciembre de 2010.
- GEHL, Jan (2006): *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Editorial Reverté, Barcelona (5ª ed.).
- GOBIERNO BOLIVARIANO DE VENEZUELA: *Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación de la V República, 2001-2007*.
- GOBIERNO BOLIVARIANO DE VENEZUELA (2007): *Proyecto Nacional Simón Bolívar Instrumento Estratégico para la Construcción del Socialismo Bolivariano 2007-2013*.
- GÓMEZ, María Elena (2007): *Centralidades de una metrópolis [sic] del terciario. Caracas, fin de siglo*. Tesis doctoral, Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, Caracas.

- GONZÁLEZ, Francisco (1998): "Discusión del trabajo de Ramón J. Velázquez: Venezuela, el federalismo y la descentralización", en UCV/CENDES. *Descentralización, Gobierno y Democracia*. Editorial Melvin, Caracas.
- HARVEY, David (1990): *La condición de la postmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu Editores S. A., Buenos Aires.
- HARVEY, David (2007): *Espacios de esperanza*. Ediciones Akal, Madrid (4ª ed.).
- INFANTE, Ricardo (1982): "Proceso de acumulación y precios de los bienes de consumo colectivo: el caso de Caracas" en *URBANA*, núm. 4, pp. 47-53.
- JENCKS, Charles (1993): *Heteropolis: Los Angeles, the riots and the strange beauty of hetero-architecture*. Academy Berlin, Ernst & Sohn, Londres.
- MARCANO REQUENA, Frank (1994): "Cascos urbanos: espacios de reflexión: los cascos de Chacao, Baruta y El Hatillo" en *URBANA*, núm. 14-15, pp. 121-134.
- MARCANO REQUENA, Frank (1998): "Ciudad y Modernidad: balance frente al próximo milenio: la experiencia urbana venezolana" en *URBANA*, núm. 22, pp. 89-98.
- MARCUSE, Peter (2004): "No caos sino muros: el postmodernismo y la ciudad compartimentada", en MARTÍN RAMOS, Angel -ed.- *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Edicions UPC, Escola Técnica Superior d' Arquitectura de Barcelona, Barcelona, pp. 83-90.
- MARTÍN FRECHILLA, Juan José (1995): "La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada", en IMBESI, Giuseppe y VILA, Elisenda -comps.- *Caracas: memorias para el futuro*. Gangemi Editore, Roma, pp. 77-102.
- MORALES TUKER, Alberto; VALERY, Rafael y VALLMITJANA, Marta (1990): *Estudio de Caracas: evolución del patrón urbano desde la fundación de la ciudad hasta el período petrolero 1567/1936*. Ediciones del Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- NEGRÓN, Marco (1988): "Editorial" en *URBANA*, núm. 9, pp. 7-10.
- NEGRÓN, Marco (1996): "La planificación urbana local y el contexto metropolitano" en *URBANA*, núm. 19, pp. 9-21.
- NEGRÓN, Marco (1998): "La productividad de los asentamientos humanos: Viejos dilemas y nuevas perspectivas" en *URBANA*, núm. 22, pp. 25-44.
- NEGRÓN, Marco (2001): *Ciudad y modernidad 1936-2000: el rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela*. Ediciones del Instituto de Urbanismo, Comisión de Estudios de Postgrado, Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- OFICINA CENTRAL DE ESTADÍSTICAS E INFORMÁTICA; FUNDACOMÚN (1993): *III Inventario Nacional de Barrios*. Caracas.
- ONTIVEROS, Teresa (2002): "Caracas y su gente...la de los barrios" en *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 8, núm. 3 (sept-dic.), pp. 151-178.
- ORDEIG CORSINI, José María (2004): *Diseño urbano y pensamiento contemporáneo*. Instituto Monsa de Ediciones, Sant Adrià de Besos (Barcelona).

- ROCH, Fernando (2004): “A propósito de la austeridad: de la vieja utopía regional al nuevo mito planetario”, en ÁLVAREZ MORA, Alfonso; CASTRILLO ROMÓN; María -coords.- *Urbanismo: homenaje a Giuseppe Campos Venuti*. Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, Valladolid, pp. 53-63.
- SOROS, George (1998): *La crisis del capitalismo global. La sociedad abierta en peligro*. Grupo Gráfico Editorial S.A. de CV, Puebla.
- SYBILLE, Becker, *et al* (1994): “Selbstorganisation urbaner Strukturen” en *Die Architektur des Komplexen*, Arch +, núm. 121, pp. 57-68.
- VALLMITJANA, Marta (1982): “Planificación estratégica en el área metropolitana de Caracas” en *URBANA*, núm. 4, pp. 93-126.
- VILLANUEVA BRANDT, Federico (1995): “Apuntes para una historia de la urbanización de la ciudad”, en IMBESI, Giuseppe y VILA, Elisenda -comps.- *Caracas: memorias para el futuro*. Gangemi Editore, Roma, pp. 55-76.

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

Miscelánea

Miscellanea

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

LA INTERRELACIÓN ENTRE LOS PLANES SUPRAMUNICIPALES: NUEVAS ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS

THE RELATIONSHIP BETWEEN SUPRA-LOCAL PLANS: NEW METHODOLOGICAL STRATEGIES

Pablo ELINBAUM*

RESUMEN

La preeminencia del ámbito regional como escala preferente para la planificación facilita la definición de nuevos instrumentos, modelos y estructuras administrativas para gestionar las políticas territoriales. La combinación y modulación de estos instrumentos determina el “estilo” de los sistemas de planeamiento europeos. En este artículo analizamos cómo se resuelve la compleja interrelación entre los distintos niveles de planeamiento supramunicipal para aumentar la eficiencia de las políticas territoriales. Para esto, nos apoyamos en el caso del planeamiento supramunicipal en las Comarcas Centrales de Cataluña, durante dos períodos legislativos (2003-2010). En este caso, la articulación entre los diferentes niveles del planeamiento supramunicipal resulta análoga a la relación que se establece entre el planeamiento general y el planeamiento derivado. En tanto planes físicos, confirman la correspondencia instrumental entre las distintas escalas de un modelo territorial común.

Palabras clave: planeamiento supramunicipal, sistema de planeamiento, innovación instrumental, Cataluña.

ABSTRACT

The prominence of the region as preferred scale for spatial planning enables the definition of new instruments, models and administrative structures for managing the territorial policies. The combination and modulation of these instruments defines the “style” of european planning systems. In this paper we analyse how the complex interplay between the different levels of supra-local planning is solved to increase the efficiency of territorial policies. For this purpose, we conducted a case study of the territorial planning in the Central Counties of Catalonia, during two recent legislative sessions (2003-2010). In this case, the dialogue between the different levels of supramunicipal planning is analogous to the relationship between the general and sector planning. These physical plans confirm the instrumental coherence between the different scales of a common territorial model.

Keywords: supramunicipal planning, planning system, instrumental innovation, Catalonia.

* Pablo Elinbaum (pablo.elinbaum@upc.edu) es Doctor en Urbanismo, Investigador del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori (DUOT) de la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona – Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, España.

1. Introducción

La relevancia del ámbito regional como escala preferente para la planificación espacial facilita la definición de nuevos instrumentos, modelos y estructuras administrativas para la gestión de las políticas territoriales¹. En el caso catalán, el marco legal del planeamiento se refiere a dos sistemas diferentes. El primero corresponde a la Ley de Política Territorial 6/1983 (LPT 1983), que prevé la concreción del planeamiento territorial general, parcial y sectorial. Mientras que el segundo sistema lo proporcionan las leyes urbanísticas que desde 1956 hasta la Ley de Urbanismo de 2002 (LUC 2002) y su Texto Refundido de 2005 (TRLUC 2005) prevén los instrumentos de ordenación urbana². Por tanto, la interrelación práctica-legislación parte de la fragmentación del planeamiento urbanístico y el territorial. Sin embargo, tanto los planes de ordenación territorial como los de ordenación urbana se presentan como una actividad técnica integrada, donde las fronteras físicas entre unos y otros tienden a diluirse, aunque se refieran a contenidos específicos (Font, 2011).

Por esta razón, es el propio gobierno nacional (o autonómico, como en el caso catalán) quien impulsa las diferentes escalas del planeamiento supramunicipal: la regional y la urbanística. La implementación conjunta de ambos niveles permite que el contenido de los planes tenga una mayor o menor complejidad según el objetivo de su formulación. Se pretende evitar así reproducir un esquema rigurosamente formalizado con carácter general o tipificado que pueda aplicarse a los diferentes contextos espaciales.

El objetivo general de este artículo radica en definir las aportaciones innovadoras y la especificidad instrumental de los planes supramunicipales. En particular, considerando la fragmentación del marco legal vigente, intentaremos explicar, por un lado, cómo se resuelve metodológicamente la interrelación entre los diferentes niveles de planeamiento supramunicipal. Por otro lado, con miras a explicar los mecanismos para aumentar la eficiencia de las políticas territoriales, analizaremos cómo se delimita el alcance de los planes supramunicipales correspondientes a distintas escalas de intervención.

Para responder a estos interrogantes nos apoyamos en el caso del planeamiento supramunicipal de un ámbito específico, las Comarcas Centrales de Cataluña. Esta región destaca por su potente estructura urbana, capaz de acoger crecimientos demográficos significativos; por su proximidad a la Región Metropolitana de Barcelona; por la presencia de tres ciudades intermedias (Manresa, Vic, e Igualada) y por la potencialidad de sus respectivas áreas urbanas para el reequilibrio territorial (Fig. 1)³. No obstante, además de los desajustes entre la realidad funcional y las

¹ En este artículo consideramos las escalas territoriales y su correspondencia con los niveles de planeamiento tal como se conciben en Cataluña (Esteban, 1991). El ámbito nacional, o autonómico, se corresponde con los temas propios del Plan Territorial General. Los ámbitos regionales o veguerías, se corresponden con el alcance de los planes territoriales parciales. La tercera escala corresponde a las áreas urbanas y al alcance de los planes de ordenación urbanística supramunicipal (planes directores urbanísticos). Por último, mediante los planes de ordenación urbanística municipal se aborda la escala local del espacio urbano. Ver Tabla 1.

² Para esta investigación consideramos las determinaciones del TRLUC 2005 por ser el texto de referencia en el momento de redacción de los planes analizados. Hay que mencionar que la legislación urbanística ha tenido algunas modificaciones para incrementar su alcance y efectividad. Véase el Decreto-Ley 1/2007, de medidas urgentes en materia de urbanismo, y el Decreto-Ley 1/2010 en el que se introduce la posibilidad de que en los PDU se delimiten áreas residenciales estratégicas.

³ Las áreas urbanas son unidades basadas en municipios colindantes que representan una conurbación distintiva y unificada, una zona económica y socialmente interdependiente entre sí, que muestra un

restricciones topográficas, la principal dificultad para la gobernabilidad de las Comarcas Centrales radica en la ineficiencia de sus instrumentos para el desarrollo territorial, primando la gestión municipal de la región.

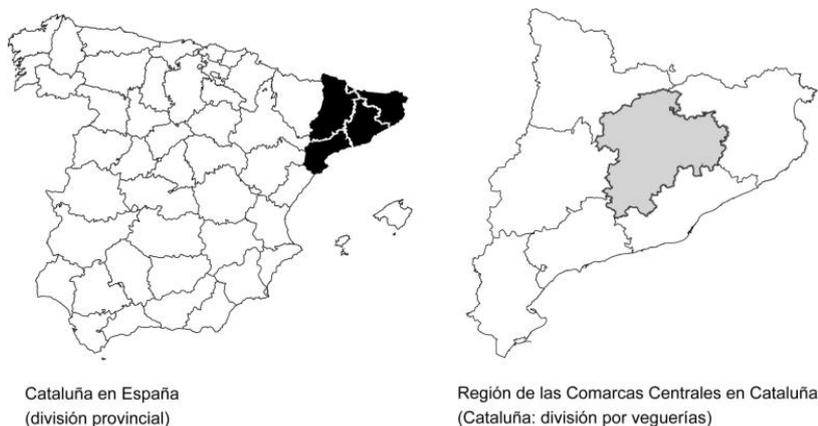


Fig. 1. Delimitación del ámbito de estudio.
Fuente: elaboración propia.

Además de la delimitación espacial, el análisis de caso se refiere al período acotado por las dos legislaturas de la coalición tripartita autodefinida como Gobierno Catalanista y de Izquierdas en la administración de la Generalitat (2003-2010)⁴. La relevancia de este período se inscribe en el marco de una profunda renovación de los instrumentos de planificación y gestión del territorio, impulsado a partir de 2004 desde el Programa de Planeamiento Territorial⁵. En particular, nos referimos a la reciente implementación del Plan Territorial Parcial de las Comarcas Centrales (nivel regional) y los Planes directores urbanísticos redactados para la ordenación de sus respectivas áreas urbanas (Conca d'Òdena, Pla del Bages y Plana de Vic) (Fig. 2)⁶. Partiendo del análisis de los casos, pretendemos argumentar que el diálogo entre los instrumentos de ordenación supramunicipal, en la escala regional y de las áreas urbanas, resulta análoga a la relación que se establece entre el planeamiento general y el planeamiento derivado en la escala urbana. En tanto planes de carácter físico, confirman la correspondencia instrumental (las estrategias, la gestión y las normas de ordenación territorial) entre los niveles de un modelo territorial común.

crecimiento urbano contiguo. Desarrollado originalmente en el contexto francés, el concepto de área urbana (*aire urbaine*) se aplica a las unidades demográficas que abarcan el mapa nacional francés de municipios colindantes (comunidades). Fuente: INSEE (Institut National de la Statistique et des Études Économiques).

⁴ Nos referimos a la coalición conformada por el Partit dels Socialistes a Catalunya – Ciutadans pel Canvi – Iniciativa per Catalunya – Esquerra Republicana de Catalunya.

⁵ En 2004 el Programa de Planeamiento Territorial se dota notoriamente de personal y se refuerza su posición en el seno del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (DPTOP).

⁶ Los tres planes mencionados son el objeto de un reciente estudio de caso comparado (Elinbaum, 2012a).

En este artículo utilizamos la palabra “modelo” para referirnos a la expresión formal de una determinada voluntad política para otorgar coherencia territorial a las múltiples iniciativas de las administraciones locales. En tanto proyecto futuro del territorio, el modelo requiere una organización administrativa encargada de dirigir las actuaciones mediante tres principios de acción: “racionalidad” según unos objetivos explícitamente formulados, “planificación” mediante la priorización de los objetivos, y “cooperación” interadministrativa para concertar las actuaciones de incidencia territorial según los objetivos (Galiana, 2010). Aunque “modelo” también resulta de la combinación de planes con tendencia estratégica u operativa. Como explica Faludi (1994), el planeamiento estratégico establece un marco de referencia amplio para guiar las actuaciones de los niveles menores, mientras que el planeamiento operativo sigue patrones pre-establecidos, opciones definidas, abordando problemas menos complejos y más rutinarios.

Para responder a los objetivos planteados, estructuramos este artículo en tres apartados: el primero se inicia con la contextualización del caso de estudio, el planeamiento supramunicipal recientemente implementado en las Comarcas Centrales de Cataluña; en el segundo se analizan los problemas y las pautas para articular los instrumentos mencionados en el punto anterior; por último se concluye con la enumeración de las estrategias para articular los planes supramunicipales en distintas escalas de intervención y sobre un mismo territorio.

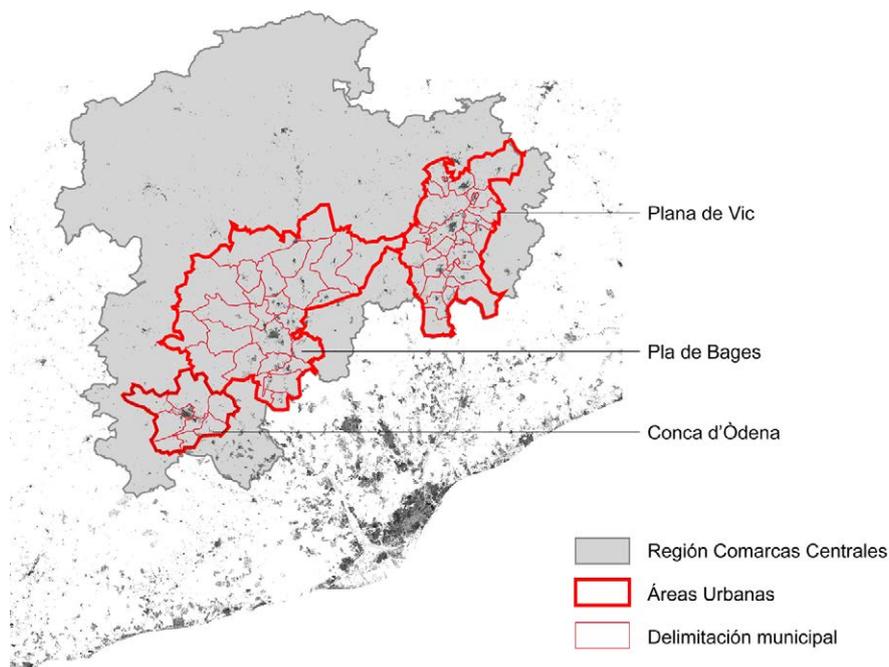


Fig. 2. Relación de los ámbito de planeamiento de los casos de estudio.
Fuente: elaboración propia.

2. El planeamiento físico en un marco legal fragmentado. El caso de las Comarcas Centrales de Cataluña

Con la restauración de la democracia y la obtención de las competencias de planeamiento territorial a nivel autonómico, durante casi dos décadas, el desarrollo de los planes supramunicipales de la LPT 1983 es prácticamente nulo. Sin embargo, a finales de 2003, con la entrada del Gobierno catalanista de izquierdas en la administración de la Generalitat y la renovación en 2004 del Programa de Planeamiento Territorial, se reafirma la confianza en la ordenación supramunicipal. De este modo, la administración catalana se apoya en el nivel regional como nuevo marco de referencia del sistema de planeamiento, al igual que otros gobiernos regionales europeos.

Pese a la coherencia entre los instrumentos y las escalas territoriales que se establecen en las leyes (Tabla 1), en la práctica, la fragmentación del planeamiento urbanístico y el territorial dificulta la articulación de los planes debido a tres restricciones (Bassols, 2004): a) la propia escala, concepción y ambición de la política territorial y sus instrumentos exigen un tipo de relaciones con la planificación urbanística de mayor calado que la que habitualmente se da entre los planes territoriales y municipales; b) la ausencia de una administración territorial que soporte las nuevas relaciones interadministrativas con proyección sobre las conexiones territorial y urbanística; y c) las vinculaciones del TRLUC 2005, entre planificación urbanística y territorial, son principios genéricos planteados sin el complemento de unas técnicas jurídicas adecuadas.

Asimismo, de la relación entre las leyes de política territorial (LPT 1983 y Ley 1/1995) y la legislación urbanística (TRLUC 2005) se desprenden diferentes tipos de vínculos (Bassols, *op. cit.*). En primer lugar, el Plan Territorial General, en tanto marco de coherencia, impone “sus orientaciones a todos los planes, programas o acciones con incidencia territorial” (art. 11, LPT 1983). Así, la LPT 1983 y la Ley 1/1995 plantean implícitamente un sistema de planeamiento para Cataluña, basado en la jerarquía “en cascada” de los distintos instrumentos. En segundo lugar, debido al mayor grado de concreción, la vinculación de los planes territoriales parciales con respecto al planeamiento municipal es mucho más estricta que la del Plan Territorial General. Como se indica en la LPT 1983, los planes territoriales parciales pueden contener determinaciones vinculantes para los espacios de interés natural, los emplazamientos para infraestructuras y la planificación urbanística (art. 12, letras b, d y g).

Además, para que el planeamiento territorial y sus determinaciones alcancen operatividad y eficacia, se exige que el planeamiento urbanístico facilite su cumplimiento mediante una relación instrumental y de cooperación interadministrativa (art. 13 y 15 TRLUC). Esta vinculación del planeamiento urbanístico a la efectividad del planeamiento territorial es todavía más exigible en relación al Plan Territorial General, que tiene formalmente rango de Ley. El TRLUC 2005 determina que “el ejercicio de las competencias urbanísticas debe garantizar, de acuerdo con la ordenación territorial, el objetivo del desarrollo sostenible” (art. 3.3). No obstante, en este caso, el concepto de “desarrollo sostenible” trasciende la definición voluntarista de “utilización racional del territorio y el medioambiente” (Bassols, *op. cit.*). Así, el TRLUC determina parámetros de marcado carácter territorial que condicionan el desarrollo urbanístico para la configuración del modelo de ocupación del suelo (art 3.2). En concreto, se exige un informe medioambiental (Decreto 287/2003) que acompañe la documentación de los Planes municipales para argumentar los criterios de sostenibilidad de la ordenación urbanística (art. 59.3.b).

En definitiva, el TRLUC determina parámetros de marcado carácter territorial que condicionan el desarrollo urbanístico para la configuración del modelo de ocupación del suelo (art 3.2).

Sistema legal	Tipo	Figura	Ámbito
PLANEAMIENTO TERRITORIAL (LPT 1983)	General	Plan Territorial General (PTG)	Cataluña
	Parcial	Plan Territorial Parcial (PTP)	Ámbitos funcionales territoriales (AFT)
		Plan Director Territorial (PDP)	Comarca o agrupación de municipios
Sectorial	Plan territorial Sectorial (PTS)	Cataluña	
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO (LUC 2002 / TRLUC 2005)	General	Plan Director Urbanístico (PDU)	<i>Ad hoc</i> (plurimunicipal / área urbana)
		Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM)	Municipio
	Derivado	Plan Parcial (PP)	Sector
		Plan Especial (PE)	Sector
Plan de Mejora Urbana (PMU)		Sector	

Tabla 1. Instrumentos de la LPT 1983 y de la LUC 2002 (Jerarquía descendente).
Fuente: elaboración propia.

3. La interrelación entre los planes supramunicipales en las Comarcas Centrales

A principios de 2004, dos décadas después de la aprobación de la LPT 1983, la voluntad de los responsables del Programa de Planeamiento Territorial radica en establecer un ambiente propicio para el proceso de tramitación de los planes supramunicipales (Baulies, 2010). Frente a la rígida vinculación instrumental del planeamiento según los dos textos legislativos mencionados, se plantean cinco retos relevantes para potenciar el vínculo entre los dos tipos de instrumentos de ordenación supramunicipal, los territoriales y los urbanísticos. Nos referimos a las estrategias para la elaboración de los planes, la determinación de un nuevo marco de referencia común para los niveles de planeamiento, la “calibración” del alcance de los planes supramunicipales, las previsiones para la gestión de las políticas regionales, y el impulso de la horizontalidad de los niveles de planeamiento mediante la implementación de una temática común y la reestructuración de “lo local” al límite del suelo urbanizable.

3.1. Estrategias para la elaboración de los planes

Como ya mencionamos, en la LPT 1983 se establece la secuencia para la redacción de los planes supramunicipales. En particular, se requiere que primero se elabore el marco general para pasar después a las previsiones parciales. Así, en el Plan Territorial General se señalan esquemáticamente los tres niveles de actuación (Carbó, 1995): el del propio Plan General Territorial (el planeamiento autonómico),

el nivel de los planes territoriales parciales (el planeamiento regional), y el nivel de los sistemas de propuesta y reequilibrio plurimunicipal (el planeamiento de las áreas urbanas)⁷. Sin embargo, los responsables del Programa de Planeamiento Territorial optan por emprender directamente la elaboración de los planes territoriales parciales y los planes directores urbanísticos sin proceder a la revisión del Plan Territorial General vigente desde 1995 (Nel-lo, 2012). Conceptualmente, mediante la opción de un camino inverso, el Plan Territorial General quedaría sustituido hasta que la aprobación de los siete planes territoriales parciales lo revise de facto (tabla 2)⁸.

Asimismo, el TRLUC 2005 determina que los PDU deben ser coherentes con las determinaciones del Plan Territorial General y los planes territoriales parciales, pero no implica que deban redactarse después. Por tanto, la implementación *ad hoc* de los PDU potencia la complementariedad entre los instrumentos supramunicipales, enriqueciendo el proceso de elaboración de los planes territoriales parciales y su ajuste a una escala más detallada. En este sentido, el PDU del Bages puede considerarse en cierta medida un avance del PTP de las Comarcas Centrales. Parte de la problemática regional se encauza a través de este PDU (redactado previamente) que luego queda subsumido como una propuesta propia del plan territorial⁹. Asimismo, los PDU colaboran en la elaboración del planeamiento territorial parcial cuando se redactan simultáneamente. En este caso, los PDU son una “norma espacializada” que aumenta la eficiencia del plan territorial parcial (Esteban, 2009), transfiriendo decisiones y propuestas discutidas en la escala urbanística a la regional. De este modo, la funcionalidad y flexibilidad en la delimitación del territorio supramunicipal convierte a los PDU en un complemento de los planes territoriales parciales o en mecanismos ejecutivos de los mismos.

<i>Nuevo marco de referencia</i>	<i>Revisión</i>	<i>Coherencia propositiva</i>	<i>Coordinación</i>
ΣPTP	PTG	Planes territoriales sectoriales Planes directores urbanísticos	POUMs

Ámbito del planeamiento supramunicipal

Tabla 2. Simplificación del sistema de ordenación territorial.
Fuente: elaboración propia sobre esquemas de Esteban (2007).

⁷ Los sistemas de propuesta plurimunicipales responden a dos grandes criterios: el reequilibrio interno del ámbito metropolitano y el reequilibrio global de Cataluña. Posteriormente, la identificación de los sistemas de propuesta permite argumentar la delimitación de algunos PDU.

⁸ Como se explica en la Memoria del PTP de las Comarcas Centrales, “(...) existen diversos motivos para esta elección (avanzar el Plan Territorial General mediante los planes territoriales parciales): No demorar más tiempo las propuestas de ordenación que reclama el territorio en la escala que permiten los planes territoriales parciales, que puede tener un grado de detalle seis veces superior al que es posible en un plano de toda Cataluña; y obtener los máximos resultados posibles dentro del mandato. Volver a empezar por la revisión del Plan Territorial General seguramente no hubiera permitido culminar la elaboración de ningún plan territorial parcial en este plazo; aprovechar estudios y trabajos realizados en los años anteriores a 2004 en la elaboración de algunos planes territoriales parciales”. Agregado del autor entre corchetes.

⁹ Como explica Esteban (2009), “...esta relación instrumental también se evidencia con un ejemplo similar, pero a la inversa. A diferencia del PDU del Bages, el PDU de la Vall d’en Bas y la Vall del Ges –específicamente redactado para ejecutar el túnel de Bracons– pierde vigencia con la aprobación del PTP de las Comarcas Centrales.” Esteban, Juli (2009). Entrevistado por el autor.

3.2. Un nuevo marco de referencia común

Como se dijo, en el Plan Territorial General se define el modelo de referencia para el resto de planes, programas y actuaciones que afectan al territorio catalán. Consecuente con la LPT 1983 (art. 11), se fija el modelo territorial y se determinan las directrices y contenidos para los planes territoriales parciales. Sin embargo, desde la administración autonómica (2003-2010) se presta una atención prioritaria al planeamiento territorial parcial, considerando que el nivel regional es el idóneo para replantear los distintos niveles de planeamiento supramunicipal (Esteban, 2006). A partir de ese momento, la expresión sintética de la estructura de planes en forma de cascada deja de tener una lectura lineal y unívoca. La redacción simultánea de los planes territoriales parciales permite ajustar los objetivos territoriales para toda Cataluña, considerando las dinámicas socio-económicas actuales (muy distintas a las condiciones en las que se redactó el Plan Territorial General, quince años atrás). Así, el desarrollo del planeamiento territorial parcial, mediante ámbitos más controlables como las veguerías restablecidas en 2010-, permite el aumento de la eficiencia y el progresivo enriquecimiento de las determinaciones para el contenido del futuro Plan Territorial General (Baulies, 2010).

Además, la metodología introducida por los responsables del Programa de Planeamiento Territorial permite traducir el esquematismo cuantitativo del Plan Territorial General en una propuesta “territorializada”. En el caso del PTP de las Comarcas Centrales se define de forma gráfica y reglamentaria la estructura regional como guía para el planeamiento municipal y sectorial. En particular se enfatizan dos cuestiones. Primero, se determina el carácter vinculante de su contenido, especialmente aquellas variables asociadas a los “asuntos relativos al suelo” y a la protección de los espacios libres.¹⁰ Segundo, se propone un lenguaje gráfico homogéneo y tipificado para facilitar la coherencia espacial con el resto de planes territoriales parciales. En definitiva, la nueva administración otorga al planeamiento territorial parcial el rol de nueva referencia global para el resto de planes (incluso para el Plan Territorial General). De este modo, la región se convierte en el nivel estratégico para replantear la estructura de los diferentes niveles del planeamiento supramunicipal, y consolidar una matriz que facilite la coherencia espacial de las políticas territoriales (Fig. 3).

¹⁰ A diferencia de los planes territoriales convencionales, generalmente asociados a una regulación *soft*, los planes territoriales parciales son plenamente vinculantes para el planeamiento municipal. (Fernández, 2008).

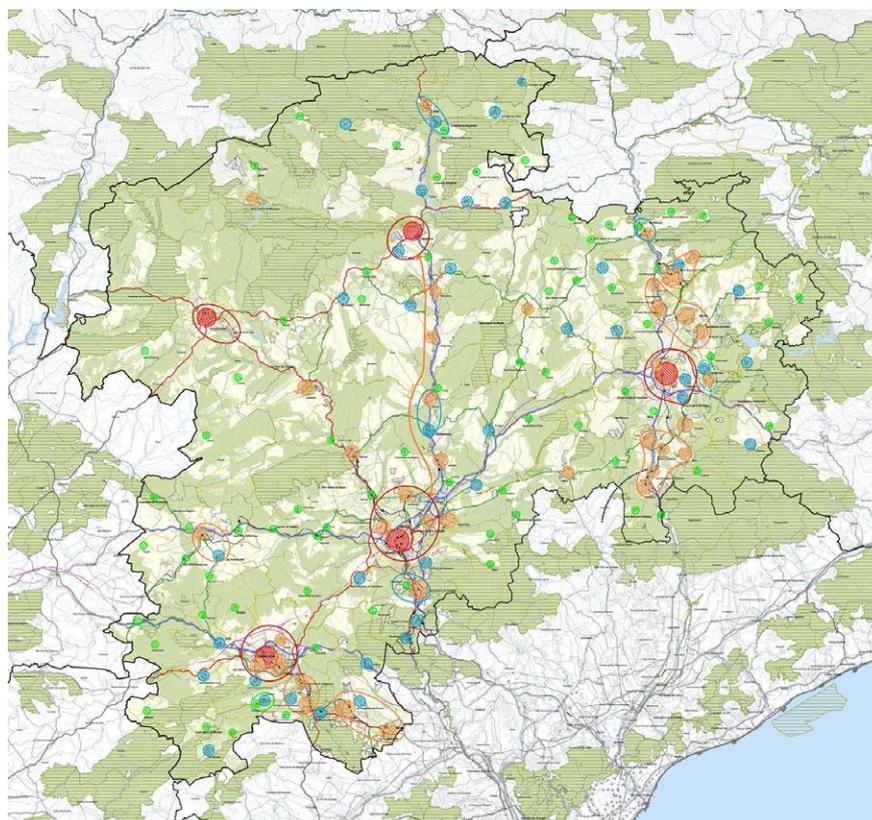


Fig. 3. PTP de las Comarcas Centrales, vertebración territorial.
Fuente: Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Catalunya.

3.3. El alcance de los planes supramunicipales

Considerando el riesgo de obsolescencia que históricamente caracteriza al planeamiento y la falta de experiencia de los instrumentos supramunicipales, los responsables del Programa de Planeamiento Territorial optan por una definición aparentemente modesta para el contenido de los planes (Nel-lo, 2011, *op. cit.*). Con esto se pretende evitar una aproximación de carácter omnicompreensivo restringiendo el alcance de los planes territoriales parciales a tres aspectos básicos: espacios libres, infraestructuras y asentamientos (Nel-lo, 2006). Este recorte temático se justifica en criterios de prudencia disciplinar y administrativa (Nel-lo, *ibíd.*). Pero sobre todo, el contenido reducido y tipificado de los “tres sistemas básicos del territorio” permite que el planeamiento territorial parcial incorpore el lenguaje físico en sus propuestas. El lenguaje propositivo de los PTP se expresa en “áreas” (de descripción, de objetivo, de definición de políticas, de norma y de actuación), en “puntos” (o nodos) y, finalmente, en “líneas” (trazados, esquemas y reservas) (Esteban, 2007). En el caso del PTP de las Comarcas Centrales se determinan, por ejemplo, áreas de protección especial como Montserrat o Les Guilleries, se potencian nodos territoriales como Manresa, Igualada y Vic, y se delimitan reservas lineales como las previstas para el futuro eje transversal ferroviario.

En cuanto a la legislación urbanística, el TRLUC 2005 (art. 56.2) se refiere con gran laconismo al contenido sustantivo de los PDU. En efecto, según se interprete la ley, el contenido de los PDU puede ser “exhaustivo” o “específico”, pudiendo asumir una mayor o menor complejidad según el objetivo de su formulación¹¹. En primer lugar, los PDU pueden incorporar un alcance exhaustivo para la ordenación de las áreas urbanas. Aunque el carácter comprensivo de los PDU es distinto al de los planes municipales, ya que en estos últimos se deben abordar todos los usos y partes del espacio. En efecto, el contenido “general” de los planes municipales se debe a su alcance facultativo para otorgar coherencia a los usos del suelo, a las actividades y la propiedad. En cambio, los PDU pueden ser instrumentos urbanísticos y a la vez selectivos, tanto en la delimitación de su ámbito de planeamiento, como en los contenidos y la normativa. El alcance de estos planes se debe a un posicionamiento sistémico y holístico, en el cual la integridad del proyecto depende de muchas más variables, incluyendo también la forma urbana. En segundo lugar, los PDU pueden sustituir a los planes especiales en aquellos aspectos que se considere oportuno regular de manera “específica” y desde una óptica plurimunicipal (Esteban, 2001). Dentro de las determinaciones propias de los PDU podemos referirnos, entre otras, a las “medidas de protección del suelo no urbanizable” y a la “concreción y delimitación de las reservas de suelo para las grandes infraestructuras”, que son dos campos de acción específicos, propios del planeamiento especial¹². De este modo, la singularidad de los PDU radica en que pueden implementarse para responder a diversas temáticas territoriales y, a la vez, abordar ámbitos significativos que requieran un tratamiento de conjunto. En relación a esto último, se propone una clasificación para los PDU mediante seis temas específicos (Nel-lo, 2006, *op. cit.*): preservación del patrimonio, comarcas de montaña, áreas residenciales estratégicas, grandes infraestructuras, sistema costero y áreas urbanas, que es el tipo que analizamos en este artículo.

Además de la temática mencionada, los tres PDU analizados también incorporan el contenido de las tres capas de los PTP (espacios libres, asentamientos e infraestructuras de la movilidad), siendo el PDU de la Conca d'Òdena el que mejor expresa el diálogo con el PTP de las Comarcas Centrales. En este PDU, por ejemplo, se vinculan las clasificaciones del suelo no urbanizable de carácter urbanístico, propias de los planes municipales, con las normas de ordenación territorial (protección especial, protección territorial y protección preventiva). Sin embargo, en algunos PDU se determinan nuevas capas para tratar de manera independiente temas específicos de la escala de las áreas urbanas, por ejemplo, el patrimonio o el paisaje. En el caso del PDU del Bages, la identificación de ejes patrimoniales (recorridos fluviales asociados a las antiguas colonias industriales) se considera como un nuevo nivel estructural que colabora en la vertebración del área urbana. En cambio, en el caso del PDU de la Plana de Vic, el paisaje es el principal componente estructural del ámbito. Entre otras operaciones, la determinación de esta capa permite argumentar la delimitación de la “Ciudad Agraria” como un ámbito plurimunicipal de desarrollo rururbano.

¹¹ Como sugiere Bassols (2004), “(...) la autodisposición material de los PDU puede presentar una serie de ventajas por su flexibilidad. No obstante, también produce una serie de lagunas reglamentarias, ambigüedades y discrecionalidades que pueden repercutir negativamente en su funcionamiento. Así pues, en cada caso, los PDU deben concretar mediante la documentación un nuevo marco reglamentario y criterios específicos para su seguimiento”.

¹² A modo de ejemplo de planeamiento especial implementado mediante la figura del plan director, Esteban (2001) señala el caso del Plan Director Urbanístico del Sistema Costero (2005), que tiene la finalidad específica de proteger el suelo no urbanizable de la franja litoral.

Pese a la similitud de contenidos, las capas de los PDU son más que un índice temático para las actuaciones o una síntesis de los componentes territoriales. Las capas son sobre todo un mecanismo de interrelación normativa para los proyectos estratégicos. Así, una de las aportaciones más relevantes de los PDU radica en evitar la mirada lineal sobre el territorio para superar el carácter genérico de los planes municipales y la especificidad de los planes sectoriales.

3.4. La gestión de las políticas supramunicipales

Como mencionamos, la LPT 1983 otorga a los planes territoriales parciales un carácter físico vinculante, aunque no excluye que planteen políticas de carácter estratégico para el desarrollo económico y social de cada veguería. En general, entre otras proyecciones, los planes territoriales se basan en la evolución de los parámetros poblacionales. No obstante, la metodología adoptada desde el Programa de Planeamiento Territorial se apoya también en la evolución del PIB y la creación de puestos de trabajo como variables independientes¹³. Mediante esta hipótesis se contemplan incrementos quinquenales “moderados” de lugares de trabajo: 1,25% en los dos primeros quinquenios (2006-2011) y 1% en los tres quinquenios restantes (2011-2026)¹⁴. Además, se prevé un observatorio de las dinámicas territoriales para ajustar o replantear el modelo mediante la revisión de los planes territoriales a corto y mediano plazo (Tabla 3)¹⁵. Así pues, la actualización del escenario socioeconómico que prevé el Plan Territorial General es tan importante como los mecanismos de seguimiento para “preservar” el planeamiento.

Evolución de los planes territoriales parciales	Proceso de elaboración Seguimiento Modificación y adaptación Incorporación de actuaciones de “interés territorial”
---	---

Tabla 3. Evolución del planeamiento territorial parcial.
Fuente: Esteban (2011).

A diferencia de los planes municipales, los PDU son figuras urbanísticas con determinaciones a largo plazo, sincronizadas con el horizonte 2026 de la planificación territorial. Por esta razón, se deben determinar en cada caso los criterios para su seguimiento, modificación o revisión. De este modo, atendiendo a las exigencias de cada territorio, en los tres PDU analizados se proponen distintos tipos de administraciones posibles para impulsar la gestión del plan. Primeramente, se prioriza el rol de las administraciones públicas para la gestión supramunicipal, como los consejos comarcales o las mancomunidades, aunque también se prevén

¹³ Como explica Nel-lo (2007), “ el método de proyección utilizado fue el establecido por el arquitecto Josep M. Carrera y la economista Maria Antònia Monés. El modelo parte de considerar la demanda de lugares de trabajo que puede derivarse de una determinada evolución del PIB como variable independiente. La demanda agregada resultante es después cruzada con la evolución previsible de la pirámide demográfica y las tasas de ocupación.”

¹⁴ «Plan Territorial Parcial de las Comarcas Centrales». Proyecto. Barcelona, DPTOP, Generalitat de Catalunya, aprobación definitiva setiembre 2008, Volumen I, 2-15.

¹⁵ Como señala Esteban, “(...) para la revisión de los planes territoriales se prevé configurar una especie de observatorio que permita para cada territorio la elaboración de informes trimestrales de lo que está pasando, y que anualmente podamos dibujar un plano con la evolución de los factores más relevantes. Todo este grueso de información nos debe permitir evaluar si las dinámicas se producen de acuerdo con tendencias previstas o si por el contrario, aparecen nuevas direcciones de cambio y hay que considerar medidas complementarias, o replantear el modelo en su caso.” (Baulies, 2010).

asociaciones mixtas. Por ejemplo, en el PDU del Bages se proponen diferentes tipos de asociaciones *ad hoc* adecuadas al carácter de cada actuación. Mientras que en el PDU de la Plana de Vic se plantea un ambicioso “pacto con el territorio” que vincula a la administración, a los granjeros y a los propietarios de suelo. Sin embargo, debido a la ausencia –o debilidad– de las administraciones intermedias para impulsar el planeamiento supramunicipal, más que programas concretos, los PDU establecen condiciones para la gestión de las futuras actuaciones municipales o sectoriales. Así, los criterios para el desarrollo urbanístico de las áreas urbanas no proceden solo de las circunstancias del entorno social o económico, sino sobre todo de las condiciones físicas y de la configuración del lugar. Delimitados por la forma física (la identificación de los elementos estables del territorio), en los PDU se plantea una hipótesis de estructura urbana supramunicipal y una guía para priorizar las actuaciones a medio-largo plazo. Evidentemente, desde la perspectiva local, basada en objetivos tangibles dentro de una legislatura de cuatro años, el planeamiento supramunicipal puede suponer actuaciones rupturistas. En general, los conflictos surgen por las reservas de suelo urbanizable para las grandes infraestructuras, o bien por las propuestas de algunas grandes expansiones, como el Ensanche Norte en Òdena (Fig. 4), que suponen un incremento del doble, o más, de la planta urbana actual.

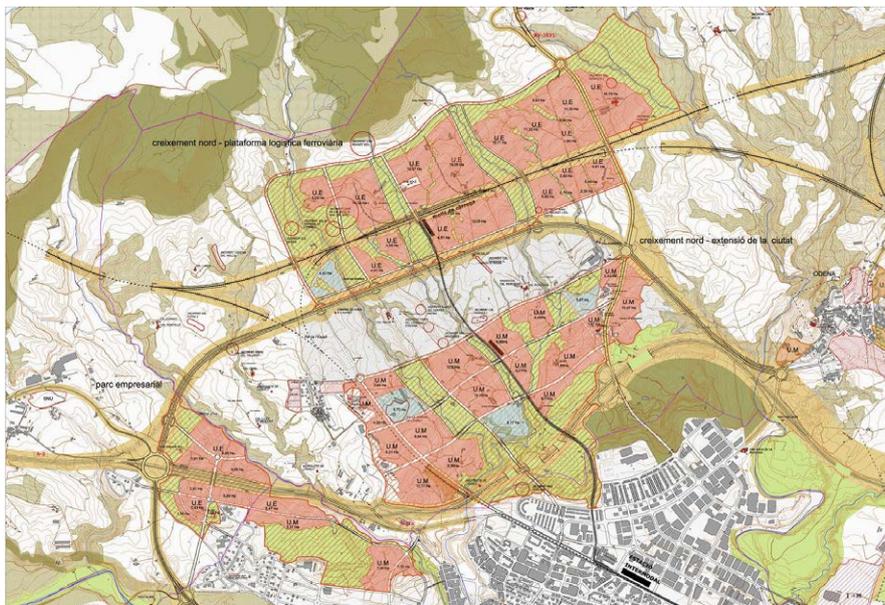


Fig. 4. Ensanche Norte en Òdena, propuesto por el PDU de la Conca de Òdena.
Fuente: Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Catalunya.

3.4.1. Dos lógicas de gestión de la planificación territorial

A diferencia del planeamiento municipal o regional, en los PDU se aborda la escala idónea para la ordenación física de las áreas urbanas. No obstante, la experiencia muestra que, por sí misma, la aprobación de los planes supramunicipales no garantiza su efectividad (Nel-lo, 2011, *op. cit.*). Por tanto, además de los PDU, desde el Programa de Planeamiento Territorial se implementan otros instrumentos para aumentar la eficiencia de las políticas territoriales: las ayudas a los ayuntamientos

para la revisión del planeamiento urbanístico, los informes sobre el contenido del planeamiento municipal en trámite, y otros PDU complementarios como el de las *áreas residenciales* estratégicas (AREs). El primer instrumento mencionado radica en promover e impulsar el proceso de revisión del planeamiento urbanístico local¹⁶. El segundo, el informe urbanístico y territorial, tiene origen en la normativa europea de evaluación de planes y programas que obliga a que todo nuevo plan urbanístico disponga, desde su tramitación, de un documento de referencia para que la autoridad ambiental establezca su compatibilidad con la normativa vigente (Ley 6/2009). Finalmente, los PDU de las AREs permiten identificar posibles sectores de gestión para desarrollar vivienda asequible, mediante el Decreto-Ley 1/2007 que les otorga la capacidad de reclasificar el suelo.

Con miras a la consolidación del modelo territorial, los tres instrumentos mencionados se complementan con los PDU para la ordenación de las áreas urbanas, aunque responden a dos estilos de gestión diferentes. En los PDU de las áreas urbanas se prevé la gestión “coordinada” (unitaria) de las actuaciones. En cambio, los otros tres instrumentos se apoyan en la gestión “pieza a pieza” (adaptativa)¹⁷. De este modo, la consideración del planeamiento urbanístico municipal como variable del plan territorial permite regular la región desagregándola municipio a municipio. En definitiva, la combinación de ambos estilos de gestión, unitario y adaptativo, permite ampliar la interrelación entre los actores en el tiempo, facilitando la ejecución de los objetivos de la planificación territorial.

3.5. Planeamiento horizontal

En el apartado 2 argumentamos que el rol de los planes territoriales parciales y de los PDU –respectivamente como nuevo marco de referencia global y eslabones entre la ordenación territorial y el urbanismo– permite disminuir la fragmentación del proceso práctica-legislación. Así, los responsables del Programa de Planeamiento Territorial promueven la horizontalidad del planeamiento supramunicipal según un proceso simultáneo de retroalimentación permanente, que además permite acelerar el proceso de redacción de los planes. La horizontalidad del planeamiento se basa en tres criterios: la implementación de las tres capas como estrategia común, la visión integrada de las expectativas municipales en suelo urbano y la reestructuración de “lo local” al límite del suelo urbanizable.

3.5.1. Tres capas como estrategia común

En la práctica, los procesos de planeamiento y de planificación se abordan simultáneamente y a ritmos diversos. Están liderados por múltiples actores con perspectivas a menudo no coincidentes y con diferentes capacidades de decisión, tanto espacial como presupuestaria y política (Folch, 2004). En efecto, la descoordinación sectorial condiciona la forma del territorio de manera irreversible a corto plazo. Las repercusiones más evidentes de los procesos de urbanización del territorio son el consumo indiscriminado del suelo y la ejecución de las

¹⁶ Como señala Nel-lo (2011), se realizaron siete convocatorias a las cuales se acogieron 697 municipios (de 947), con un presupuesto cercano a los 18 millones de euros.

¹⁷ Las formulaciones tecnocráticas y sociocráticas pueden considerarse conceptualmente como “unitarias” o “adaptativas” (Borri *et al.*, 1997). Los planes operativos se plantean con una visión unitaria, son *blueprints*. Una vez adoptados, son una guía explícita para la acción. Su adopción implica una imagen finalista y la consideración temporal se restringe a un programa por etapas pautadas. En cambio, los planes estratégicos requieren una aproximación adaptativa, ya que involucran la coordinación de un gran número de actores.

grandes infraestructuras de la movilidad (Folch, 2003). No obstante, frente a esta situación, desde el Programa de Planeamiento Territorial se procura la elaboración “concurrente” de los instrumentos supramunicipales, como un ejercicio de interacción entre el planeamiento territorial parcial y sectorial (Nel-lo, 2010).

Mediante los “tres sistemas básicos del territorio” (espacios libres, asentamientos e infraestructuras de la movilidad) se instaura una estrategia común para la coordinación de las líneas de decisión autónoma de los distintos departamentos, secretarías y empresas públicas de la Generalitat. De este modo, el contenido “reducido” del PTP de las Comarcas Centrales permite acelerar la tramitación de los planes, y promover la transversalidad de las distintas decisiones de planificación sectorial. En este sentido, las “tres capas” no son sólo una simplificación organizativa del contenido de los planes, sino también una guía para la gestión intra-administrativa. La capacidad integradora de las tres capas se basa en que coinciden con los temas sectoriales estructurales propios del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (DPTOP) (Esteban, 2012). Así, el “planeamiento concurrente” apoyado en la tematización normativa, permite evitar que los planes territoriales se conviertan en un compendio de las actuaciones sectoriales en trámite.

3.5.2. Reestructuración de “lo local” al límite del suelo urbanizable

Como se indica en la legislación vigente, los planes territoriales y los PDU son plenamente vinculantes para el planeamiento urbanístico municipal. La aplicación de estos vínculos puede ser directa, como en el caso de las normas sobre los usos del suelo no urbanizable; o diferida cuando requiera una concreción posterior a través del planeamiento municipal, como en el caso de las estrategias de desarrollo (crecimiento potenciado, medio, moderado, etc.) establecidas para cada uno de los núcleos de la región. No obstante, las protecciones que se plantean en el planeamiento territorial parcial trascienden el carácter meramente normativo. En conjunto, estas protecciones (especial, territorial y preventiva) regulan las actividades en suelo rústico, pero también influyen en el desarrollo de los núcleos urbanos “desde afuera”. Es decir, desde una perspectiva supramunicipal, los planes territoriales fijan el ámbito de “lo local” al límite del suelo urbanizable. Así, se considera al conjunto de núcleos como las partes de una única ciudad ciudad-territorio— o, como sugiere Esteban (2006), como el “patrimonio urbano del territorio”. Consecuentemente, la cartografía del PTP de las Comarcas Centrales prescinde de las referencias del espacio urbano aunque enfatiza su delimitación. Esta visión sintética del territorio —los asentamientos como un archipiélago de elementos estancos— restablece dos ámbitos de gestión diferenciados: la “administración de los núcleos consolidados”, confirmando el interés y la capacidad de los ayuntamientos para el desarrollo urbano; y la “administración del suelo no urbanizable” como competencia implícita de la administración autonómica (Fig. 5).

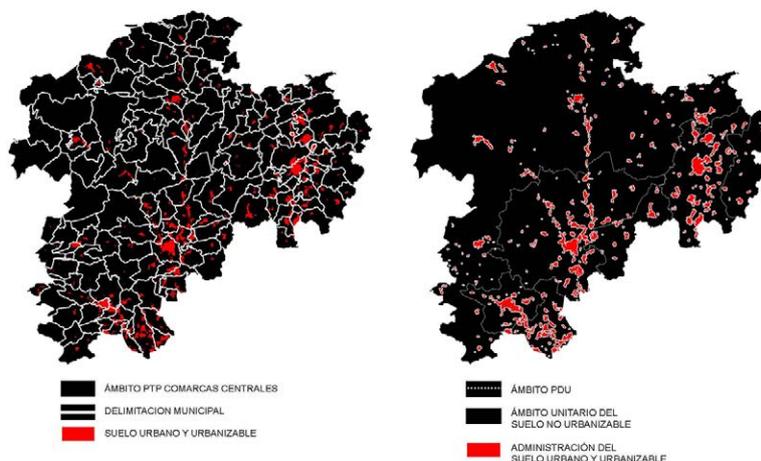


Fig. 5. De la fragmentación municipal a la reestructuración de “lo local” al límite del suelo urbanizable.
Fuente: elaboración propia a partir de la documentación de los planes y la cartografía del ICC.

3.5.3. Integración de las expectativas municipales en suelo urbano

En la escala de las áreas urbanas, el rol de los PDU radica en vincular las actuaciones para el desarrollo urbano municipal con respecto a las estrategias de crecimiento por núcleo que se proponen en el planeamiento territorial parcial.¹⁸ En particular, el rol de los PDU radica en evaluar la capacidad para el crecimiento considerando el conjunto de municipios del área urbana pero, sobre todo, el modelo de distribución del crecimiento (Sabaté, 2011). Por tanto, de manera análoga al plan territorial parcial, los PDU permiten analizar las expectativas del planeamiento local vigente centrándose en la forma de la zonificación del suelo urbano plurimunicipal. En efecto, además de la consideración de los espacios libres territoriales, los PDU permiten exponer la visión integral de las áreas urbanas para presentar en un mismo “tablero” el diálogo omitido entre los diferentes agentes locales, públicos y privados, y descubrir la lógica de los diversos intereses plurimunicipales. Por ejemplo, en el plano “Iniciativas y áreas especializadas” (Fig. 6) del PDU de la Conca d’Odena se evidencian las tendencias y las expectativas del desarrollo terciario e industrial en el contexto del área urbana. Asimismo, en el PDU de la Plana de Vic se explicita el desencaje entre el planeamiento y el desarrollo urbano del territorio, tal como se indica en el plano “Ortodoxia y realidad” (Fig. 7). Por último, en el plano “Planeamiento vigente y red ambiental” del PDU del Bages (Fig. 8) se indica la repercusión territorial de las acciones locales fragmentadas según cuatro tipos de puntos críticos: la superposición de usos, la debilidad de conexión, la ocupación y el crecimiento. En definitiva, la implementación de los PDU permite abordar la visión integral de la ciudad real, constituyendo un marco excepcional en el que los proyectos fragmentados del planeamiento plurimunicipal pueden evaluarse y reestructurarse.

¹⁸ Como sugiere Esteban “(...) el crecimiento demográfico prevé diferentes espacios y puntos de atracción. Así, la escala de los planes territoriales, que se corresponde a la división administrativa por veguerías es incómoda para el planeamiento urbanístico tanto por la forma como por el esquema de estas divisiones. Por eso resalta que los asentamientos son el objeto propio de los planes directores”. En Eizaguirre, Santi (redactor de las actas). «Jornada de debate en torno a la metodología empleada en la elaboración de los PDU». DUOT, ETSAB, UPC, Barcelona, 26 de Noviembre de 2005 (incluido en la documentación del PDU de la Plana de Vic).

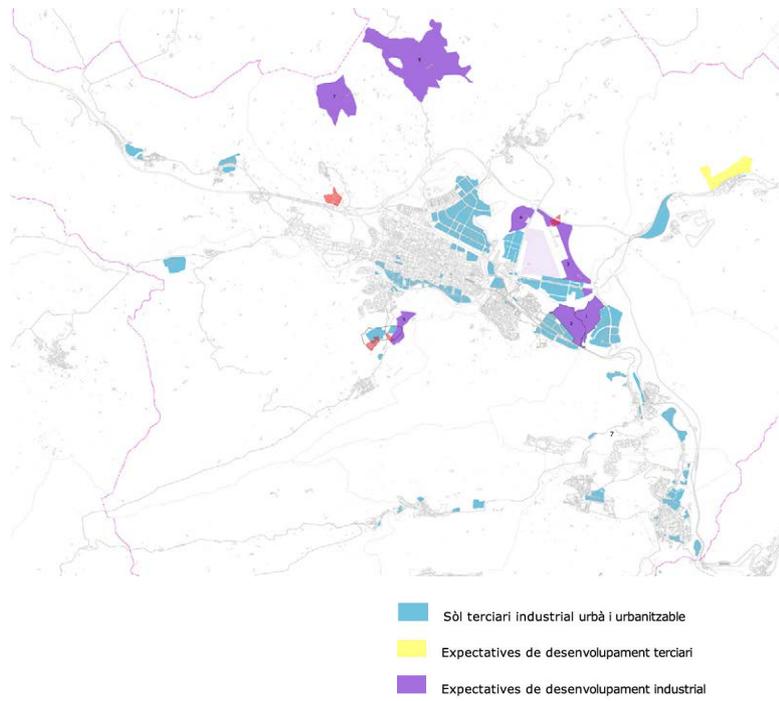


Fig. 6. Iniciativas y áreas especializadas.
Fuente: Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Catalunya.

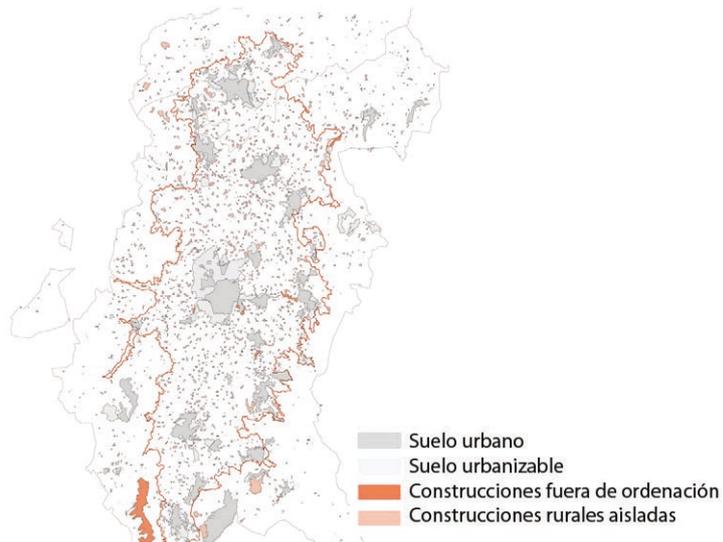


Fig. 7. "Ortodoxia y realidad". Interpretación del planeamiento vigente.
Fuente: Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Catalunya.

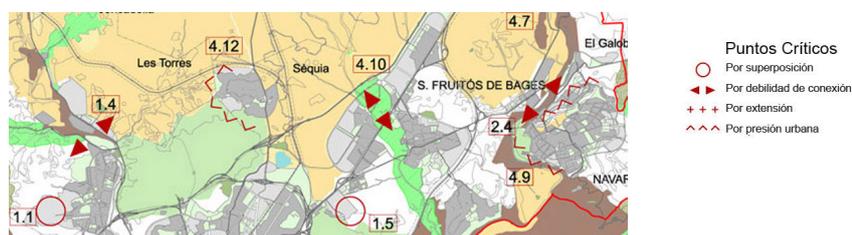


Fig. 8. Planeamiento vigente y red ambiental. Puntos críticos (detalle).
Fuente: Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Catalunya.

4. Conclusiones

A lo largo de este artículo verificamos cómo se producen las complejas interrelaciones entre los planes supramunicipales correspondientes a distintas escalas de intervención y cómo se modula, por parte de la administración, el alcance de los diferentes instrumentos de planeamiento supramunicipales para aumentar la eficiencia de las políticas territoriales. Considerando las proposiciones de partida, nos apoyamos en el estudio de caso del planeamiento supramunicipal de un ámbito específico, las Comarcas Centrales de Cataluña. En concreto, nos referimos a la interrelación entre el Plan Territorial Parcial de las Comarcas Centrales y los planes directores urbanísticos para la ordenación de sus áreas urbanas (Conca d'Òdena, Pla del Bages y Plana de Vic), redactados simultáneamente durante las legislaturas 2003-2010.

Así pues, concluimos que el diálogo instrumental entre el plan territorial parcial el marco de referencia– y los PDU –la norma espacializada– resulta análoga a la relación entre el planeamiento general y el planeamiento derivado. En tanto planes físicos, confirman la correspondencia instrumental entre los distintos niveles de un modelo común de planeamiento.

En cuanto a la relación entre los planes supramunicipales en Cataluña, verificamos que los PDU juegan un papel clave en la articulación de los dos sistemas legales vigentes, uno ligado a la ordenación territorial (LPT 1983) y otro al urbanismo (TRLUC 2005). En particular, los PDU facilitan el proceso de planeamiento horizontal –o concurrente– entre los planes regionales y los municipales. Este carácter horizontal del planeamiento se debe a tres razones relevantes: a) una razón de carácter administrativo (fijar una estrategia común para la coordinación de las líneas de decisión autónoma de los distintos departamentos, secretarías y empresas públicas de la Generalitat), b) una razón de carácter normativo (regular de manera global las actividades en suelo no urbano y urbanizable, fijando el ámbito de “lo local” al límite del suelo urbano), y c) una razón de carácter metodológico (modular el alcance de los diferentes instrumentos de planeamiento supramunicipal para gestionar las políticas territoriales y conseguir una buena relación física entre la ordenación propuesta, los núcleos existentes y la geografía del entorno). En definitiva, la horizontalidad de los planes supramunicipales resulta en un metaproyecto de la ciudad-territorio; una referencia territorial para el desarrollo fragmentado y diacrónico del planeamiento municipal y las actuaciones sectoriales.

Consecuentemente, gran parte de la eficiencia de los planes territoriales parciales radica en su contenido “reducido” a tres capas o temas básicos (espacios libres, infraestructuras de la movilidad y asentamientos). En cambio, la flexibilidad normativa y temática de los PDU permite que su alcance se adapte a las particularidades de cada territorio. Así, pueden tener una mayor o menor

complejidad según el objetivo de su formulación pudiendo, incluso, reemplazar a los planes territoriales parciales hasta su aprobación. Sin embargo, la horizontalidad del planeamiento sólo se establece entre los instrumentos que se impulsan desde la Generalitat, evidenciando la ausencia de una administración intermedia a nivel de las áreas urbanas. Paradójicamente, este vacío administrativo le permite a la Generalitat articular de manera eficiente la interrelación entre los planes supramunicipales, territoriales y urbanísticos, para acelerar su proceso de redacción. Se supera así la prelación del “planeamiento en cascada”, pero a costa de mantener un estilo *top-down* argumentado en la racionalidad tecnocrática de los especialistas.

En cuanto a la gestión de las políticas supramunicipales, la gestión unitaria de los PDU, basada en la visión integral y estructural de las áreas urbanas, constituye un marco excepcional en el que los intereses y proyectos fragmentados del planeamiento municipal pueden evaluarse y reestructurarse. De forma complementaria, de cara a aumentar la eficiencia del planeamiento territorial parcial, desde la administración autonómica se implementan otros instrumentos basados en la gestión adaptativa “municipio a municipio” (las ayudas a los ayuntamientos para la revisión del planeamiento, los informes sobre el contenido del planeamiento municipal en trámite, y los PDU de las AREs). Así pues, más que resultados finalistas, la interrelación entre los instrumentos de planeamiento supramunicipal permite alternar entre desarrollos guiados y desarrollos *ad hoc*, aprovechando las oportunidades de las situaciones y coyunturas particulares de cada territorio.

Por último, queda aún por ver si la gran orquestación del territorio mediante el planeamiento supramunicipal aprobado resiste el largo plazo o crea mecanismos informales y alternativos como parte del sistema. Asimismo, resultaría de particular interés evaluar la flexibilidad de los planes y el uso de la normativa como plataformas preparadoras y vehículo de acuerdos entre los diferentes actores, promoviendo un marco institucional propicio para la coproducción del planeamiento.

Bibliografía

- ALBRECHTS, Louis (2004): “Strategic (spatial) planning reexamined” en *Environment and Planning B, Planning and Design*, Vol. 31, p. 743-758.
- BASSOLS, Martín (2004): “Las relaciones entre la planificación territorial y la urbanística en la ley de urbanismo de Cataluña” en *Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*, núm. 209, p. 7.
- BAULIES, Xavier (2010): “Entrevista a Juli Esteban: el com-s’ha-fet dels plans territorials de Catalunya” en *Butlletí d’Innovació i Recerca*, núm. 2 (nov. 2010).
- BORRI, Dino; KHAKEE, Abdul & LACIRIGNOLA, Cosimo (1997): *Evaluating theory-practice and urban-rural interplay in planning*. Kluwer, Dordrecht.
- CARBÓ, Genis (1995): “Un model indicatiu i adaptable per als pròxims trenta anys” en *Revista Espais*, núm. 41.
- ELINBAUM, Pablo (2012a): *Un modelo, tres enfoques. Las aportaciones metodológicas de los Planes Directores Urbanísticos de las Comarcas Centrales de Cataluña*. Tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya.
- ELINBAUM, Pablo (2012b): “Planning in between: a case study of three Supra-local urban plans in Catalonia (Spain)”, en *Regional Studies Association European Conference*, Delft.

- ESTEBAN, Juli (1991): “El fet metropolità”, en *I Congrés Català de Geografia*, Terrassa. (Conferència pronunciada en los actes de apertura).
- ESTEBAN, Juli (1999): “Pla urbanístic versus pla estratègic” en *Quaderns de la Societat Catalana d’Ordenació del Territori*, núm. 9, pp. 87-101.
- ESTEBAN, Juli (2001): *La Ordenación Urbanística. Conceptos, Herramientas y Prácticas*. Diputació de Barcelona, Barcelona.
- ESTEBAN, Juli (2006): “El programa de Planejament Territorial: continguts i mètode” en *Espais Monogràfic*, núm. 52.
- ESTEBAN, Juli (2007): *Elementos y métodos de un plan territorial*. UPC, Máster en proyectación urbanística: Proyectar el territorio, Barcelona.
- ESTEBAN, Juli (2012): “La Primera generació de plans territorials a Catalunya” en CASTAÑER, Margarida ed. *El Planejament territorial a Catalunya a inici del segle XXI*. Editorial Institut d’Estudis Catalans, Barcelona.
- FALUDI, Andreas, et al. (1994): *Rule and Order. Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century*. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht.
- FERNANDEZ, Tomás (2008): “Planificación territorial y planeamiento urbanístico: tensiones políticas y principios jurídicos”, en *Actas del I Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio*, Bilbao.
- FOLCH, Ramón; CAPDEVILA, Ivan y XIMENO, Frederic (2004): *Planificación metropolitana concurrente*. Pla Estratègic metropolità, Barcelona.
- FOLCH, Ramón (2003): “Los conceptos sociológicos de partida. Principios ecológicos versus criterios territoriales”, en FOLCH, Ramón -coord.- *El Territorio como sistema*. Diputació de Barcelona.
- FONT, Antonio (2011): “La práctica del planeamiento urbanístico”, en MOYA, Luis -coord.- *La Práctica del urbanismo*. Síntesis, Madrid.
- FRIEDMANN, John (1987): *Planning in the public domain. From knowledge to action*. Princeton University press, Princeton.
- GALIANA, Luis y VINUESA, Julio -coords.- (2010): *Teoría y Práctica para una ordenación racional del territorio*. Síntesis, Madrid.
- MEIJSMANS, Nancy (2010): *Designing for a región*. Volumen 4 de Explorations in urbanism. SUN Academia
- NEL-LO, Oriol (2006): “Els plans directors urbanístics de Catalunya. Una nova generació de plans” en *Espais Monogràfic*, núm. 52.
- NEL-LO, Oriol (2010): “La renovación del planeamiento urbanístico supramunicipal: el Plan director urbanístico del sistema costero de Cataluña”, en GALIANA, Luis y VINUESA, Julio coords. *Teoría y Práctica para una ordenación racional del territorio*. Síntesis, Madrid.
- NEL-LO, Oriol (2011): “El planeamiento territorial en Cataluña” en *Cuadernos Geográficos*, núm. 47, pp. 131-167.
- NEL-LO, Oriol (2012): *Ordenar el territorio. La experiencia de Barcelona y Cataluña*. Tirant lo Blanch, Valencia.
- SABATÉ, Joaquín (2011): “El proyecto territorial”, en MOYA, Luis -coord.- *La Práctica del urbanismo*. Síntesis, DL, Madrid.

Planes, informes y leyes

DPTOP (1995): *Plan Territorial General de Cataluña*. Generalitat de Cataluña, Aprobado por la ley 1/1995, de 16 de marzo, Barcelona.

DPTOP (2006): *Plan director urbanístico del Pla del Bages*. Generalitat de Cataluña, aprobación definitiva, Octubre, Barcelona.

DPTOP (2006): *Plan director urbanístico de la Plana de Vic*. Generalitat de Cataluña, presentación para la aprobación inicial, junio, Barcelona.

DPTOP (2008): *Plan territorial parcial de las Comarcas Centrales*. Generalitat de Cataluña, aprobación definitiva setiembre, Barcelona.

DPTOP (2008): *Plan director urbanístico de la Conca d'Òdena*. Generalitat de Cataluña, aprobación definitiva, Diciembre, Barcelona.

Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial (Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña, 385, 30 de noviembre 1983).

Ley 1/1995, de 16 de marzo, por la que se aprueba el Plan Territorial General de Cataluña (Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña, 31 de marzo 1995).

Ley 2/2002, de 14 de marzo, de urbanismo aprobada por decreto en 2003.

Decreto legislativo 1/2005, de 26 de julio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Urbanismo (Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña, 4436, 28 de julio 2005).

Ley 6/2009, de 28 de abril, de evaluación ambiental de planes y programas, Diari Oficial de la Generalitat de Cataluña, 5374, 7 de mayo 2009.

Entrevistas

ESTEBAN, Juli. 10/06/2009. Entrevistado por el autor.

Sección Final
de notas, reseñas y
referencias sobre urbanismo

Final Section
of letters, reviews
and references on urban

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte

LA CENTRALIDAD COMO MERCANCÍA: EXPLOTACIÓN DEL CAPITAL SIMBÓLICO COLECTIVO

CENTRALITY AS COMMODITY: EXPLOITATION OF COLLECTIVE SYMBOLIC CAPITAL

Beatriz GONZÁLEZ KIRCHNER*

RESUMEN

La centralidad espacial viene asociada generalmente a parámetros objetivos: situación privilegiada, cualificación espacial, acumulación de actividad y servicios, conectividad y funciones de polo de atracción de flujos... Existe también un componente de carácter más simbólico y relativo al tipo de experiencia urbana que genera un entorno concreto. La visión poética de los espacios más anodinos de la ciudad, defendida por las primeras vanguardias del siglo XX, sirve para rastrear las potencialidades y futuras alternativas de un centro urbano dominado en la actualidad por las leyes del mercado y la práctica del ocio consumista como objetivo destacado.

Palabras clave: centralidad, experiencia urbana, subversión poética, fetichismo de la mercancía.

ABSTRACT

Spatial centrality is generally associated to objective parameters: prime location, spatial quality, accumulation of activity and services, connectivity and functions as flow-attraction node... There is also a more symbolic component related to the type of urban experience generated by a particular environment. The poetic vision of the most insubstantial sites of the city, defended by the first avant-garde movements of the twentieth century, helps to track the potential and future alternatives of a downtown currently dominated by market forces and the practice of leisure consumption as outstanding aim.

Keywords: centrality, urban experience, poetic subversion, commodity fetishism.

* Beatriz González Kirchner (correobg@hotmail.com) es Arquitecta doctoranda en el Departamento de Urbanística y Ordenación de Territorio (DUyOT) de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura (ETSAM), Universidad Politécnica de Madrid (UPM), Madrid, España.

Le vieux Paris n'est plus (la forme d'une ville
Change plus vite, hélas! que le coeur d'un mortel)

“Le cygne” Baudelaire

1. Introducción

La máxima cualificación espacial de un determinado entorno puede verse deteriorada en función de la mirada de la que es objeto. En la cotización de lo urbano existe el peligro de caer en la banalidad y el lugar común, si el espacio deviene una caricatura, una falsificación de sí mismo. Los entornos dotados del privilegio de la centralidad, sufren la amenaza de las fuerzas homogeneizadoras del mercado, que intentan comercializar su singularidad. Este capital simbólico colectivo, se convierte según el punto de vista neoliberal, en simple mercancía a disposición del capital (Harvey, 2007).

“No puede haber lugares de elección, de fiesta, de saber, de transmisión oral o escrita, de invención, de creación, sin centralidad. Pero mientras ciertas relaciones de producción y de propiedad no cambien, la centralidad caerá bajo el golpe de los que utilizan estas relaciones y se benefician de ellas” (Lefebvre, 1972, p. 103).

El nacimiento del consumo de masas coincide con el inicio de la modernidad y su origen va a tener lugar en los pasajes y galerías comerciales de mediados del siglo XIX (Harvey, 2008). Su protagonista principal, el *flâneur* creado por Baudelaire, deambula por las calles de París buscando nuevas experiencias urbanas. Mientras, aparece rodeado por una riada de conciudadanos enfrascados en sus compras. Este paseante, perturbador del orden social, se dedica preferentemente a un ocio errabundo e improductivo. No se trata de un simple comprador más, ya que se muestra refractario a la pedagogía del consumismo. El arte del momento es consciente de la capacidad subversiva del personaje frente a lo establecido. El artista adopta un lenguaje contestatario contra el mercado y la lógica del capitalismo, como reacción al poder burgués. También la ciudad histórica y monumental responde a este poder, y es objeto de representación por parte de las vanguardias artísticas de principios del siglo XX con un espíritu crítico y desmitificador.

Entretanto, la ciudad tradicional ha dejado de ser el campo de pruebas de las vanguardias en su búsqueda de estos nuevos significantes para su expresión artística. Desaparece el punto de vista crítico y el arte (renunciando a cambiar la realidad) se vuelve más cínico y autorreferencial. La exploración y el descubrimiento de lo inesperado en la cotidianeidad del presente, objetivos propios de la modernidad, se diluyen ante interpretaciones de la realidad más irónicas, características de la visión posmoderna contemporánea. En lo que respecta a la vivencia común de la ciudad, se busca la identificación fácil con hitos y espacios icónicos elegidos y conformados en función de los intereses del mercado. Como resultado, el espacio simbólico se empobrece, contagiando al espacio social e incluso a su soporte físico: la calle se supedita, más que nunca, a funciones asociadas al ocio consumista. El protagonista de la escena urbana es ahora el turista. Aunque esta categoría incluya al habitante de la periferia o incluso al residente local (en función de su mayor o menor capacidad de consumo es considerado como tal o se le ignora).

2. La mirada cualifica el objeto

Según Nietzsche, la visión de la realidad depende de nuestra capacidad de mirar con ojos propios el entorno, o por el contrario, el dejarnos impregnar por la visión de otros. El ser humano como ser social, comparte una red de metáforas e interpretaciones que configuran el imaginario común. Esta red de metáforas es imprescindible para la socialización, pero ha de ser también relativizada por su carácter ficcional.

“¿Qué es entonces la verdad? Una hueste en movimiento de metáforas, metonimias, antropomorfismos, en resumidas cuentas, una suma de relaciones humanas que han sido realzadas, extrapoladas y adornadas poética y retóricamente y que después de un prolongado uso, un pueblo considera firmes, canónicas y vinculantes. Las verdades son ilusiones de las que se ha olvidado que lo son; metáforas que se han vuelto gastadas y sin fuerza sensible, monedas que han perdido su troquelado y no son ahora ya consideradas como monedas, sino como metal” (Nietzsche, 2012, p. 28).

Afirma que la naturaleza simbólica de la palabra responde a un pacto social basado en los convencionalismos del lenguaje. La verdad comúnmente aceptada, consiste solamente en la adecuada gestión de las metáforas más habituales, es decir, el lugar común. La metáfora es el instrumento del pensamiento para acceder al conocimiento. Pero como fruto de un compromiso, es una metáfora muerta si resulta asumida sin perspectiva (sin asumir la previamente imprescindible pirueta del intelecto al asociar un signo concreto a un efímero, incierto y siempre voluble conjunto de estímulos sensibles). La literalidad del signo y la “cosa en sí” mantienen una relación arbitraria fruto de sucesivas extrapolaciones ajenas a la lógica (objeto > impulso nervioso > imagen / figura > sonido > concepto). En la búsqueda de la verdad hay tres actitudes posibles: la del hombre indigente, que sobrevive aceptando metáforas vacías; la del hombre racional, que se eleva sobre la metáfora para edificar su ciencia en base al concepto; y la del hombre intuitivo, que finge una ficción, pero es feliz. El artista, como ser intuitivo, es el creador de nuevas metáforas basadas en el mito, no en la verdad conocida. De manera dionisiaca, destruye los límites conceptuales del pasado con la libertad del mundo de los sueños, aunque siga despierto. Este es el poder subversivo del arte.

Entendiendo las palabras de Nietzsche como un intento de perfilar una teoría crítica del conocimiento, su relectura puede invitar a una reflexión sobre realidad y verdad respecto a la ciudad contemporánea. Cuánto hay de verdad y cuánto de escenografía pre-fabricada y auto-impuesta en el espacio urbano de la metrópoli. Especialmente aquellos que funcionan como polo de atracción por su carácter de centralidad.

Este carácter viene apoyado por instituciones públicas y agentes privados, que promocionan la ciudad tomando estos sectores como imagen simplificada de todo el conjunto. El problema de la simplificación de la escena urbana proviene en primer lugar, de la mirada banal propia de la sociedad de consumo. Una ciudad-logo pensada para el turismo de compras, donde la realidad sirve como simple escenario para la representación de clichés y la autoafirmación de los prejuicios escogidos previa e interesadamente por el mercado.

La visión del planificador, de la administración o de los promotores privados define los parámetros que configuran la realidad física de la ciudad. Pero eso no quiere decir que consigan establecer más que una estructura esquemática que ha de servir para sostener la verdadera vida social (libre y espontánea) de sus protagonistas anónimos, más o menos transitorios (Borja, 2012).

3. Las vanguardias

Desde Baudelaire se dota a un determinado espacio de centralidad a través de la mirada. El artista de vanguardia rescata espacios olvidados y degradados, las traseras de la metrópoli, para desvelar los aspectos poéticos que atesoran, lejos de la monumentalidad de los edificios históricos y las rutas más turísticas.

Esta es la idea que mueve a Tristán Tzara a organizar el 14 de abril de 1921, la primera y última excursión Dadá a través del centro de París, visitando la iglesia de Saint-Julien-le-Pauvre, céntrica pero escondida y desconocida para el no-residente. Se entregan panfletos por todo el barrio latino, con el siguiente texto:

“Aujourd’hui, à 15 heures, dans le jardin de l’église St-Julien-le-Pauvre, Dada, inaugurant une série d’excursions dans Paris, invite gratuitement ses amis et adversaires à visiter avec lui les dépendances de l’église. Il ne s’agit pas d’une manifestation anticléricale comme on serait tenté de le croire, mais bien plutôt d’une nouvelle interprétation de la nature appliquée cette fois non pas à l’art, mais à la vie” (Dadá, 1921)¹.

Poco después, los surrealistas con Breton al frente, reivindican el azar de los llamados “encuentros esenciales” al recorrer las calles de París. Cualquier rincón puede encerrar la potencialidad lírica de un evento. Descubrir la magia y la felicidad en lo cotidiano implica previamente una nueva relación con los objetos por medio de las estrategias del grupo, como los encuentros fortuitos y los juegos de distorsión de la consciencia. La vida puede cambiar en función de nuestra actitud hacia ella. Esta nueva mirada de los surrealistas, fruto de la evolución del movimiento Dadá, es una mirada reflexiva que se caracteriza por su desinhibición, su apertura hacia lo desconocido y la capacidad inagotable de sorpresa respecto a los aspectos cotidianos de la realidad.

A mediados del siglo XX, aparecerá en París otro movimiento que pretende, nuevamente, descubrir la magia de los rincones más anodinos de la ciudad. Se trata de la Internacional Situacionista que juega con la idea del disfrute (su protagonista está encarnado por la figura del *homo ludens*) y de una experiencia emocional de la ciudad a través de la aventura cotidiana. La “deriva” se constituye en estrategia fundamental para relacionarse con el entorno circundante en la metrópoli, auténtico campo de exploración para estos nuevos investigadores de lo social. La subversión implícita en esta visión de lo urbano, pretende desenmascarar las contradicciones, los convencionalismos, los juegos de apariencias y las maniobras de fingimiento de la que denominan (Guy Debord) como sociedad del espectáculo.

¹ “Hoy, a las 15 horas, en el jardín de la iglesia de St-Julien-le-Pauvre, Dadá, inaugurando una serie de excursiones por París, invita a sus amigos y enemigos a visitar con él las dependencias de la iglesia. No es un evento anticlerical como se podría pensar, sino más bien, una nueva interpretación de la naturaleza aplicada en esta ocasión no al arte, sino a la vida”. Traducción propia.

“Entre los diversos procedimientos situacionistas, la deriva se presenta como una técnica de paso ininterrumpido a través de ambientes diversos. El concepto de deriva está ligado indisolublemente al reconocimiento de efectos de naturaleza psicogeográfica, y a la afirmación de un comportamiento lúdico-constructivo, lo que la opone en todos los aspectos a las nociones clásicas de viaje y de paseo”.

Y añade, un poco más adelante:

“Chombart de Lauwe, en su estudio sobre «Paris et l’agglomération parisienne» (Biblioteca de Sociología Contemporánea, P.U.F. 1952) señala que ‘un barrio urbano no está determinado solamente por los factores geográficos y económicos sino por la representación que sus habitantes y los de otros barrios tienen de él’; y presenta en la misma obra –para mostrar ‘la estrechez del París real en el que vive cada individuo... un cuadrado geográfico sumamente pequeño’–, el trazado de todos los recorridos efectuados en un año por una estudiante del distrito XVI, que perfila un triángulo reducido, sin escapes, en cuyos ángulos están la Escuela de Ciencias Políticas, el domicilio de la joven y el de su profesor de piano” (Debord, 1999, p. 50).

4. Metodología

“...poéticamente habita el hombre...”

Hölderlin

“Incluso la más vulgar cotidianeidad conserva rasgos de grandeza y de poesía espontánea, excepto quizá cuando es solamente la aplicación de la publicidad y la encarnación del mundo de la mercancía, cuando el cambio ha abolido el uso o lo ha hecho secundario” (Lefebvre, 1972, pp. 89 y 90).

A partir de estas interpretaciones de la experiencia urbana, se puede entender la misma como una vivencia poética basada en el descubrimiento y la aventura, y localizada desde la modernidad en las áreas más anodinas de la metrópoli. Es posible entonces, rastrear esta visión poética que se proyecta sobre un puñado de calles y que determina la evolución de su carácter y su singularidad, más allá del soporte físico. Una visión que se completa o se matiza periódicamente según la mirada de cada generación, y por tanto, es mudable en el tiempo. Y también, es fruto de la actitud y motivaciones de un colectivo concreto, que usa y ocupa el espacio, y que resulta ser el primer motor de su revitalización y recualificación. Se trata, invariablemente, de un impulso de abajo a arriba que renueva la escena urbana en determinados espacios de la ciudad de manera imprevista.

En caso contrario, es el mercado el que se encarga de instrumentalizar este capital simbólico colectivo, desactivando su capacidad de subversión. Las particularidades del espacio social son susceptibles de traducirse en rentas de monopolio para el capital (Harvey, 2007). Es decir, el mercado intenta detectar para su posterior explotación, cualquier atisbo de vitalidad urbana que pueda ser convenientemente mercantilizada.

“Así, cuando el poder permite que se realicen en la calle mascaradas, bailes, festivales folklóricos, etc., se trata de una apariencia caricaturesca de apropiación y de reapropiación del espacio. En cuanto a la verdadera apropiación, la “manifestación” efectiva, es combatida por las fuerzas represivas, las cuales imponen el silencio del olvido” (Lefebvre, 1972, pp. 27 y 28).

Se pretende confrontar el punto de origen de dos iniciativas de actuación sobre un barrio tradicional por parte de un colectivo de creadores. Salvando las distancias y señalando simplemente la actitud, el espíritu o el ambiente que sirvió de caldo de cultivo en ambos casos. Se trata, en primer lugar, del barrio parisino de Saint-Germain-des-Prés, emplazamiento de los intelectuales ligados al existencialismo, que fue retratado de forma irónica por uno de sus más activos protagonistas (Boris Vian). Y por otro lado, el caso del entorno de la calle Ballesta en el Madrid actual, movilizado en origen por un colectivo de creadores radicado en el barrio (La Maison) y finalmente reconvertido en Centro Comercial Abierto por iniciativa de la asociación de comerciantes Triball.

5. Manual de Saint-Germain-des-Prés

Boris Vian describe en este texto el ambiente del barrio parisino de Saint-Germain-des-Prés a lo largo de los años 40 y 50. Lo hace de forma desenfadada, como miembro del colectivo que revitalizó un área, en origen provinciana, hasta convertirla en la sede del “existencialismo”, según anunciaban en su momento de mayor auge los (por él denostados) “gacetilleros”. Estos mismos periodistas, en la búsqueda del escándalo fácil, extendieron todo tipo de noticias escabrosas que confirmaban entre la sociedad burguesa local, los prejuicios surgidos ante la presencia de los nuevos inquilinos o los visitantes de paso (según el caso). Los periodistas atacaban al grupo denunciando su esnobismo, su aspecto extraño y la amenaza en el ambiente de cierta pulsión de muerte. Los consideraban sexualmente depravados y al mismo tiempo, los acusaban incongruentemente de limitarse a escauceos inocentes. Se crea una leyenda a partir de la visión deformada que de ellos aparece en la prensa. Al final, la gente se acercaba al barrio por curiosidad, para conocer de primera mano la exótica fauna local.

El origen de toda esta actividad es prosaico. La animación se inicia en plena guerra, cuando los autores sufren hambre y falta de calefacción, y se acercan a los cafés para trabajar más cómodamente. Sartre busca en el Café del Fiore en 1942, un poco de confort y la posibilidad de contar con una línea telefónica. En el París ocupado surge rápidamente un sentimiento de comunidad entre los asiduos al café, aunque también se compartía el mismo espacio con personas más o menos sospechosas, antisemitas y colaboracionistas miembros del gobierno de Vichy.

Con la liberación, aparecen también los turistas, seducidos por la publicidad y la promoción del barrio (básicamente chismes) publicada en la prensa. El barrio de los artistas atrae clientela curiosa, pero los famosos ya han huido a lugares más escondidos: las cuevas. Son bares y clubs de jazz alojados en los sótanos, antiguos almacenes para el vino o el carbón. El más famoso de la posguerra será el Tabou, donde el propio Vian toca la trompeta de vez en cuando con su banda de *bebop*. El local atrae a un amplio grupo de intelectuales jóvenes, que empiezan a acudir en masa a partir de 1946. La actividad frenética del local se muestra efímera; y su final, intrascendente, está motivado por las quejas vecinales contra el ruido.

“El Tabou se convirtió en poco tiempo en un centro de locura organizada. Digámoslo ya: ningún club de los que lo sucedieron fue capaz de recrear ese ambiente increíble, y por desgracia ni siquiera el propio Tabou lo conservaría mucho tiempo; de todas formas, habría sido imposible” (Vian, 2012, p. 117).

El barrio entra en la leyenda, para regocijo (burlón) de sus protagonistas, pero también de sus detractores. Las satisfacciones intelectuales que ofrece son su virtud más valiosa, según el autor. Sin embargo, la visión que se ha creado entre el público en general, está muy distorsionada y centrada en lo escandaloso y lo anecdótico. Vian acrecienta el mito de forma irónica con este texto, en el que invita a desconfiar de los relatos pre-fabricados basados en el prejuicio o en las falsificaciones (mejor o peor intencionadas) fruto de la ignorancia.

“Como patafísico –y de sobra consciente–, no podía ignorar que todo es mito y que querer destruir un mito es igual que elevarlo a la enésima potencia, igual, seguramente, que escribir el mito del mito. Leemos en la «Petite lettre sur les mythes» de Paul Valéry unas líneas definitivas sobre el tema: ‘Todo instante cae a cada instante en el imaginario (...). Los mitos son las almas de nuestras acciones y de nuestros amores. No podemos actuar sino avanzando hacia un fantasma. Solamente podremos amar aquello en lo que creamos’” (Epílogo de Arnaud, en Vian, 2012, p. 220).

6. “Okupación creativa” en Triball

Se parte de una investigación más general sobre cómo los espacios centrales de la ciudad se transforman, según los últimos procesos urbanos, en parques temáticos destinados al ocio consumista y en áreas recreativas para la población del suburbio. Nuevos modelos de gestión público-privada, importados del mundo anglosajón, imponen un estilo de vida entendido y generalizado como metropolitano, pero que imita la ficción televisiva en una simplificación banal de la vitalidad y complejidad propias de la ciudad tradicional. Entre esta colección de soluciones, destaca la creación de los Centros Comerciales Abiertos: promotores privados que apoyados por la administración, se ubican en barrios degradados para su regeneración. En principio, estos artefactos son introducidos en los espacios centrales de la ciudad a modo de locomotora comercial. No obstante, la nueva actividad que se implanta, queda reducida en ocasiones a la oferta clónica y extremadamente limitada, propia de los centros comerciales suburbanos (basado en la compra por impulso y la auto-definición por la imagen y el consumo). Los centros comerciales que habían copiado el esquema de la ciudad tradicional, simplemente se readaptan en su entorno original. La calle deviene parque temático. La banalización del espacio público no se limita a la calle comercial tradicional; los entornos de las mismas también quedan vaciados de contenido (Muñoz, 2008).

En el caso de Madrid, destaca el ejemplo de la asociación de comerciantes Triball (Triángulo Ballesta) localizada en torno a dicha calle en las traseras más degradadas de la Gran Vía. Un barrio marginal caracterizado por la presencia de prostitutas y locales de alterne, que intenta convertirse por la iniciativa de dicha asociación en una especie de Soho madrileño. Se compran los locales más conflictivos para cambiar la actividad tradicional del barrio por el comercio de moda. Entre 2008 y 2010, se desarrollan las principales estrategias de la asociación. Destaca entre ellas, la llamada “Okupación Creativa”: por la cual se cede una docena de locales a

distintos creadores y diseñadores para que muestren sus productos al público. Pero ya desde 2003, el colectivo asociado a La Maison, centro movilizador radicado en el barrio, desarrollaba cierto tipo de actividades relacionadas con la moda y la creación en general. A medida que avanza la crisis económica, el comercio de moda empieza a languidecer y se observa un cambio de objetivos en la táctica comercial, que pasa a centrarse más en el negocio relativo a la cultura o la restauración: salas de micro-teatro, restaurantes con espectáculo o librerías con oferta gastronómica.

La capacidad de revitalizar el barrio con este tipo de actividades abre las puertas a un nuevo modo de entender los artefactos-locomotora. Una vez que se deja de lado, en cierta medida, su carácter comercial y se potencia el atractivo cultural. El resultado, en la práctica, supone la aparición de un modelo nuevo. Este re-direccionamiento de los objetivos y sus efectos incluso a corto plazo, podrían constituir realmente un activo generador de identidad en el barrio. Al mismo tiempo, consiguen promover la vitalidad y complejidad del espacio social.

No obstante, el enriquecimiento de la actividad en un ámbito determinado, convirtiéndolo en foco de interés, se genera normalmente a través de procesos espontáneos y separados de las corrientes mayoritarias. A menudo, se descubren a posteriori en una operación de desvelamiento al gran público, que puede sorprender incluso a sus protagonistas, al no verse adecuadamente retratados. Dinámicas aisladas y epifenómenos que tienen éxito sólo por transmisión de boca a oreja, y que cuando pretenden institucionalizarse, convertirse en negocio o en movimiento masivo, se deshacen entre los dedos y desaparecen instantáneamente, de la misma forma que han surgido.

La forma más usual de atraer visitantes hacia el centro de la metrópoli contemporánea es, muy al contrario, una fórmula orquestada por las instituciones y el mercado, y que se basa en la fascinación del ocio consumista y la promoción turística (esto es, el fetiche y el cliché).

Ambas opciones conducen a sendas actitudes posibles para el urbanita contemporáneo: Por un lado, dejarse contagiar por una experiencia urbana pre-fabricada por el mercado, que recrea una especie de vida metropolitana (engañosamente cosmopolita), explotando en su beneficio las particularidades y características locales más pintorescas (a modo de escenografía castiza). Por otro, atreverse a mirar la ciudad con ojos propios, sabiendo desvelar el valor de un espacio aparentemente insignificante, sin necesidad de ver refrendada esta mirada con el beneplácito de la propaganda. Sin embargo, en la ciudad posmoderna, la diferencia entre ambas puede resultar muy sutil, una vez que el ciudadano se ha convertido en simple consumidor-espectador inmerso en una actividad colectiva de tipo lúdico-consumista (*fun-shopping*). Se recrea de manera festiva una grosera caricatura de la auténtica apropiación del espacio público, a base de atracciones con cierto contenido cultural, que justifican el consumo (Garnier, 2008).

“El objetivo económico de los pasajes, que –hay que recordarlo– desde los comienzos fueron obra de especuladores privados, es el de sacar partido de un espacio urbano que reproduzca el deseo de espacio urbano del *flâneur*. La invención empresarial consiste en realizar y vender una experiencia urbana que la ciudad ya no parece capaz de producir naturalmente” (Amendola, 2000, p. 195).

En el caso de Triball y su intento de renovación de un entorno marginal para crear un barrio sofisticado y dedicado a la moda, el mayor obstáculo para su culminación

efectiva vino determinado por el inicio de la crisis económica. Sus consecuencias desastrosas, incidieron precisamente en su público objetivo, jóvenes treintañeros universitarios y/o empleados en actividades creativas con cierto nivel económico. Las actuales estrategias buscan atraer a la misma clientela potencial, adecuándose ahora a sus nuevos intereses y necesidades. Sin embargo, crear exprofeso en el barrio una especie de recreación postiza de hervidero cultural resulta difícil de asumir y se percibe como simple operación de *marketing*. La cuestión de su éxito dependerá de la calidad de sus contenidos como oferta artístico-cultural alternativa y su carácter movilizador como colectivo, más allá de los intereses comerciales de ninguna asociación.

“El problema para el capital es encontrar formas de absorber, subsumir, mercantilizar y monetizar dichas diferencias en suficiente medida como para poder apropiarse de las rentas de monopolio de las mismas. El problema para los movimientos de oposición es usar la validación de la particularidad, la singularidad, la autenticidad, la cultura y los significados estéticos de maneras que abran nuevas posibilidades y alternativas, y no permitir que sean usados para crear un terreno más fértil para que las rentas de monopolio puedan ser extraídas por quienes tienen el poder y la inclinación compulsiva de hacerlo” (Harvey, 2007, p. 433).

Bibliografía

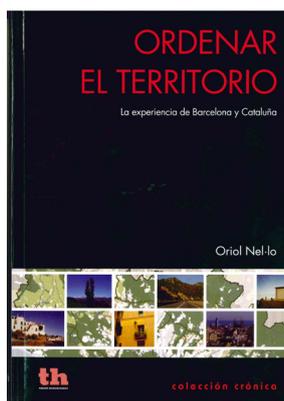
- AMENDOLA, Giandomenico (2000): *La ciudad posmoderna*. Celeste. Madrid. (Ed. orig.: *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*. Laterza. Bari, 1997).
- BORJA, Jordi (2012): “La ecuación virtuosa e imposible o las trampas del lenguaje” en *Carajillo de la ciudad. Revista digital del Programa en Gestión de la Ciudad*, año 4 (may. 2012), disponible en http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/12_art3.htm.
- DADÁ (1921): “Première Visite Dadá Eglise Saint-Julien-le-Pauvre”, en *Catálogo de Sothebys*, Paris 29 de noviembre 2007, PF7014, Lote 176, disponible en <http://www.sothebys.com/fr/catalogues/ecatalogue.html/2007/books-pf7014#/r=/fr/ecat.fhtml.PF7014.html+r.m=/fr/ecat.lot.PF7014.html/176/+r.o=/fr/ecat.notes.PF7014.html/176/>.
- DEBORD, Guy (1999): “Teoría de la deriva”, en *Internationale Situationniste*, núm. 2, (dic. 1958). (Traducción extraída de *Internacional situacionista, vol. 1: La realización del arte*. Literatura gris. Madrid).
- GARCÍA, Concepción (2012): “Genealogía mínima del no-lugar” en *Jot Down Cultural Magazine*, julio de 2012, disponible en <http://www.jotdown.es/2012/07/genealogia-minima-del-no-lugar/>.
- GARNIER, Jean Pierre (2008): “Scénographies pour un simulacre: l’espace public réenchanté” en *Espaces et sociétés*, núm. 134 (2008/3), pp. 67-81.
- HARVEY, David (2007): *Espacios del capital*. Akal, Madrid. (Ed. orig.: *Spaces of Capital. Towards a Critical Geography*. Edinburgh University Press Ltd., Edinburgh, 2001).
- HARVEY, David (2008): *París, capital de la modernidad*. Akal, Madrid. (Ed. orig.: *Paris, capital of modernity*. Routledge, New York, 2003).

- LEFEBVRE, Henry (1972): *La revolución urbana*. Alianza, Madrid. (Ed. orig.: *La révolution urbaine*. Gallimard, Paris, 1970).
- MUÑOZ, Francesc (2008): *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Gustavo Gili, Barcelona.
- NIETZSCHE, Friedrich (2012): *Sobre verdad y mentira en sentido extramoral y otros fragmentos de filosofía del conocimiento*. Tecnos, Madrid. (2ª ed.). (Ed. preparada por Manuel Garrido).
- VIAN, Boris (2012): *Manuel de Saint-Germain-des-Prés*. Gallo Nero, Madrid. (Prólogo y epílogo de Noël Arnaud; traducción de Julia Osuna).
- VILLAREJO, Helena (2008): “Espacios públicos gobernados privadamente” en *Revista Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, núm. 101, pp. 101-116.

RESEÑA DEL LIBRO

«ORDENAR EL TERRITORIO. LA EXPERIENCIA DE BARCELONA Y CATALUÑA»

Juan Luis de las RIVAS SANZ*



Título: *Ordenar el Territorio. La experiencia de Barcelona y Cataluña.*

Autor: Oriol NEL·LO.

Editorial: Tirant Humanidades.

Colección: Crónica

Páginas: 256.

Lugar y año: Valencia, 2012.

ISBN: 978-84-15442-46-2.

Oriol Nel·lo, relevante geógrafo urbano, profesor de la Autónoma de Barcelona y director del Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona entre 1988 y 1999, ha recogido en este libro una intensa experiencia sobre ordenación del territorio ligada a su actividad política como miembro activo, entre 1999 y 2003, del Parlamento de Cataluña y, sobre todo, como responsable de la Secretaría para la Planificación Territorial de la Generalitat de Cataluña en el interesante e intenso periodo 2003-2010.

La cita que inaugura el texto sirve para matizar las expectativas del político. Porque antes de comentar brevemente el contenido del libro es de justicia insistir en que Nel·lo ha trabajado en un contexto que, en mi opinión, cuenta con dos circunstancias positivas. En primer lugar, cuando inicia su responsabilidad de gobierno, en 2003, existen ya en España y, en particular en Cataluña, un sustrato técnico sólido apoyado en un mayor conocimiento del territorio, una disposición política abierta al impulso de la ordenación del territorio y una amplia aspiración cultural firme en el impulso de principios de sostenibilidad desde la escala supralocal. Además, y en segundo lugar, Cataluña dispone de experiencias en las que apoyarse y la sociedad catalana ya se ha mostrado sensible al compromiso que deriva de las decisiones de ordenación territorial.

Con un ordenado rigor, sin ignorar que muchas acciones conforman vasos comunicantes entre sí, nuestro autor comienza con un capítulo introductorio destinado a enfocar los “retos territoriales” que se presentan al inicio de este periodo, con la defensa de la necesidad de una gestión del territorio “liderada por los poderes públicos”, planteando una evolución del marco normativo que introduzca nuevas

* Juan Luis de las Rivas Sanz (insur@uva.es) es Doctor Arquitecto y Profesor titular del área de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid, España.

herramientas de ordenación y gestión territorial. A partir de este marco justificativo, caracterizado por contrarrestar el perfil desregulador fomentado en el periodo anterior, se insiste en la necesidad de promover una diversidad de instrumentos en un contexto que fomente la coordinación entre los diversos sectores de gobierno, la cooperación y el compromiso fundado en acuerdos concretos y en la evaluación de resultados.

En los 8 capítulos que siguen se muestran las diferentes estrategias de ordenación del territorio activadas. En el primero de ellos se plantea con claridad una justificación de la planificación territorial, partiendo del callejón sin salida al que ha conducido el sistema convencional de planificación municipal. El impulso inicial se realiza desde el Programa de Planeamiento Territorial de Cataluña, en 2004, pensado para “corregir las tendencias a la dispersión y la segregación de la urbanización a escala supramunicipal” mediante la redacción de Planes Territoriales Parciales propositivos, con criterios de planificación y escenarios socioeconómicos comunes, para cada una de las 7 super-comarcas que, inspiradas en las veguerías en las que se dividía el territorio catalán –y sus variaciones-, se concebían como ámbitos funcionales. Nel·lo no solo caracteriza estos planes y narra avatares de su tramitación y desarrollo, sino que concluye el capítulo con una valoración del proceso, en 10 ideas, desde su posibilidad misma a su condición proyectual, su potencial baja “litigiosidad” o su dependencia de la voluntad política.

Frente a la conocida afirmación de Luhmann de que “las expectativas cognitivas tratan de cambiarse a sí mismas” mientras que “las normativas quieren cambiar a sus objetos”, yo diría que la planificación territorial así propuesta parte de un soporte conceptual que permite su adaptación a la realidad desde su conocimiento efectivo.

El tercer capítulo se centra en el plan territorial metropolitano de Barcelona, aprobado en 2010 y sin duda uno de los planes más singulares por su objeto (7 comarcas, 3.236 km² y 164 municipios y 5 millones de habitantes en 2010) y por estar fundado en un gran ejercicio de colaboración interadministrativa y por proponer unas directrices vinculantes –en tres grandes campos, la protección de los espacios abiertos, el sistema de asentamientos y las infraestructuras de movilidad- llegando a ser, como dice Nel·lo, algo más que un simple marco de referencia orientativo.

Los siguientes capítulos hacen referencia al impulso de la acción supramunicipal mediante los “planes directores urbanísticos”, definidos en la Ley 2/2002 de urbanismo de Cataluña, planes de tipología diversa, destinados a concretar el planeamiento territorial en función de la diversidad de situaciones en el territorio y de objetivos urbanísticos, patrimoniales o paisajísticos específicos. El conjunto de planes realizados permite, para Nel·lo, no sólo mostrar el “estado del arte”, es decir, las tendencias contemporáneas en planificación espacial, sino que demuestra su utilidad en la mejora de la planificación municipal. El plan director urbanístico del sistema costero y la renovación del planeamiento urbanístico municipal ocupan los dos siguientes capítulos. Como en otras Comunidades Autónomas, el tema del litoral se aborda en Cataluña como una preocupación particular, tras años de intensa explotación y escaso cuidado de los recursos costeros. Surge así la necesidad de contar con instrumentos de gestión que permitan acciones de mejora. El impulso del planeamiento municipal, además de la lógica influencia de las estrategias supralocales, lo explica Nel·lo en cuatro vectores: suelo, ciudad, vivienda y buen gobierno. La propia denominación de la reforma de la ley urbanística 2/2002 realizada en 2004 es elocuente al incluir las ideas de “fomento de la vivienda asequible, la sostenibilidad y la autonomía local”. El Gobierno regional desea

que los municipios “modernicen” su planeamiento y a la vez se desarrollan unas normas para los municipios que carecen del mismo (apenas el 15% en 2010). Dos factores afectan a la cuestión de la vivienda en el período tratado en Cataluña: el gran crecimiento demográfico causado por la inmigración a partir de 2001 y el posterior vaivén inmobiliario y financiero. La Ley del Derecho a la Vivienda de 2007, pionera en España, se encuadra en este contexto. La creación de suelo para vivienda protegida se convierte en objetivo principal de la planificación con el despliegue de las “áreas residenciales estratégicas” a partir de 2007 y planteados como los “ensanches del siglo XXI”. La crisis en la que estamos inmersos afecta al desarrollo inicial de estas áreas, a pesar de la celeridad con la que el gobierno de Cataluña impulsó los planes directores urbanísticos que las habilitaban.

La Ley del Paisaje de Cataluña, con el impulso asociado de la planificación paisajística, y la Ley de Barrios, las dos bien conocidas por su carácter innovador, ocupan los capítulos 7 y 8 del libro. No puedo detenerme aquí en estos dos asuntos tan importantes, aunque doy por supuesto que cualquier persona interesada en España por el urbanismo y la ordenación del territorio es consciente de su relevancia. Nel·lo explica en ambos casos sus antecedentes, su génesis y su alcance. Estamos ante dos facetas de la cuestión de la regeneración del territorio que domina hoy el discurso en Europa. La revalorización del paisaje comienza en un impulso cultural fundado en el conocimiento. De ello dan cuenta los “catálogos del paisaje” iniciados en Cataluña. La regeneración urbana exige no sólo un impulso político sino un soporte público de la financiación/gestión bien definido, porque la rehabilitación de la ciudad existente es ya el primer apartado de la agenda urbana en nuestras ciudades. Lo realizado en Cataluña a partir de 2004, cuando se aprueba la ley de “mejora de barrios, áreas urbanas y villas que requieren atención especial”, tiene un valor demostrativo extraordinario y nos ofrece un ejemplo de cómo la visión de conjunto del problema –la dimensión territorial- es el primer factor a tener en cuenta, al lado de ideas aparentemente simples, como la de que “a la hora de asignar los recursos, resulta mucho más oportuno y eficaz partir de proyectos que únicamente de los problemas”.

Antes de su epílogo conclusivo, donde Nel·lo razona la necesidad de la perspectiva y dimensión territoriales en planificación, sin obviar sus limitaciones, se recoge la gestión de la baja densidad que propone la “ley de urbanizaciones” promovida en 2009. Concebido como un fenómeno territorial heredado, creado en gran medida entre 1960 y 1975, aunque con prolongaciones posteriores dispares, se abordan los déficit urbanísticos, en particular de servicios básicos, a partir de los beneficios que establece la ley, mostrando nuestro autor –acentuando el problema de la baja densidad- los riesgos de una estrategia posibilista que debe discriminar entre urbanizaciones de cara a evitar efectos perversos de la regularizaciones posibles.

El sentido de lo útil que domina la política no parece en Oriol Nel·lo ser un opuesto del espíritu teórico, en sentido orteguiano, contemplativo y afín a la verdad, en la medida en que es capaz de mostrarse crítico o incluso inconformista frente a lo realizado. No ocurre lo que Noam Chomsky señalaba como limitaciones de los intelectuales cerca del poder, cierta incapacidad para aceptar sus equivocaciones, llegando ello a afectar su propia imagen como personas competentes y rigidez en la defensa de sus propuestas. Nel·lo lo señala con franqueza en su introducción, estamos ante un libro escrito para “ofrecer un análisis personal de un conjunto de proyectos y acciones en las que el autor ha tomado parte de manera directa”. La ordenación del territorio, el paisaje, la rehabilitación de nuestras ciudades, etc. son temas complejos y abiertos ante los cuales el libro de Nel·lo resulta una lectura

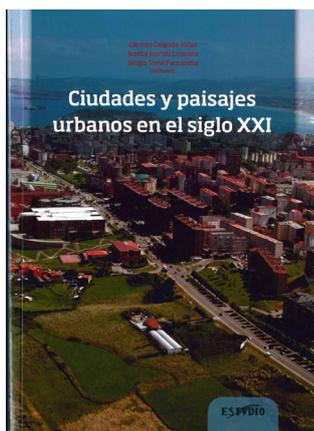
imprescindible, lejana al recetario y elocuente en su exposición para comprender lo realizado en Cataluña a lo largo de estos cercanos siete años.

No podemos estar de acuerdo, por ello, con George Bernard Shaw cuando afirma que si el hombre razonable se adapta al mundo y el irrazonable intenta adaptar el mundo a sí mismo, el progreso dependería del hombre irrazonable. En cualquier caso y lejos de esta sentencia propia del humor británico, es verdad que el trabajo realizado por Oriol Nel·lo sobrecoge.

RESEÑA DEL LIBRO

«CIUDADES Y PAISAJES URBANOS EN EL SIGLO XXI»

Marina JIMÉNEZ JIMÉNEZ*



Título: *Ciudades y paisajes urbanos en el siglo XXI.*

Autores: Carmen DELGADO VIÑAS, Joseba JUARISTI LINACERO, Sergio TOMÉ FERNANDEZ (editores).

Editorial: ESTVDIO.

Páginas: 395.

Lugar y año: Santander, 2012.

ISBN: 978-84-9320236-1.

Este compendio “Hasta cierto punto suple la falta de manuales recientes en castellano, donde se presente en forma sintética el rostro actual de la Geografía Urbana” (Introducción, p. 10). Quizá las expectativas sean excesivas pero el mosaico que componen el conjunto de lecturas, con desigual intensidad en los temas que éstas desarrollan, sí consigue aproximarnos a la comprensión de nuestros paisajes urbanizados contemporáneos, por ser lo que se refleja en ellas el propio producto (formas del paisaje) o la causa de los mismos.

Tal y como se señala en la Introducción el compendio se organiza en dos partes: A) Formas del Paisaje, que comprende los siete artículos primeros; y B) Sistemas Urbanos y Áreas Metropolitanas, la cual aglutina los diez restantes; con un artículo encabezando cada parte a modo de ensayo teórico-conceptual que marca la pauta en la que se inscriben las caracterizaciones, mucho más específicas tanto en temas como en geografías localizadas, de los que le siguen. Sólo el texto de la introducción da cuenta de esta división, que hubiera sido útil trasladar al índice. Bien es cierto que hay algunos artículos que sólo de una forma indirecta son atribuibles a un bloque u otro y probablemente por ello se haya optado por no destacar demasiado dicha estructura. En cualquier caso, intentaremos hacer un repaso global apoyados en ella.

El artículo que introduce el primer bloque, “Paisaje urbano. Aportaciones para la definición de un marco teórico, conceptual y metodológico” de F. Zoido Naranjo es el artículo más relevante y didáctico de dicha parte. Se enfrenta al desafío de presentar en sus distintas facetas un tema tan tratado –incluso manoseado– como

* Marina Jiménez Jiménez (marinajiji@gmail.com) es arquitecta por la ETSA de Valladolid y doctora en urbanismo (IUU, UVA), profesora de urbanística en las ETSA de Valladolid y de A Coruña.

es el del paisaje urbano. Así, se hace en él un gran esfuerzo por presentarnos un discurso conciso a la par que abarcante sobre el concepto, incorporando al propio los discursos más arraigados, con una gran capacidad en dicha revisión para provocar reflexiones en distintas líneas de investigación, de las analíticas a las prospectivas y de gestión. En la recapitulación de temas se están intentando establecer unas bases metodológicas pluridisciplinarias sólidas para un futuro urbano cada vez más incierto y para el que el paisaje puede ser una herramienta o concepto ancla sólido pero nunca asfixiante, esto es, de congelación, inspirador y fructífero.

A pesar de la validez autónoma de este primer artículo, puede decirse que la lectura de la parte más genérica del tercero es lo que le falta para empezar a tener una visión sintética más completa y real de cuáles y cómo son nuestros paisajes urbanos contemporáneos: Así dentro de este primer bloque hacemos mención especial para “Paisajes de lo urbano y territorios en cambio. Una propuesta de lectura en Andalucía”, de A. García García, ya que si aquel primero hace especial hincapié, y así lo reconoce, en la ciudad compacta (p. 20), y asume que le falta la atención a lo más problemático, los paisajes metropolitanos y rururbanos, este tercero se centra en unos paisajes difícilmente reconocibles en aquella ciudad y que no dejan de ser los de “los nuevos órdenes territoriales de lo urbano”, contradictoriamente “ateritoriales”, “predatorios”, inacabados, mercantilizados... El paisaje –también éste–, acumulador de acontecimientos espaciales y de experiencias sociales y culturales, necesita de alguna codificación y sistematización para su incorporación a la planificación, y así lo reivindica el autor.

Frente a la concepción holística del paisaje de estos dos títulos, a los que se podría sumar “Cambios recientes en el paisaje urbano-industrial de la ciudad de Puertollano: entre la supervivencia y la modernización”, con una visión también panorámica, el resto del bloque aborda temas más sectoriales, que además es llamativo que en buena parte sean coincidentes: entre los procesos de rehabilitación y reforma, y el turismo y la centralidad; y localizados de nuevo básicamente en paisajes del corazón de nuestras ciudades. Probablemente éstos sean los paisajes urbanos más expuestos a las tensiones que el propio término paisaje produce, ¿patrimonio a salvaguardar, a explotar como recurso, a permitir desarrollarse de una forma integrada e integral? En cualquier caso las distintas lecturas permiten poner en evidencia cómo a lo largo de las dos/tres últimas décadas las acciones que se han llevado a cabo para la transformación o conservación de tales paisajes han sido cuando menos parciales e inconexas, entendiendo dicho paisaje urbano como decorado, mero resultado, o mercancía a utilizar y por tanto obviando las repercusiones en el mismo de sus actos: “[Los Reales Sitios de Aranjuez y El Escorial] han contado con Planes de Dinamización y Excelencia Turística que han realizado acciones que han modificado la morfología y el paisaje urbano” (Mínguez, p. 184, en “Intervenciones urbanas y turismo cultural en las ciudades históricas españolas”); “Los núcleos urbanos son considerados exclusivamente el soporte territorial y administrativo para las actividades turísticas” (González, p. 135, en «Urbanización Turística. Reconversión y rehabilitación de destinos turísticos consolidados en Mallorca», hablando de un tipo de Planes, los PET, de Excelencia Turística).

En sintonía con esta visión fragmentaria los diferentes artículos también evidencian –directa o indirectamente– lo necesario que es formular políticas orientadas por análisis como los hechos en esos otros artículos iniciales, aunque sin hacer especial alusión a la imagen –paisaje– que las contradicciones que detectan produce: nuevos paisajes mal comprendidos y mal deseados, porque no se captan todas esas facetas de ese constructo multifacético que el primer artículo captura.

Hay coincidencias en reivindicar la necesidad de generar nuevos instrumentos de gestión o más exactamente de la articulación flexible de muchos de los ya existentes. El segundo bloque va a aportar muchas más evidencias de esta realidad paisajística convulsa, y en algunos de ellos atreviéndose a enfatizar más su dramática situación:

El artículo cabecera de la segunda parte, aunque algo menos prolijo que el que encabeza la primera, también es un hito teórico importante en la aproximación a la geografía de los territorios urbanizados contemporáneos, en este caso para la comprensión de las lógicas urbanas y extra-urbanas que subyacen bajo la misma. Dicho texto, “Las aproximaciones multidimensionales y multinivel a los sistemas urbanos”, de C. Rozenblat, se centra sobre todo en el papel que desempeñan las (grandes) empresas y sus redes en los distintos sistemas urbanos e interurbanos, un papel cada vez más relevante y en definitiva controlador de las dinámicas urbanas, y apuesta por no despreciar el enfoque mutidimensional (intraurbano e interurbano) en el análisis de los procesos e interacciones ciudades-empresas (y sus redes), además abordando el conjunto “sin establecer un *a priori* de niveles preexistentes” (p. 233).

Los discursos sectoriales y localizados que le siguen dan buena fe de lo que dichas lógicas provocan. Un variado grupo de testimonios frescos, mapificados y dimensionados, en último término da cuenta de cómo se van acoplando nuestros territorios urbanizados en ese nuevo sistema de relaciones espaciales y a-espaciales. Por su reiteración es reseñable el interés que despiertan algunos temas: En cuanto a localización, las ciudades medias (y su papel emergente en el sistema), la transformación de las áreas metropolitanas, y sobre todo las rurales (las grandes olvidadas de las políticas urbanas para el control de sus paisajes); y en cuanto a dinámicas en o entre dichos espacios, se repite el interés en algunas referentes a la movilidad (residencia-trabajo; por género; interacción entre modos), y en las que se producen en territorios fronterizos. Incluso podríamos generalizar lo que todos ponen en evidencia en las “fronteras” visibles e invisibles, físicas y sociales, que tales sistemas de relaciones provocan, y que paradójicamente son fronteras para un espacio indefinido e ilimitado, ya que todo el territorio se ha puesto en juego en los distintos procesos de difusión de lo urbano.

Dos reflexiones del artículo “Los grandes desarrollos residenciales de la periferia de Madrid: de la burbuja a la crisis inmobiliaria” (de D. Brandis) pueden reflejar bien el escenario “en construcción” dejado por el proceso que en mayor o menor medida subyace como uno de los principales responsables de prácticamente cualquiera de las otras miradas, nos referimos al negocio constructivo-inmobiliario: “todos [los agentes]... tienen un papel en la representación, aunque unos más que otros se hayan visto beneficiados o perjudicados por las distintas situaciones acontecidas a lo largo del proceso” (p. 243); y tal proceso “... además de impactar negativamente sobre la calidad de vida y sobre el patrimonio urbano y de los ecosistemas circundantes, originó a la vez viviendas desocupadas y necesidades de vivienda insatisfechas” (p. 260).

Pasamos por un mundo de imágenes y “pompas” que engarza, naturalmente, con el primer bloque, ¿paisajes urbanos para el siglo XXI?, si bien también hay un pequeño espacio para seguir creyendo en que la ordenación territorial y la planificación urbana pueden hacer algo en estos territorios inestables, en el control de sus dinámicas y los paisajes que provocan. Se reiteran algunas reivindicaciones de tales instrumentos (pp. 233, 312, 330, 346...) entre pequeñas evidencias de su capacidad (caso de los diferentes resultados fruto de una legislación diferente entre los territorios fronterizos de Les Terres de l’Ebre-Baix Maestrat).

Los dos artículos de referencia que pautan este compendio, sin tratar de ser dos artículos especialmente innovadores en los dos grandes campos que tratan, del planteamiento de los problemas de comprensión y control de los paisajes urbanos uno y de la interacción entre las redes urbanas y las empresariales el otro, sí cumplen bien su función de dar una visión panorámica, analítica y metodológica, que atrape dicha realidad.

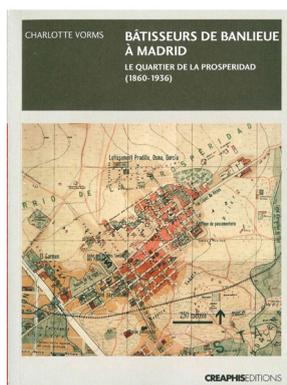
Hace falta cierta voluntad para hilvanar relaciones entre dichos artículos y los que les siguen, pero están ahí, componiendo fragmentos de una realidad complicada si bien por desgracia cada vez más simplificada, más carente de la riqueza de identidades que darían los paisajes que sigue buscando Zoido. Si el centro de las observaciones del primer bloque es la ciudad en sí misma, entendida en su identidad “autónoma” –a pesar de dependencias–, en el segundo son estas relaciones sistémicas –entre ciudades, territorios y empresas/mercados y sus flujos– las que se constituyen en el marco visible o invisible para el entendimiento de las dinámicas que se tratan de atrapar en los diferentes artículos. En cualquier caso no se entienden esos paisajes urbanos concretos, tan mercantilizados y repetidos, sin esos sistemas de relaciones globales, en gran medida aterritoriales. Causa y efecto se alimentan, y al avanzar en los diferentes discursos nos alejamos del conjunto de relaciones e instrumentos que intentaba ordenar el primer artículo para construir un paisaje urbano armónico. No está de más volver a él para ser conscientes de la distancia que nos separa de conseguirlo, empezando por comprender sus causas.

De una u otra forma están presentes los principales temas y operaciones urbanas en los que están inmersos hoy nuestras ciudades y territorios (urbanizados). Del corazón al extrarradio y el “rururbano”: patrimonio histórico y equipamientos culturales “rentables”, nuevas centralidades junto con soterramientos ferroviarios y alta velocidad en primeras periferias, áreas metropolitanas y periferias “en construcción” fragmentadas y dependientes, hasta la irrupción del proceso urbano en los espacios rurales pasando por el nuevo papel articulador cuando menos incierto de las ciudades intermedias. Por un lado los diferentes artículos constatan con cifras muchas de las intuiciones que se tenían, por otro, asumiendo este panorama incierto, de paisajes difusos, resultante de procesos en que la planificación ha tenido como mucho un papel muy tangencial, abren vías de investigación y control para el paisaje urbano futuro.

Este libro, por una parte, nos presenta el arranque de una panorámica que está abierta –el propio artículo sobre los sistemas urbanos así lo reconoce–: “En futuros estudios analizaremos las capacidades del sistema (...) [lo que] nos conducirá a formalizar mejor los procesos multidimensionales y multinivel (...) De este modo podremos elaborar herramientas eficaces y competentes para ayudarnos a tomar decisiones en materia de gobernanza urbana en el marco de dichas redes de la globalización” (p. 233); y también nos puede dar pie, si es pertinente, a encauzar los paisajes urbanos del siglo XXI, hacia unos en los que el papel de cada agente en la representación sea cuando menos más consciente.

RESEÑA DEL LIBRO «BÂTISSEURS DE BANLIEUE À MADRID»

Luis SANTOS Y GANGES*



Título: *Bâtisseurs de banlieue à Madrid. Le quartier de La Prosperidad (1860-1936)*.

Autora: Charlotte VORMS.

Editorial: Éditions Créaphis.

Colección: Lieux habités – Histoire urbaine.

Páginas: 368.

Lugar y año: París, 2012.

ISBN: 978-2-35428-027-7.

El libro «Bâtisseurs de banlieue à Madrid. Le quartier de La Prosperidad (1860-1936)», a cargo de la historiadora francesa Charlotte Vorms, es una obra relevante en la historia urbana española. Se trata de la edición –sintetizada– de una tesis doctoral, pero aun siendo una primera gran investigación, en muchos aspectos es una obra madura, que tiene bastantes aciertos y valores, los cuales intentaremos mostrar en estos pocos párrafos.

Charlotte Vorms es una joven investigadora de primer nivel, máster en historia económica y social por la Universidad de Oxford (2000) y doctora en historia (2006) por la Universidad de Aix-Marseille, que ejerce actualmente de *maître de conférences* de historia contemporánea en la Universidad Paris-1 Panthéon-Sorbonne. Y eligió el madrileño barrio de La Prosperidad como objeto de estudio; un fragmento del extrarradio de la capital, un espacio periférico donde analizar los fenómenos históricos de índole social y espacial en la formación de ciudad. Y el resultado es un trabajo con interesantes contribuciones a la historia urbana de Madrid, pero sobre todo un trabajo con aportaciones a la historia de la formación del extrarradio de la ciudad española y de su hábitat popular, en un período tan interesante como el del primer crecimiento de la ciudad española, entre las décadas de 1860 y 1930.

Estudiar lo informal, lo fragmentario, lo marginal, lo espontáneo, etc. es siempre un reto académico, pues las propias prácticas espaciales son el conjunto de hechos históricos a comprender mejor, toda vez que los derechos y las normas son muy parciales o inexistentes, y las fuentes son más débiles. El análisis de lo infra-urbano es, en el campo urbanístico, un reto inmenso. Y, a la vez, investigar las

* Luis Santos y Ganges (insur3@uva.es) es Profesor Contratado Doctor de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid, España.

condiciones y prácticas históricas del extrarradio de la ciudad española es un reto necesario.

La profesora Vorms ha hecho un estudio de historia urbana donde lo espacial no es clave, aunque no haya sido obviado, pues el principal centro de atención en cuanto a los hechos históricos es otro: los fenómenos urbanos de la formación de un núcleo de extrarradio, su contexto socioeconómico y político-legal de actuación y sus agentes y actores. Es decir, interesa quién y cómo construye el núcleo de extrarradio de La Prosperidad como ejemplo de un hecho generalizado al menos en España, y siempre analizándolo sin perder de vista su relación con la ciudad en transformación y su ensanche.

Así, el libro presenta ocho capítulos en el marco de una estructura diacrónica en tres grandes partes: el tiempo de los pioneros (de 1860 a finales de los ochenta), la ciudad de las reglas informales (de finales de los ochenta a principios de los veinte) y el tiempo de las luchas políticas (de los primeros años veinte a 1936). Comienza el libro explicando cómo el espacio más allá del ensanche proyectado de Madrid se convierte en espacio de oportunidad para ser lotificado por sus propietarios y como objeto material de aventureros y pioneros del negocio del suelo. Continúa con la caracterización del nuevo espacio suburbano en proceso de consolidación, de sus prácticas y reglas informales, y del mercado inmobiliario, para después explicar el complejo contenido social –sus habitantes y sus actividades– de un suburbio de jornaleros, peones y criados en una ciudad que apenas era industrial. Prosigue con su consolidación como barrio popular, insalubre a la vez que productivo, con identidad aunque cada vez más diverso, donde a las casas de autoconstrucción de los primeros inmigrantes se suman las casas de vecindad e incluso las casas burguesas, y se va procediendo paulatinamente a la dotación de infraestructuras urbanas. La obra se centra más adelante en lo que se llamó “el problema del extrarradio” –cuando por su propia entidad ya no puede ser obviado–, en las propuestas de equipado, de urbanización y de ordenanzas, en la normativa de casas baratas y en el Estatuto Municipal de 1924, que acabaría con su régimen de excepción jurídico-administrativa. Analizados los crecimientos urbanos ulteriores, las habituales lotificaciones, los suburbios-jardín y las colonias de casas baratas, el acceso a la propiedad de las clases trabajadoras, la politización de las reivindicaciones urbanas y la relevancia del socialismo en el barrio, la obra concluye con las políticas social, urbanística y de obras públicas de los gobiernos republicanos en su intento de integración de “La Prospe” como barrio equipado.

En definitiva, pensamos, con su director de tesis, Gérard Chastagnaret* responsable de uno de esos raros prefacios que son a la vez la reseña más certera y la contextualización más nítida de la obra a introducir–, que este libro es una excelente monografía de historia urbana contemporánea, dotada de solidez metodológica, que ha buceado con competencia e intensidad en las fuentes archivísticas y que marca pautas y sendas investigadoras.

* *Professeur des universités émérite* de historia contemporánea en Aix-Marseille Université (antes en la Université de Provence), importante hispanista e historiador, fundador de la unidad mixta de investigación TELEMMe - *Temps, Espaces, Langages, Europe Méridionale – Méditerranée*, y director de la Casa de Velázquez entre 2001 y 2006. No está de más reseñar que tanto Chastagnaret como Vorms fueron miembros becados cada uno en su tiempo y en el marco de la *École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques*, por la Casa de Velázquez, una institución que merece todo el reconocimiento.

urban

Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio
Escuela Técnica Superior de Arquitectura - Universidad Politécnica de Madrid

NS05 – PAISAJES CRÍTICOS - Marzo 2013

Editorial

Tribuna

El resurgir de Zoópolis: biodiversidad, paisaje.
Matthew Gandy

Artículos y Notas de investigación / Articles and research Notes

Un diálogo con el paisaje: proyecto, representación y proceso.
Tim Waterman & Ed Wall

Propuesta metodológica para el análisis identitario del paisaje.
Alberto Matarán Ruiz

El paisaje desde el límite de lo urbano: una utopía necesaria y educadora.
Francisco Javier Abarca-Álvarez & Francisco Sergio Campos-Sánchez

Hacia la ciudad paisaje. Regeneración de la forma urbana desde la naturaleza.
Juan Luis de las Rivas Sanz

La ciudad sensible. Paradigmas emergentes de espacios informales y usos alternativos del espacio urbano.
Angelique Trachana

Ensayo fotográfico

El lenguaje del paisaje: alfabetización, identidad, poesía y poder.
Anne Whiston Spira

Reseñas

Variaciones críticas sobre temas de paisaje. A propósito de la obra de Vittoria Calzolari
Alfonso Álvarez Mora

DOSSIER

ciudades

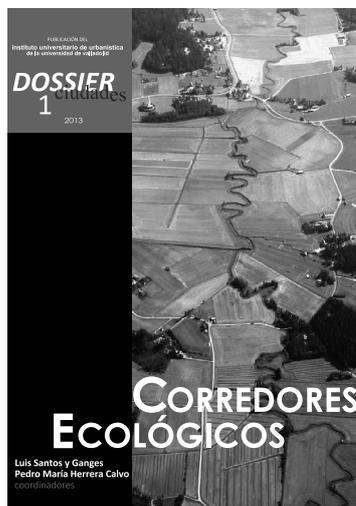
Este libro es el primer número de una publicación propia del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid que hemos concebido y denominado «DOSSIER Ciudades».

Dispusimos en el pasado de una serie de publicaciones propias del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid denominada «Documentos»; la serie «Documentos» del Instituto. El número 1 de aquella serie se titulaba «Planificación en Centros Históricos» y fue el resultado de las jornadas sobre Planificación de Centros Históricos que tuvieron lugar en la ciudad de Segovia, durante el mes de marzo de 1991, cuando se estaba trabajando para los Planes Especiales de la ciudad histórica de Segovia. El número 2, titulado «Planeamiento Urbano en la Europa Comunitaria: Bélgica, Italia, Gran Bretaña, Francia, Portugal y España» fue a su vez el resultado de un curso organizado por el Instituto entre noviembre de 1992 y enero de 1993. El número 3, del año 2000, con el título «Ciudad, Territorio y Patrimonio. Materiales de investigación», recogió algunos temas relacionados con las lecciones impartidas por algunos de los profesores del Programa de Doctorado que se desarrollaba en la Universidad Iberoamericana de Puebla, México. Y el número 4, del año 2002, con el título «Ciudad, Territorio y Patrimonio. Materiales de investigación II», siguió la misma idea, construyéndose con textos correspondientes al programa de doctorado «Ciudad, territorio y patrimonio» del bienio 2001-2002, en la UIA Puebla. El objetivo de la serie «Documentos» era dar fe de las reuniones científicas, congresos u otro tipo de encuentros, conferencias y programas docentes que organizaba el Instituto.

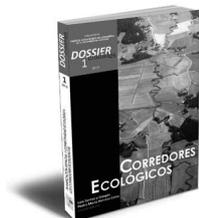
A partir de este momento, sin embargo, hemos decidido producir obras monográficas de valor científico concebidas como libros o como manuales, a modo de anejos de nuestra revista «Ciudades». Recientemente, el informe de la Agencia para la Calidad del Sistema Universitario de Castilla y León, de la primavera de 2012, por el que se nos renovaba la condición de instituto universitario de investigación LOU, ha sugerido que nuestro pequeño pero admirable instituto impulse la edición de materiales que den una visibilidad académica integral a los numerosos trabajos de investigación realizados.

Los miembros del instituto llevan a cabo diversos trabajos de investigación para las administraciones con los que se hace innovación y transferencia de conocimiento, máxime cuando se trabaja en temas arduos donde se hace precisa una investigación teórica que sustente el modelo del plan y una disposición creativa, como ha venido siendo el caso de los instrumentos de ordenación del territorio y otros vinculados al patrimonio cultural. Los trabajos de investigación a veces dan algún fruto editorial, sobre todo de la mano de las comunicaciones a los congresos, pero constituyen un gran cúmulo de labores que podrían también plasmarse en forma de libro, entendemos que siempre y cuando se encuentre el hilo conductor adecuado, tanto por su valor académico y su originalidad como por su oportunidad.

En definitiva, se trata de editar también resultados de los trabajos de investigación del instituto y a la vez concebir trabajos conjuntos pluridisciplinares con colegas expertos, siempre desde una idea rectora que dé cuerpo a cada publicación concreta. Y ello dejando provocativamente de soslayo el hecho evidente de que la sistemática de valoración en la que estamos todos los universitarios inmersos, queramos o no, apenas valora o incluso desprecia lo que es considerada una mera autopublicación. La obra que aquí presentamos inaugura la nueva perspectiva, emprendiendo así una política editorial que ha de complementar a la publicación de monografías y al trabajo de la revista científica «Ciudades» que el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid esforzadamente hace con ritmo anual.



Publicación del
Instituto Universitario de Urbanística
de la Universidad de Valladolid



DOSSIER ^{ciudades} 1

PLANIFICACIÓN ESPACIAL Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA: LOS CORREDORES ECOLÓGICOS

Luis SANTOS Y GANGES &
Pedro María HERRERO CALVO
coordinadores

Contenidos

Introducción

Luis SANTOS Y GANGES & Pedro María HERRERA CALVO

Corredores, conectividad y ecología del paisaje
Estanislao de LUIS CALÁBUIG

Ecología del paisaje, conectividad ecológica y territorio.
Una aproximación al estado de la cuestión desde una perspectiva técnica y científica
Pedro María HERRERA CALVO & Emilio DÍAZ VARELA

Corredores verdes y corredores ecológicos en la planificación espacial. Historias y encuentros
Marina JIMÉNEZ JIMÉNEZ

Bases conceptuales en la planificación espacial de cara a la protección ambiental y paisajística
Luis SANTOS Y GANGES, Pedro María HERRERA CALVO,
Juan Luis de las RIVAS SANZ & José Luis LALANA SOTO

La implementación de la conectividad ecológica a distintas escalas espaciales
Mikel GURRUTXAGA SAN VICENTE

Una aproximación a la conectividad ecológica aplicada a la planificación territorial:
modelización para el caso de Valladolid y Entorno
Pedro María HERRERA CALVO

Conectividad ecológica e infraestructuras lineales: el caso histórico del Parque Natural de Despeñaperros
Carlos IGLESIAS MERCHAN, Emilio DÍAZ VARELA & Joaquín CUENCA LOZANO

La conectividad ecológica en los espacios agrarios.
Aportaciones desde los procesos de concentración parcelaria
Óscar RAMÍREZ DEL PALACIO & Salvador HERNÁNDEZ NAVARRO

«Corredores ecológicos» es una obra colectiva que desarrolla un tema de gran interés técnico y científico: la conectividad ecológica y su influencia territorial y paisajística. El libro ofrece una serie de claves de concepto, de diseño y de implementación que tratan de facilitar la incorporación de los corredores ecológicos a los instrumentos de planificación espacial.

Los capítulos de esta obra incluyen ámbitos distintos pero relacionados; desde los planteamientos teóricos vinculados a la planificación subregional, el papel de la escala en el diseño de redes ecológicas, la lucha contra la fragmentación generada por grandes infraestructuras, la novedosa incorporación de la conectividad a los proyectos de concentración parcelaria e incluso el desarrollo, paso a paso, de un modelo concreto de corredores ecológicos.

Se trata de una obra singular en varios aspectos. Por un lado, debido a su carácter profundamente multidisciplinar, apreciable tanto en la trayectoria y el enfoque de los diferentes autores como en la colaboración de la Asociación de Ecología del Paisaje ECOPAS. Destaca, además, su vocación de utilidad, reforzada por una estructura en dos partes, la primera de ellas desglosando el marco conceptual y científico y la segunda planteando la aplicación práctica en diversas vertientes. Se ofrece aquí, en definitiva, un trabajo intelectual fundado sólidamente y concebido desde una visión práctica cimentada en muchos años de trabajo sobre el paisaje y el territorio.

IUU - UVa Valladolid, 2013 – 17x24 cm 298 págs. – ISBN: 84-8448-736-4

Adquisición, intercambio y distribución

Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial de la Universidad de Valladolid
C/ Juan Mambrilla, 14, 47003 Valladolid, ESPAÑA Tlf: (+34) 983187810 y Fax: (+34) 983187801
secretariado.publicaciones@uva.es <http://www.publicaciones.uva.es>



Secretariado de Publicaciones e
Intercambio Editorial

revistaciudades.com



POLÍGONOS

REVISTA DE GEOGRAFÍA

2013

Segunda época

24

Monográfico sobre cambio climático



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

- c.1. 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.
- c.2. 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.
- c.3. 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.
- c.4. 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.
- c.5. 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/>.

ciudades es

Revista del
Instituto Universitario de Urbanística
de la Universidad de Valladolid

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 2008 – 2013)

CONTRIBUCIONES PUBLICADAS POR SECCIONES

	Nº 11	Nº 12	Nº 13	Nº 14	Nº 15	Nº 16	TOTAL	% TOTAL
Monográfico	8	6	7	6	8	8	43	53,09
Miscelánea	2	3	4	3	1	1	14	17,28
Sección Final	4	8	2	3	3	4	24	29,63
Total	14	17	13	12	12	13	81	100,00

CONTRIBUCIONES RECIBIDAS, RECHAZADAS Y PUBLICADAS EN MONOGRÁFICO Y MISCELÁNEA

	Nº 11	Nº 12	Nº 13	Nº 14	Nº 15	Nº 16	TOTAL	% TOTAL
Recibidas	11	9	16	12	15	15	79	100,00
Rechazadas	0	1	5	3	6	6	22	27,85
En Revisión Editorial	1	1	2	3	4	3	14	17,72
En Revisión por Pares	0	0	3	0	2	3	8	10,13
Publicadas	10	8	11	9	9	9	57	72,15

PROCEDENCIA GEOGRÁFICA DE LAS CONTRIBUCIONES MONOGRÁFICO Y MISCELÁNEA

	Nº 11	Nº 12	Nº 13	Nº 14	Nº 15	Nº 16	TOTAL	% TOTAL
España	9	5	6	8	8	5	41	71,05
Otros Países Europeos	0	1	4	0	1	3	9	15,79
Resto del Mundo (Iberoamérica+USA)	1	3	1	1	0	1	7	13,16
Total	10	9	11	9	9	9	57	100,00

marca de corte

marca de corte

marca de corte

marca de corte