

REVISTA DEL  
instituto universitario de urbanística  
de la universidad de valladolid

# ciudades

## 8

RECICLAR LA CIUDAD

2004









# RECICLAR LA CIUDAD



**Ciudades, 8  
2004**

**RECICLAR LA CIUDAD**

Instituto Universitario de Urbanística



Secretariado de publicaciones

Universidad de Valladolid

**Ciudades, 8**  
**Revista anual del Instituto universitario de Urbanística**  
**de la Universidad de Valladolid**

**Director:**  
Alfonso Álvarez Mora

**Consejo de redacción:**  
María Castrillo Romón, Universidad de Valladolid  
Juan Luis de las Rivas, Universidad de Valladolid  
Luis Santos Ganges, Universidad de Valladolid

**Consejo científico:**  
Antonio Fernández Alba, Universidad Politécnica de Madrid  
Ivor Samuels, UK Civic Trust (Reino Unido)  
Marc Gossé, ISACF La Cambre de Bruselas (Bélgica)  
Antonio Reguera Rodríguez, Universidad de León  
Colinna Morandi, Politecnico de Milano (Italia)  
Fernando Roch Peña, Universidad Politécnica de Madrid  
Ignacio San Martín, The University of Arizona (EUA)  
Francisco Valverde Díaz de León, Universidad Iberoamericana de Puebla (Méjico)

**Edita:**  
Instituto universitario de urbanística de la Universidad de Valladolid  
Secretariado de publicaciones e intercambio editorial de la Universidad de Valladolid.  
© Los autores. Valladolid, 2004.  
INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA Y SECRETARIADO DE  
PUBLICACIONES E INTERCAMBIO EDITORIAL DE LA UNIVERSIDAD DE  
VALLADOLID.

**Coordinación de este número:**  
María A. Castrillo Romón

**Traducción de los resúmenes:**  
José Luis de Vargas Tur

**Composición:**  
Félix Iglesias Escudero

**Fotografía de cubierta:** Barrio de Rondilla (Valladolid). María Castrillo Romón.  
**ISSN:** 1133-6579  
**I.S.B.N.:** 84-8448-335-5  
**Depósito legal:** SE-2779-2003 E.U.  
**Impresión:** Publidisa

**Para cualquier información:**  
Instituto universitario de Urbanística.  
E.T.S. de Arquitectura. Avda. de Salamanca, s/n. 47014 Valladolid (España)  
Tel.: (+34) 983 423465 y (+34) 983 423437      Fax: (+34) 983 423439  
Correo electrónico: [insur@uva.es](mailto:insur@uva.es)

## INDICE

Oscar Reginaldo Morales Rojas (1938-2004).....	9
En recuerdo de Luis Pastor.....	11
Editorial.....	13
Dirk SCHUBERT	
<i>Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas .....</i>	15-36
Roger-Henri GUERRAND	
<i>Cinquante ans après l'appel de l'abbé Pierre, une nouvelle crise du logement populaire en France.....</i>	37-40
Sergio GUERCIO, Matteo ROBIGLIO, Isabelle TOUSSAINT / Avventura Urbana	
<i>Periferie partecipate. Cinque casi di riqualificazione urbana a Torino.....</i>	41-61
José Luis SÁINZ GUERRA	
<i>Los cambios en la vivienda de la ex-República Democrática Alemana a partir de la reunificación .....</i>	63-85
Luís Vicente BAPTISTA y João Pedro SILVA NUNES	
<i>Contexto metropolitano e (re)classificação urbana: apontamentos sobre a cidade de Lisboa e um bairro residencial na sua periferia .....</i>	87-100
Inés SÁNCHEZ DE MADARIAGA	
<i>Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida.....</i>	101-133
Basilio CALDERÓN CALDERÓN	
<i>La ciudad del todo urbanizable: estrategias del sector inmobiliario y nuevas e insostenibles formas de urbanización.....</i>	135-155
Remodelación de los barrios de Pajarillos y Rondilla de Valladolid	
<i>Remodelación de los barrios de Pajarillos y Rondilla de Valladolid.....</i>	159-180
<i>Entrevista a C. Magdalena, arquitecta de la Sociedad Municipal de Suelo y Vivienda de Valladolid (VIVA).....</i>	181-186
<i>Entrevista a representantes de la Asociación Familiar Rondilla y “La Unión” de Pajarillos.....</i>	187-197

Artículos Varios

Álvaro SEVILLA BUITRAGO

*Großstadtkultur.*

*La cuestión de la gran ciudad en la Alemania guillermina.....201-227*

Normas para la presentación de artículos.....229

### ***OSCAR REGINALDO MORALES ROJAS (1938-2004)***

*La primera entrevista que sostuve con Oscar fue verdaderamente convincente. Su don de conversador incansable se denotó en esa primera invitación a colaborar como profesor de tiempo completo con la Universidad Iberoamericana-Puebla.*

*El don de la palabra es algo que difícilmente se encuentra ahora. Exceptuando la charlatanería de la clase política y sus lacayos, el resto de los ciudadanos nos hemos quedado mudos ante los cambios que observamos en nuestro entorno y de nuestra cultura; no por que seamos indiferentes a ello, sino más por la incredulidad en el valor de la palabra. No era el caso de Oscar. Lo reconozco. Nadie más me enseñó con esa sutil delicadeza algunos de los secretos, casi mágicos, de la buena conversación. Se decía en los corrillos de la universidad que, acompañarle en el momento de la comida, tenía valor curricular.*

*Desde su experiencia fue testigo de innumerables fenómenos en los que intervino como actor, espectador y, a veces, protagonista indiscutible. Su experiencia en la educación, que apasionadamente lo abrazó en el momento de su muerte, inició en la Universidad Autónoma de México, pasó por la Universidad de las Américas y culminó con la Universidad Iberoamericana-Puebla. Posiblemente el mejor reconocimiento a su tarea educativa quedó en aquel, su último sínodo de examen de licenciatura en que su sólido análisis crítico lo expuso a los asistentes. Su característica estatura docente la heredaron, por última vez, a los jóvenes de nuestras aulas.*

*El acceso al trabajo académico no fue producto de accidente vital sino de intención consciente. Después de una amplia experiencia profesional en la que proyectó, edificó y supervisó una enorme cantidad de metros cuadrados de espacios y construcciones le permitió abrir un ancho camino experiencial que lo transmitió en los salones de clase para compartir aquella sabiduría que sólo los años conceden.*

*Le perseguía una pregunta permanentemente, ¿es posible la humanización del mundo a partir de la conformación de un espacio más habitable? Como funcionario público esta perspectiva se había abierto al poner en práctica algunas políticas públicas para mejorar la condición del espacio del Municipio de San Andrés Cholula, colindante a la ciudad de Puebla. La complejidad de la gestión de la ciudad, entendida como la interacción entre los actores sociales y las acciones urbanas que permiten la construcción del espacio urbano, no solo le interesó y sino que le apasionó.*

*Oscar se procuró actualidad en los datos, los conceptos y los juicios. Estudiosos de la historia mexicana, la trasladaba a la historia urbana. Así, en sus últimos escritos reflexionaba sobre la relación entre infraestructura eléctrica y la expansión de la ciudad de Puebla, fenómeno metropolitano característico de la ciudad Latinoamericana.*

*La súbita partida de Oscar nos deja perplejos, pero con la tranquilidad de que aún en este último viaje, lo inició con la velocidad y precisión que le permitió esbozar su última sonrisa socarrona.*

Francisco Valverde D. L.



## **EN RECUERDO DE LUIS J. PASTOR ANTOLÍN**

*Fue un humanista, en el mejor sentido, en el más noble y completo, de la palabra. Es una cualidad que consiguió plasmar, como un ejemplo de coherencia y tenacidad sin fisuras, en todos los aspectos que formaron parte de su vida, de una vida fecunda, activa, llena de compromisos y de decisiones puestas al servicio de aquéllo y de aquéllos en los que más creía y confiaba. Y entre las empresas que con mayor ahínco sustentaron su empeño y sus ilusiones siempre estuvo la Geografía, a la que se sintió vinculado desde muy joven, apenas comenzados sus estudios universitarios a mediados de los setenta, cuando poco a poco fue descubriendo en las actividades del Departamento la semilla que bien pronto germinaría en una vocación firme y esperanzada. Una vocación henchida de futuro, optimista como era. Así me lo hizo saber personalmente en uno de los viajes de prácticas que, como profesor de Geografía Económica, organicé para visitar los espacios industriales esparcidos por la periferia de la ciudad de Valladolid en una bonancible tarde de otoño de 1977. Fue el deseo de conocer e interpretar críticamente la realidad que nos rodea, el afán resuelto por abrir su mente a la explicación de lo que sucede en un mundo repleto de contradicciones y desigualdades, la preocupación por desentrañar los factores que las provocan, lo que le llevaría a asumir el reto de una carrera universitaria en la que la voluntad en pos del conocimiento prevalecía con fuerza sobre las incertidumbres y zozobras de un sistema que no se sabía muy bien qué derroteros iba a tomar. Para alcanzar la licenciatura se decantó por un trabajo sobre la configuración de la red de transporte en Castilla y León, en un momento realmente difícil, cuando las fuentes escaseaban, las referencias comparativas no eran tampoco muchas y las expectativas del sector se desenvolvían en un entorno de grandes cambios a corto plazo. Fue un estudio pionero, que sirvió para despejar incógnitas y aclarar tendencias en una región que con el tiempo se mostraría emblemática para entender las intensas reestructuraciones de la movilidad terrestre en España.*

*Cuando se trató de abordar la tesis doctoral, su propósito por introducirse en temas tan candentes como confusos se mantuvo bien firme. Decidió analizar el significado del fenómeno inmigratorio en la etapa en que Valladolid se convertiría en una de las ciudades españolas más expansivas demográficamente. Con tesón extraordinario hizo frente al arduo problema de la documentación y, con los medios rudimentarios de que se disponía entonces, puso al descubierto conclusiones que ilustrarían, de manera tan brillante como expresiva, la formación de la moderna sociedad vallisoletana, con ideas y observaciones que al tiempo servían para entender la evolución contemporánea de las ciudades españolas y, particularmente, de las capitales regionales en el momento en que el modelo autonómico presagiaba lógicas espaciales de gran valor experimental. Sobre esta base, los estudios sobre la ciudad de Valladolid marcaron una potente línea de investigación, que arrojó aportaciones muy valiosas, bien en solitario o en colaboración con otros compañeros del Departamento. Aportaciones que habrán de ser claves para el afianzamiento del Grupo de Investigación Reconocido que, con el nombre de Cterior, se ha configurado en la Universidad de Valladolid, y del que formaba parte sustancial junto a Basilio Calderón, José Luis García Cuesta, Henar Pascual y Fernando Manero.*

*Ahora bien, si nunca dejó de cultivar los temas que mejor permitían entender el significado de las transformaciones operadas en las infraestructuras y en la ordenación de los espacios urbanos y del patrimonio urbanístico, su sensibilidad se mantuvo permanentemente alerta hacia todo cuanto se refiriera a la realidad latinoamericana, con cuyos problemas y vicisitudes se sentía identificado. En la nueva Licenciatura en Geografía asumió desde el principio la responsabilidad docente de la asignatura de Geografía de América Latina, que, aún siendo optativa, logró mantener en los primeros lugares de la preferencia de los alumnos. Muchos recuerdan el vigor y la calidad que*

*imprimía a los seminarios y trabajos prácticos, abiertos a debates interminables que a veces culminaron en aportaciones publicadas. Me cupo la satisfacción de compartir con él momentos memorables en la preparación y realización de proyectos que tenían como soporte el interés común por el espacio latinoamericano. Recuerdos que permanecen vivos, que son reveladores de su personalidad y lo serán para siempre. Con qué ilusión intervino en la organización del VI Congreso de Geografía de América Latina (Valladolid, 2001); de qué manera estuvo empeñado en que saliera adelante el Master sobre Desarrollo Urbano Sostenible que, contando con la ayuda de Alberto Kleiner, de los colegas del Instituto de Urbanística de Valladolid y de los de la Universidad Nacional de Rosario, estuvo a punto de iniciarse en esta ciudad, de no haber sido lamentablemente bloqueado por la crisis económica argentina; con qué vehemencia llegaba a defender sus posturas en las reuniones que mantuvimos en la Universidad de La Plata, en la sede montevideana de Mercosur y en la CEPAL de Santiago de Chile; cuántas esperanzas puso en la participación de nuestro Departamento en la Red ALFA, conseguida a través de la feliz relación trabada con Jean François Tourrand y Doris Sayago, del Centro de Desarrollo Sostenible de la Universidad de Brasilia; hasta qué punto se mostraba atento y cuidadoso hacia la Tesis Doctoral que estaba dirigiendo sobre la región urbana de Santarém, en la Amazonia brasileña. Era el mismo celo con el que, casi hasta la víspera de "su último viaje en la nave que nunca ha de tornar", orientaba la de Ignacio Molina sobre la dimensión espacial de las estrategias de desarrollo local en las campañas del sur del Duero. Hombre energético y cabal, con la sonrisa y la lucidez como arma, nunca fue preso del desánimo o el abatimiento. No en vano el mismo entusiasmo que puso en sus actividades como profesional de la Geografía en la Universidad, quedó patente en cuantas tareas le absorbían un tiempo precioso en responsabilidades académicas o a disposición de causas encomiables, que de uno u otro modo siempre tenían que ver con la solidaridad y la defensa de quienes más lo necesitan. De ahí que su desaparición, que a muchos ha sorprendido y a muchísimos apenado, deje un vacío que para los que le conocimos de cerca va a ser muy difícil, por no decir imposible, de colmar.*

*Luis Jesús Pastor Antolín, profesor titular de Geografía Humana en la Universidad de Valladolid, había nacido en Palencia el 9 de Septiembre de 1958. Falleció en Salamanca el 22 de Febrero de 2005 a las 21,30 horas. A partir de ese instante y en pocos minutos una imponente nevada cubrió la bella ciudad del Tormes. Tenía sólo 46 años.*

Fernando Manero Miguel

## EDITORIAL

En la llamada época del “desarrollismo”, allá cuando la ciudad se construía bajo el signo inequívoco de la “edificabilidad”, procediéndose a una extensión indiscriminada de su ámbito original existente, sin más limitaciones que aquéllas que imponía el beneficio inmobiliario inmediato, la cuantificación de lo construido ocultaba, sustituía y, en cierta manera, representaba la consabida y prevista ausencia de cualidad en el producto final obtenido, sobre todo la que se expresaba a través del binomio residencia-equipamiento social. La construcción de la ciudad, en efecto, semejaba más un acuerdo entre todos aquéllos que estaban interesados en este proceso de desarrollo, medido en clave cuantitativa, que en expresar en el espacio “derechos” y “libertades” que contribuyesen a la mejora de las condiciones de vida de sus habitantes.

Tantas contradicciones provocó esta manera de proceder a la construcción de la ciudad que no hubo más remedio que cuestionar sus principios con el objetivo de recuperar derechos nunca expresados, reivindicaciones jamás atendidas. Movimientos sociales vinculados con organizaciones democráticas ciudadanas, así como el impulso añadido del imprescindible desarrollo de una democracia política a nivel de Estado, abrió el camino, como no podía ser de otra manera, hacia un ambiente social mucho más propicio, encauzando un proceso encaminado al entendimiento decididamente democrático de la práctica de la planificación urbana.

Se inicia, en este sentido, un cambio de rumbo en la forma de entender y de materializar el proceso de construcción de la ciudad. Como primera medida, se pusieron en marcha todos aquellos mecanismos que hiciesen posible la recuperación de derechos perdidos, la exigencia de los que se habían negado durante tantos años de “desarrollismo”, con el objetivo de procurar la posibilidad de una ciudad servida, de un ámbito urbano cualificado, de poner fin, en suma, a la cuantificación en favor de una cualificación urbana. Para ello, la ciudad debería ser más atendida en aquellos aspectos que hacían referencia a su “reordenamiento interno”, no tanto a su extensión. De la ciudad se debería requerir su terminación, completándola en base a todo aquello que no se le había proporcionado durante tantos años. El proyecto de ciudad, por tanto, como un proyecto de dotación, como una propuesta de cualificación de lo existente.

Con el tiempo, sin embargo, se fue advirtiendo que la práctica de la “regeneración urbana”, aquella que había encontrado sus orígenes más inmediatos en ese intento por dotar a la ciudad de aquello que se le había negado durante tanto tiempo, podría constituir un negocio tan rentable, quizás más, como que aquel otro que se había identificado, hasta entonces, con el “desarrollismo cuantitativo”. Es así como comienza a ponerse de moda, a plantearse como la

única práctica posible, al menos como la más razonable, aquélla que toma como campo de operaciones la realidad del espacio construido existente con el objetivo de transformarlo, de “regenerarlo”, para compatibilizar los procesos de cualificación urbana emprendidos con las nuevas formas de economía que estaban requiriendo, ante todo, ambientes urbanos adecuados, “espacios regenerados”, para hacer valer sus procesos productivos.

Lo que se había constituido como “mecanismos urbanísticos” más adecuados para recuperar derechos urbanos negados históricamente, mecanismos que, en la medida en que ponían en crisis el “modelo urbano de la renta del suelo”, proporcionaban una nueva manera de utilizar la ciudad democráticamente, fueron adquiriendo, a medida que el tiempo los consumía y los adaptaba a una diversidad de situaciones e interpretaciones “interesadas”, carta de naturaleza que racionalizaba las formas más habituales de intervenir en la ciudad. Formas de intervención que justificaban el papel que debería adoptar la ciudad pensándola como un objeto sobre el que deberían recaer todo tipo de prácticas urbanísticas que la sometiesen a renovados procesos de transformación, procesos que, en muchos casos, parecían más cercanos a dieciochescas prácticas de “embellecimiento y ornamentación” que a aquellas otras empeñadas en recuperar derechos urbanos perdidos. De la ciudad se estaba, y se está, requiriendo, en efecto, todo aquello que la “vista” y la “presente” como espacio que busca un reclamo, como “ámbito regenerado” que, ausente de todo tipo de conflictos, proporcione el marco más adecuado para que en él se desarrollen los nuevos productos económicos. Y todo ello, en detrimento, en muchas ocasiones, de las necesidades reales de su población.

Es así como va cobrando actualidad la idea de que la ciudad hay que “reciclarla” para ir adaptándola, en suma, a nuevos requerimientos económicos. La cuestión que deberíamos debatir es si recuperamos la idea de “regenerar” la ciudad en el sentido de dotarla de todo aquello que le ha sido negada durante décadas, o bien para exponerla ante el reclamo de las nuevas formas de producción empeñadas en la realización de los llamados “servicios productivos avanzados”, recurrir a la ciudad “reciclada” para atender a las necesidades del colectivo ciudadano que la habita, o para que sea reclamada como objeto y soporte de nuevas economías que se desarrollan al margen de las necesidades reales de sus habitantes. Cabe, naturalmente, el recurso a la posición intermedia: compaginar el “reciclaje” que recupera “derechos urbanos”, al mismo tiempo que la “regeneración ambiental” emprendida sitúa a la ciudad en la “red” que encauza sus reclamos para ser utilizada, requerida, como espacio económico concursencial.

Valladolid, marzo de 2005.

## **TRANSFORMACIÓN DE ZONAS PORTUARIAS Y COSTERAS EN DESUSO: EXPERIENCIAS, POSIBILIDADES Y PROBLEMAS**

**TRANSFORMATION OF DISUSE HARBOUR AND COAST  
AREAS: EXPERIENCES, PROBLEMS AND POSSIBILITIES**

Dirk Schubert\*

### **RESUMEN**

El concepto de revitalización urbana se aplica a procesos y planteamientos muy diferentes relacionados con la actuación sobre áreas costeras y portuarias obsoletas de todo el mundo. Se trata de actuaciones todas ellas con una gran trascendencia sobre la estructura general de las ciudades pero, a menudo, sus objetivos son muy distintos e incluso contradictorios. El artículo analiza algunos de los proyectos de revitalización portuaria más conocidos y los clasifica en función de su meta característica: fortalecimiento de la economía local (Londres, Melbourne), reordenación del espacio urbano (Boston, Shanghai, Hong Kong), rehabilitación urbana (Vancouver), práctica de nuevas culturas de planeamiento (Nueva York, Rotterdam), desarrollo de nuevos usos (Oslo, Génova, Amsterdam) o recuperación del patrimonio (Copenhague, Chicago).

**Palabras clave:** Áreas portuarias en desuso, revitalización urbana, reestructuración urbana, patrimonio marítimo industrial.

### **ABSTRACT**

The concept of revitalization can be applied to many different processes and approaches connected to the actions on the obsolete coast and harbour areas. All these actions have a very high impact over the general structures of cities, although quite often, their goals are different or even contradictions. This article analyzes some of the very well known harbour revitalization projects all over the world and makes a clear classification depending on their targets: strengthening of the local economy (London and Melbourne), urban space redistribution (Boston, Shanghai, Hong Kong) urban rehabilitation (Vancouver), put into practice cultures of new planning (New York, Rotterdam) development of new uses (Oslo, Genoa, Amsterdam) heritage recovery (Copenhagen, Chicago).

**Key words:** Disuse Harbour Areas, Urban Revitalization, Urban Restructuring, Industrial Maritime Heritage

---

\* Ph. D. Dirk Schubert es profesor de la Universidad Técnica de Harburg-Hamburg (Alemania). Artículo recibido en Octubre 2002. Traducción del alemán: Joaquín Borchers. Adaptación del texto: José Luis Sainz Guerra y María A. Castrillo Romón.

Hasta hace una década, en algunas ciudades marítimas alemanas podían encontrarse sectores portuarios sin barcos, almacenes desocupados, sitios de atraque sin usar y manzanas vacías en áreas cercanas al centro urbano. Hoy, en Alemania, esos paisajes desaparecen al tiempo que cobra impulso y actualidad la revitalización de las zonas portuarias y costeras (caídas en desuso). En la mayoría de los casos, estas áreas están cercanas al centro de la ciudad y son las últimas disponibles para ampliar el centro terciario o para otros fines urbanísticos. Y sin embargo, a pesar de estos potenciales únicos, es frecuente que en esas áreas se produzcan considerables desfases temporales entre la decadencia portuaria y las operaciones de renovación urbana.

Muchas ciudades portuarias mientras tanto se han hecho mundialmente conocidas no sólo por sus proyectos de construcción o ampliación de puertos sino especialmente por sus proyectos de transformación de áreas anteriormente ligadas al transporte marítimo de mercancías. Desde hace varios decenios, la reestructuración de zonas portuarias y costeras obsoletas y cercanas al centro urbano es una realidad perceptible desde Amberes a Zeebrugge o desde Brisbane a Yokohama. En especial, algunos megaproyectos espectaculares han concitado la atención mundial: *Baltimore Inner Harbor*, *Battery Park City* y *Southstreet Seaport* en Nueva York, los *Docklands* en Londres y *Darling Harbour* en Sydney han cambiado decididamente el *waterfront*<sup>1</sup> de esas metrópolis y han asumido un papel ejemplar que ha sido seguido por otras ciudades marítimas. Este es el caso de las ciudades costeras alemanas -todas ellas desarrollando actualmente proyectos para la transformación de sus áreas marítimas obsoletas- y, en especial, de Hamburgo, donde el plan de *Hafen City* está abriendo una excelente posibilidad de reintegrar la ciudad con el puerto y con el agua.

La caída en desuso de zonas, como son las portuarias y costeras, es un "proceso normal" del desarrollo de las ciudades y puede, en circunstancias favorables, ir seguido de una rápida reutilización de los suelos implicados. Pero, en el caso de emplazamientos junto al agua, son frecuentes una serie de particularidades que suelen obstaculizar una rápida revitalización urbana. Construcciones antiguas, cimentaciones difíciles, existencia de monumentos marítimos e industriales y vegetación espontánea surgida posteriormente son sólo algunos de los factores que dificultan y encarecen una inmediata reutilización y transformación de áreas portuarias y costeras obsoletas. De hecho, los lapsos usuales en Europa para levantamientos, preparación, planificación, implementación y desarrollo de los nuevos usos previstos están entre 10 y 15 años, si bien en Asia y en Australia este tipo de intervenciones han sido más expeditas. Por otro lado, no es infrecuente que, en estos largos períodos de tiempo, las condiciones marco varíen incluso más de una vez y de forma imprevista. Esto, unido al desconocimiento o al conocimiento tardío del "destinatario final", suele complicar mucho la planificación de este género de operaciones de transformación urbana.

Bajo el concepto de revitalización de zonas portuarias y costeras se engloban procesos y planteamientos muy diferentes. Mientras que, desde el punto de vista de la planificación portuaria, se trata de medidas de desarrollo del puerto,

---

<sup>1</sup> Límite agua/tierra.

es decir, reorganización y reubicación de servicios portuarios, desde el enfoque del planeamiento urbano se trata preponderantemente de variaciones del aprovechamiento, o sea, de cambiar usos anteriormente relacionados con el puerto por usos vinculados a actividades terciarias, tiempo libre y vivienda. Se denomina borde portuario, borde marítimo o zona costera a las áreas, edificios e instalaciones anteriormente de uso portuario. La definición del término “revitalización”, por el contrario, no es tan precisa, sino que abarca un campo complejo de actuaciones de cambio de uso, reutilización, modificación y transformación bajo el prisma de los diversos intereses que se concentran en el límite puerto/ciudad, en una zona que es de conflicto y competencia tanto como de cooperación. Por ello, los conceptos transformación, revitalización, reutilización y desarrollo se emplean a menudo como sinónimos.

**Tabla 1: Megaproyectos de revitalización de zonas portuarias y costeras en desuso**

Ciudad	Proyecto	Dimensión (ha)
<b>Vancouver</b>	Granville Island	17
<b>Bilbao</b>	Abandoibarra	35
<b>Baltimore</b>	Inner Harbor	35
<b>Toronto</b>	Harbourfront	36
<b>New York</b>	Battery Park City	37
<b>Barcelona</b>	Port Vell	54
<b>Sydney</b>	Darling Harbour Rocks	59 21
<b>Oslo</b>	Aker Brygge	64
<b>Rotterdam</b>	Kop van Zuid	124
<b>Hamburgo</b>	Hafen-City Harburg Binnenhafen	155 172
<b>Amberes</b>	“Kleine Insel” Eilandje	170
<b>Tokio</b>	Teleport Town	186
<b>Melbourne</b>	Victoria Harbour Southgate	220 3
<b>Bremen</b>	Áreas portuarias antiguas a la derecha del Weser	288
<b>Amsterdam</b>	Eastern Docklands	313
<b>Singapur</b>	Marina Bay	370
<b>London</b>	Docklands	2.224
<b>Shanghai</b>	Pudong Lujiazui-Huamu	52.000 2.800

En muchas ciudades portuarias se trata de áreas mayores que, sometidas a uno o más proyectos, serán destinadas a un nuevo uso. Tales megaproyectos no significan sólo, en este contexto, más cantidad de viviendas o más metros cuadrados de oficina que en el caso de proyectos habituales. Se trata también de grandes propuestas estratégicas de desarrollo urbano, de la relocalización o ampliación de centros neurálgicos para la ciudad, de la creación de nuevos polos de desarrollo y de la paliación de problemas y déficits urbanos estructurales. Los orígenes y problemas de la revitalización de antiguas áreas portuarias dedicadas a las mercancías o a industrias marítimas son similares en muchas ciudades—

puertos. Por el contrario, los planes, metas y dimensiones de la revitalización suelen ser muy diferentes de unos casos a otros.

**Tabla 2**

Tipo de áreas en desuso	Ubicación	
<b>Áreas ferroviarias</b>	Cercana al centro de la ciudad	
<b>Areas de conversión industrial</b>	En la periferia	
<b>Industrias y comercio en desuso</b>	Cercana al centro de la ciudad	En la periferia
<b>Mercados, ferias de exposiciones, mataderos</b>	Cercana al centro de la ciudad	
<b>Areas portuarias</b>	Cercana al centro de la ciudad	

### **Causas de la caída en desuso de las áreas portuarias**

Los procesos de transformación de las zonas portuarias y costeras sólo pueden entenderse en el marco de reestructuraciones económicas globales, de transformaciones del trabajo portuario y de la relación espacial entre ciudad y puerto. Desde finales de los años 60, el cambio estructural inesperado y profundo del comercio marítimo y de la economía portuaria a él asociada provocó una completa reorganización de la actividad en los puertos y la relajación de la estrecha unidad funcional y espacial que anteriormente había caracterizado las relaciones entre ciudad y puerto.

En todos los puertos del mundo pueden apreciarse cambios en la manipulación de mercancías marítimas, por un lado, y en la economía y el empleo portuarios, por otro. El trabajo en el puerto ha variado en forma cualitativa y ha desplazado su localización. La “containerización” y la computerización han cambiado el funcionamiento de los puertos, impulsando la racionalización en la manipulación de las mercancías y en los procesos de almacenamiento. Estos cambios se aprecian claramente en las variaciones profundas en el aprovechamiento de superficies, en las actividades económicas y en las nuevas construcciones que están surgiendo en los puertos. Las instalaciones portuarias tradicionales, con sus angostos espigones, sus *multi-purpose terminals*<sup>2</sup> y sus almacenes de mercancías no pueden responder a las nuevas exigencias. Los galpones y almacenes en los que antiguamente se depositaban las mercancías a resguardo de las inclemencias del tiempo ya no son necesarios. Los períodos de atraque de los barcos, antes de una semana o más, se han reducido a un día o, incluso, a unas horas. Nuevas formas globales de producción y de distribución provocan una reorganización de estructuras espaciales con consecuencias específicas para las ciudades portuarias.

La decadencia de muchos puertos coincidió además con la desindustrialización de sus entornos, con lo que perdieron su antigua importancia no sólo como lugar de intercambio de mercancías sino también como emplazamientos industriales del sector naval y marítimo en general. Como terrenos y edificios portuarios son a menudo propiedades públicas, su

<sup>2</sup> Podría traducirse al castellano como “terminales multiuso”.

obsolescencia abre posibilidades comparativamente ventajosas en el sentido de reorientar el desarrollo de esas áreas hacia el mejoramiento de estos sectores de la ciudad. De ahí arranca la formación de un “Mito del puerto” en el que, con frecuencia, se menosprecia la consideración de un importante conjunto de actores vinculados a la actividad portuaria, a los astilleros y a las tradiciones locales y que, a menudo, forman un frente defensivo contrario al cambio de uso del puerto.

Por último, en el marco de estas reestructuraciones y modernizaciones, se ha perdido también la *sailortown*. El romántico entorno marino, el ambiente idealizado del puerto, los barrios chinos, el tejido social y la trama de relaciones de la actividad marinera y de los marinos se han transformado fundamentalmente. Ese entorno portuario que antes estaba constituido por *no-go areas*, esto es, por áreas comúnmente evitadas, se convierte ahora en lugar de paseo de las clases medias y altas. Cuando el visitante busca hoy la autenticidad del puerto, a menudo encuentra una escenografía limpia, nostálgica de una anterior atmósfera portuaria sucia, pesada, peligrosa y bulliciosa. El puerto y la manipulación de mercancías se ven solamente “en la lejanía”, no pueden percibirse como reales y se convierten en tramoya.

### Metas del planeamiento

Las causas de la caída en desuso –los cambios económicos y tecnológicos antes reseñados– han sido extensamente investigadas en las últimas décadas. El cambio estructural se desarrolla en tres fases: retirada del puerto, caída en desuso y revitalización. Las metas que se esconden tras el término revitalización de zonas portuarias y costeras son, visto con detención, un conglomerado de objetivos muy distintos y, en parte, contradictorios. Además, por lo general, los fines del proyecto no suelen ser formulados de forma explícita. No obstante, pueden ordenarse en las siguientes categorías:

#### **1. Fortalecimiento de la economía de la ciudad**

En todos los casos, el cambio estructural en la manipulación de mercancías y en la construcción naval pretende ser aprovechado por los proyectos de revitalización para modernizar la economía de la ciudad. Además, una de las metas más comunes de los esfuerzos de revitalización –al menos tal y como se enfatiza en los programas– suele ser compensar las pérdidas de puestos de trabajo que resultan de esos cambios estructurales en las áreas portuarias con la creación de nuevos empleos y con el intento de reintegrar la población laboral cercana al puerto –a menudo sin calificación suficiente– en el mercado local de trabajo.

En Londres se produjo un cambio estructural notable en el sector portuario del East End. A causa del desplazamiento del puerto, entre 1971 y 1991, se perdieron más de 80.000 puestos de trabajo. Junto al desastre laboral, se produjo un *big bang* para llevar a cabo el *flagship project*<sup>3</sup> de Margaret Thatcher –los Docklands y el Canary Wharf. La política de desregularización de la London Dockland Development Corporation (LDDC) fomentó un *boom* de la

---

<sup>3</sup> Puede traducirse al castellano como “proyecto emblemático”.

construcción, sobre todo en el área central de los Docklands, en la zona Enterprise alrededor del Canary Wharf. Después de un lapso prolongado de sequía empresarial, de la bancarrota de los gestores Developers Olympia & York y de la sobreoferta en el mercado de las oficinas, la crisis parece haber sido superada y se continúa construyendo. La LDDC partió del supuesto que, en 20 años, serían creados casi 100.000 puestos de trabajo en los Docklands. Sin embargo, para los "antiguos" habitantes de los Docklands, el sueño de nuevos trabajos resultó ser una pesadilla, dado que se requerían otras cualificaciones. Y así, a las desigualdades "antiguas" se han agregado otras "nuevas" y las consecuencias a largo plazo de la reconversión de los Docklands son (aún) difícilmente evaluables. El renacer del East End de Londres y los efectos del megaproyecto son moneda de dos caras. En muchas ciudades, las medidas de revitalización son aprovechadas también para el reposicionamiento en el contexto de competencia global entre ciudades. **Melbourne** (Australia) fue sobrepasada en los últimos años en importancia por la ciudad olímpica, Sydney, dinámica y multicultural. Como respuesta, para dotarse de un nuevo perfil y una mayor competitividad, Melbourne recurrió a la construcción de un espectacular centro de ocio y a la revitalización de un corredor ribereño anteriormente industrial junto al Yarra-River. Dentro de este programa, se ha dado un nuevo destino al Victoria-Harbour, objeto del principal proyecto de transformación urbana para el nuevo milenio en la ciudad australiana.

El más antiguo puerto de Melbourne, el Victoria-Harbour que, con sus espigones y terminales multiuso no puede responder a las exigencias del actual manejo de contenedores, ha caído en desuso en gran parte y de ahí que un área de aproximadamente 220 ha, cercana al centro de la ciudad, vaya a ser ocupada, en varias etapas, por un estadio y por el edificio más alto de Australia. Melbourne trata así de aprovechar la reconversión portuaria como la oportunidad del siglo para desarrollar la ciudad y captar inversiones, principalmente asiáticas. (Fig. 1, Fig. 2).

## *2. Reorganización del espacio urbano*

La decadencia residencial y el despoblamiento del centro de las ciudades son fenómenos mundiales que se agravan, además, por la pérdida de importancia del centro urbano con relación a la periferia. En este sentido, la caída en desuso de las zonas portuarias supone nuevas opciones de desarrollo urbano ya que, en muchos casos, posibilita la reintegración espacial del centro de la ciudad, el puerto y el borde marítimo. Los sectores portuarios, que hasta hace poco eran una barrera para el desarrollo de la ciudad, tienen ahora la posibilidad de asumir funciones de unión en la trama urbana y de promover la incorporación de las zonas costeras a la red del centro de la ciudad. La reordenación de áreas portuarias también ha dado lugar a sectores urbanos completamente nuevos en entornos costeros. Además, en todas partes, las dificultades de reconversión de los espigones angostos –inadecuados ya para el moderno manejo de mercancías– han hecho evaluar las posibilidades de llenar las dársenas, con lo que se puede ganar



Fig.1. Londres - Isle of Dogs - Canary Wharf (Fuente: POWELL, K., Stadtumbau. *Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunders*, München, 2000)

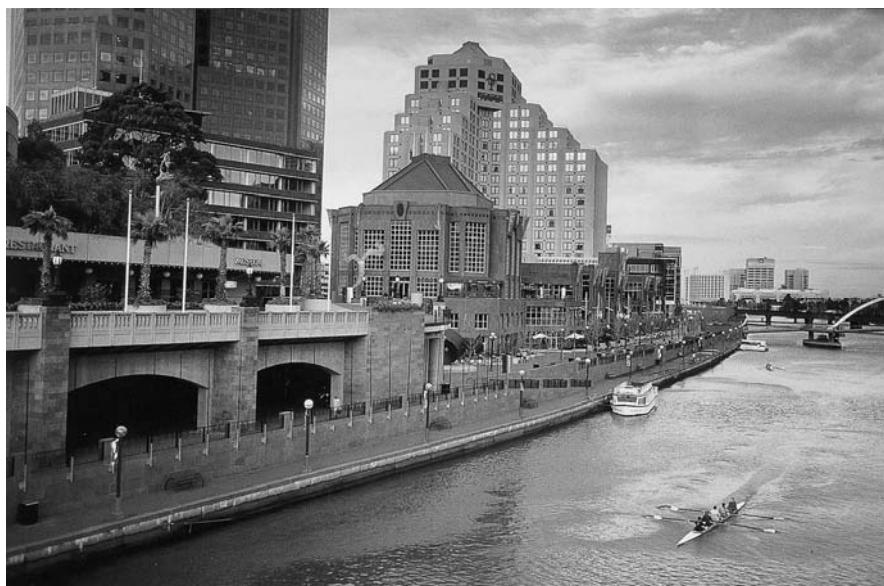


Fig. 2. Melbourne – Southgate (Fuente: BREEN, A.; RIGBY, D., *The New Waterfront. A Worldwide Success Story*, London)

nuevo suelo apto para construir y, desde el punto de vista urbanístico, susceptible de aprovecharse de la mejor forma.

En **Boston** comenzó una importante reestructuración de su *waterfront* a fines de los años sesenta. Para la economía local de la ciudad, el sector portuario cercano al núcleo urbano había perdido importancia desde hacía tiempo. Las actuaciones de revitalización no comenzaron en la orilla sino un poco más tierra adentro, con la construcción del Government Center, destinado a concentrar instituciones de la administración pública. Para ello fueron saneadas grandes extensiones del interior de la ciudad, algo que produjo fuertes críticas. La conservación de dos naves de mercado, previstas inicialmente para ser demolidas, marcó el cambio de paradigmas –no sólo en Boston, sino en todo EE.UU.– y probó que la conservación y la revitalización pueden ser comercialmente exitosas. Con la conservación de estos edificios y el atractivo de la zona, se creó una alianza estratégica del Government Center y el interior de la ciudad con la zona costera, que adquirió así un atractivo especial. Se han erigido hoteles, viviendas de lujo, atracaderos de barcos de turismo y un acuario (“Ocean Center”). Almacenes antiguos han sido transformados en viviendas y actualmente se está sustituyendo la carretera urbana elevada (Central Artery I 93) por una variante subterránea. Este costoso proyecto de infraestructura (5.000 millones de dólares) mejorará notablemente el acceso a las zonas ribereñas y la conexión al interior de la ciudad (Fig. 3).

En **Shanghai**, en cambio, se aprovecha la revitalización de un tramo costero frente al centro de la ciudad para la formación de un nuevo sector urbano. Shanghai está dividida por el río Huangpu en un área occidental y otro oriental de aproximadamente iguales dimensiones. El centro de Shanghai con el paseo



Fig. 3. Boston – Rowe's Wharf (Fuente: BREEN, A.; RIGBY, D., *The New Waterfront. A Worldwide Success Story*, London)

marítimo Bund y la calle Nanjing quedan del lado occidental del Huangpu. Al frente, en Pudong, nace una flamante ciudad de gigantescos edificios, un campo experimental para la variante china de capitalismo simultaneado con economía dirigida. La descuidada ribera oriental del río Huangpu y el área triangular de Pudong (Pudong New Area) abarcan un total aproximado de 520 km<sup>2</sup> (alrededor del 8,2% de la superficie total de Shanghai), más o menos el tamaño de Berlín Oeste. Para la planificación y revitalización de Pudong está previsto un lapso de 40 años. El río Huangpu describe, frente a la boca del Suzhou Creek, una estrecha curva y forma una península triangular sobre la cual está surgiendo el nuevo centro de Pudong, Lujiazui. El concepto básico de la nueva ordenación es una suerte de prolongación del eje Oeste-Este que conecte con el centro histórico más allá del Huangpu. La elección del emplazamiento permite que se generen vistas panorámicas únicas al paseo marítimo Bund, con sus imponentes fachadas, y al centro histórico, con lo que se produce una integración única de historia y futuro. Aquí surgirá el Shanghai Central Business District (SCBD21) para el siglo XXI. Pudong está concebido como la otra mitad, nueva, de Shanghai y en el proyecto se refleja la idea de una duplicación de la metrópoli (Fig. 4).

En Asia, considerando la escasez de suelo, los proyectos de transformación de zonas portuarias y costeras van asociadas casi siempre a la obtención de nuevos terrenos edificables. También en **Hong Kong** se ha ido trasladando la línea costera cada vez más dentro del mar para conseguir nuevos



Fig. 4. Shanghai - Pudong (Fuente: *Institut Francais d'Architecture*, Shanghai, Paris, 2000)

espacios atractivos en el borde marítimo. Sectores enteros de la ciudad han surgido sobre esas *reclaimed lands*<sup>4</sup>. Desde la Segunda Guerra Mundial, Hong Kong ha ganado más de 36 km<sup>2</sup> al mar. Sin estos nuevos suelos no podría haber construido el aeropuerto de Lantau ni la terminal de transbordadores para Macao ni el centro de congresos. Y hoy siguen surgiendo nuevos proyectos para ganar tierras al mar y planes de edificación asociados a ellos que amenazan la vista de los espectaculares edificios ubicados en el actual borde costero. Ya retiradas de la costa se encuentran las sobresalientes creaciones arquitectónicas, catedrales del capitalismo, del Hongkong and Shanghai Bank, el Bank of China y el Lippo Center. También para la construcción del Convention and Exhibition Centre en el Victory Harbour se ha ganado valioso terreno al mar en Wanchai. El área, de unas 6,5 ha, está separada de la zona costera de Wanchai por un canal que se puede cruzar por pasarelas peatonales. Para limitar la edificación desenfrenada a lo largo de esas zonas se han promulgado unas *Guidelines for the Waterfront* (Fig. 5).

### 3. Revitalización de zonas portuarias y costeras

En todo el mundo, las barreras y arterias de transporte han hecho (y hacen) difícil el acceso a las zonas costeras. A menudo, las vías rápidas han devaluado estas áreas al tiempo que la vialidad costera ha sido entorpecida por propiedades con acceso directo al agua. El atractivo del borde costero puede aumentarse con la construcción de accesos públicos y paseos litorales y también mediante la habilitación y el desarrollo de conexiones con transbordadores.

La mejora de la accesibilidad a las zonas costeras se logró en **Barcelona** de forma especialmente afortunada. El Paseig de Colom, vía de 14 pistas, constituía una barrera enorme entre la ciudad histórica y el sector portuario más antiguo. Después de eliminarse el puerto y el intercambio de mercancías junto al muelle, y dentro del programa de actuaciones urbanísticas previstas para los juegos olímpicos, se presentó la oportunidad de transformar el Moll de la Fusta en un paseo junto al agua. El proyecto de renovación considera un escalonamiento del viario de manera que el tráfico de paso es subterráneo y el tráfico local se desarrolla en superficie, donde prevé carriles para autobuses y taxis separados por filas de palmeras. Una terraza panorámica elevada, con kioskos y un paseo, que constituye el núcleo de la transformación cubre los carriles del tráfico de paso y un aparcamiento. Varias pasarelas y escaleras abren a los peatones el acceso desde la ciudad histórica hacia el puerto. Esta transformación portuaria fue el primer proyecto señero de la apertura de Barcelona al mar, al cual han seguido, desde entonces, otros proyectos como la renovación completa del Port Vell (Fig. 6).

Un ejemplo para la habilitación de conexiones atractivas mediante transbordadores lo encontramos en **Vancouver**. Hasta finales de la década de los sesenta, el sector costero de la ciudad estuvo ocupado por empresas comerciales e industriales. Fue entonces cuando comenzó el cambio estructural que desplazó por completo los usos anteriores. El área revitalizada, ubicada bajo un alto puente, ha quedado convertida en una atracción turística con 8 millones de visitantes por año.

---

<sup>4</sup> En inglés, “tierras ganadas al mar”.



Fig. 5. Hong Kong – Skyline con la Peak Tower (Fuente: POWELL, K., *Stadtumbau. Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunders*, München 2000 Story, London)

Ahora Granville Island es cómodamente accesible en transbordador (Aquabus) y, como zona libre de vehículos en gran medida, ha ganado en calidad de vida. Una gran cantidad de eventos y de festivales han convertido a esta isla en una de las mayores atracciones de Vancouver. Conexiones con transbordadores unen el centro de Vancouver con los sectores habitacionales del norte. Un “Sea-bus” se desplaza entre el centro y la costa norte del Burrard-Inlet, el muelle Lonsdale y el Market Centre, así como a los clubes de Yates y las zonas costeras desde las que se disfruta de una imponente vista del *skyline* de la ciudad (Fig. 7).

#### *4. Práctica de nuevas culturas de planeamiento*

En todas partes la revitalización no sólo trata de cuestiones de configuración arquitectónica, sino más bien de complejos problemas de planeamiento, de organización, de políticas, de instituciones, económicos,



Fig. 6. Barcelona Port Vell (Fuente: Port de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, Rapport Annuel 2001)

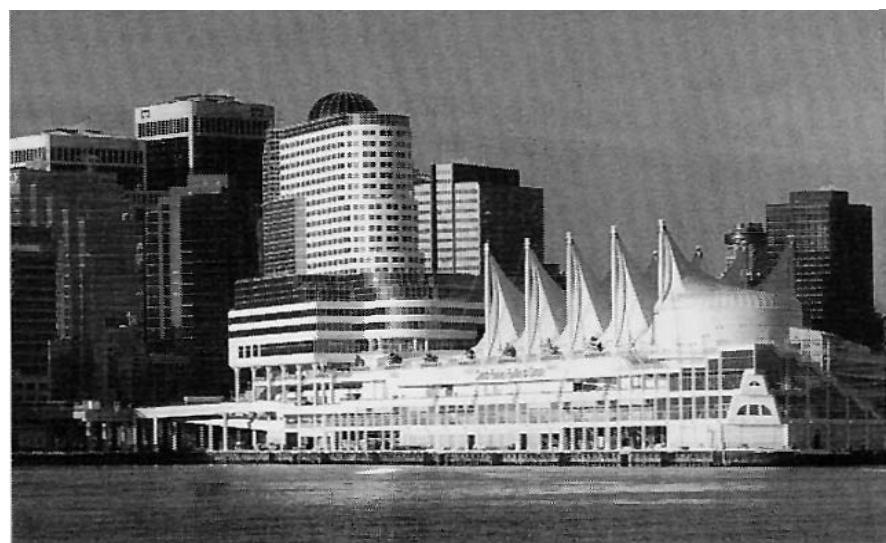


Fig. 7. Vancouver – Canada Place (Fuente: BREEN, A.; RIGBY, D., *The New Waterfront. A Worldwide Success Story*, London)

ecológicos, jurídicos y financieros. Pero, dado que las administraciones portuarias públicas y/o privadas (*port authorities*) son, en general, instituciones fiscales, federales o municipales que poseen un *status* especial y operan para autofinanciarse, no siempre existe la necesidad ineludible –desde el punto de vista de estas instituciones– de cooperar estrechamente con las instancias de planeamiento. Otro tema de conflicto se produce en torno a los requerimientos superiores de políticas de desarrollo urbano y a los intereses de usuarios y de inversores, así como en torno a las necesidades de la población local. A menudo se encuentran contradicciones entre una política de desarrollo urbano de carácter social y a largo plazo y una política urbana orientada, según se argumenta, a las necesidades de facto, las exigencias de presupuesto y el éxito de reocupación a corto plazo.

Estos factores dificultan estrategias unitarias y globales para las zonas urbanas portuarias y ribereñas obsoletas, por lo que a menudo se produce una convivencia descoordinada de planes y proyectos independientes. Especialmente

en países angloparlantes, en Asia y en América del Norte se deja la reestructuración en manos de los inversores y las fuerzas del mercado. Sin embargo, con el reordenamiento de las zonas ribereñas y la revitalización se presentan también posibilidades de ejercitarse nuevas culturas de planeamiento integradoras y participativas.

El *waterfront* de **Nueva York** ha cambiado mucho desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001. No es sólo que faltan dos *landmarks* importantes sino también que, en el futuro, toda la punta del sur de Manhattan va a recibir una nueva imagen. Nueva York no sólo es un ejemplo del notable cambio estructural en zonas portuarias y ribereñas, gran parte de las cuales se hallaban en Manhattan, sino que también es un ejemplo de comienzo de un planeamiento global desde cero. Manhattan, que a mediados de los 70 era aún uno de los principales puertos del mundo, hoy apenas tiene un uso portuario, salvo puntos de acceso a transbordadores, terminales para cruceros y algunas atracciones turísticas. Desde el punto de vista del planeamiento, fue el New York City Comprehensive Waterport Development Plan ("Reclaiming the City's Edge"), de 1994, quien centró nuevamente la atención sobre las zonas portuarias y ribereñas y propuso tres formas: el *public waterfront*, el *working waterfront* y el *natural waterfront*. Con el Waterport Revitalization Program (WPR) se pretende equilibrar intereses económicos, acceso público y protección de la naturaleza para el desarrollo de las zonas ribereñas. Mientras tanto los cinco distritos neoyorquinos han desarrollado levantamientos de lo existente y planes para sus riberas. Los conceptos apuntan a mejorar los accesos al agua a lo largo de la ribera y conectar los itinerarios peatonales. El proyecto más espectacular es, en este sentido, una red de recorridos peatonales que rodean la punta sur de Manhattan y conectan Battery Park City y el South Street Seaport. Algunos espigones ya se han abierto al público y otros, en el Midtown, se han transformado en muelles para viajes por la bahía y para barcos-museo. El proyecto descollante es el de los Chelsea Piers (18th Street) que incorpora el Disney World del Indoor Sport Center Chelsea, para cuyo desarrollo se han unido cuatro espigones y se han transformado en un centro deportivo muy concurrido donde los fetichistas neoyorquinos del *fitness* pueden ejercitarse mirando el Hudson o entregarse a su pasión por el golf en un Driving Ranch de varios niveles (Fig. 8).



Fig. 8. Nueva York – Proyectos para la punta sur de Manhattan (2003)  
(Fuente: [www.civic-alliance.org](http://www.civic-alliance.org))

En **Rotterdam**, la transformación de sectores portuarios y el plan de Koop van Zuid, siguiendo la tradición holandesa de planificación, entroncan en una extensa cultura democrática de planeamiento. Las áreas urbanas que rodean el Koop van Zuid se caracterizan por las elevadas tasas de población extranjeros y de desempleo, de modo que el curso fluvial constituye una suerte de límite simbólico en el sur más pobre, estructuralmente débil, y el norte de Rotterdam, en plena expansión. De ahí que los sectores portuarios obsoletos situados frente al centro de la ciudad, al sur del río Maas, se consideren como una posibilidad de fortalecer el sur de Rotterdam y de reordenar la estructura urbana de la ciudad en su conjunto. La organización del proyecto considera cinco grupos de trabajo, entre ellos un *Communication Team* para el intercambio de información y un *Social Return Team* que mantiene entre otros, centros de capacitación y de empleo, y cuyo objetivo es mejorar la situación socioeconómica de los sectores urbanos adyacentes. El programa de la intervención contiene la formulación explícita de hacer partícipes ese entorno urbano y a sus habitantes tanto del proceso de planeamiento como del éxito del proyecto (Fig. 9).

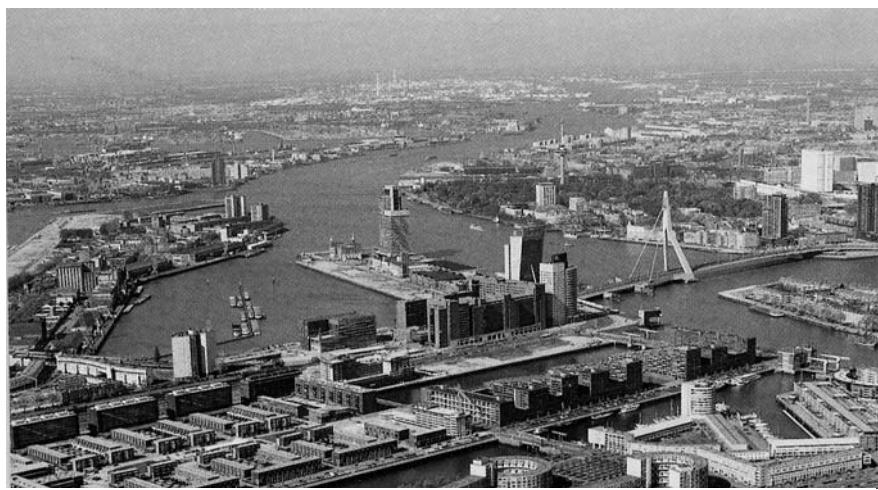


Fig. 9. Rotterdam - Koop van Zuid (Fuente: Fietsen on de Kop van Zuid)

### **5. Nuevos usos en zonas ribereñas**

En todo el mundo, la caída en desuso de sectores ribereños posibilita usos nuevos, preparados para el futuro, que no exigen conexión con el agua. Así, por medio de operaciones de reforma y renovación urbana, junto a áreas de oficinas se han levantado barrios para usos mixtos y nuevos espacios residenciales. La reestructuración de las zonas ribereñas se ha usado a menudo para atracciones turísticas, como parques de ocio, con un elevado número de visitantes. Por otro lado, el uso residencial, a ser posible compuesto por una mezcla de poblaciones de varios niveles de ingreso, actúa de forma estabilizadora

para los refuerzos revitalizadores en zonas ribereñas, ya que garantiza habitantes fijos en estos sectores, independientemente de eventos y de visitantes estacionales.

En **Oslo**, el antiguo astillero Aker Brygge se hallaba a pocos pasos del Ayuntamiento. Con la crisis mundial de la construcción naval se clausuró el astillero en 1982, quedando disponible el terreno para otros fines. El impulso planificador para la transformación nació, en este caso, del inversor y antiguo dueño. En cooperación con la ciudad, se creó un “Plan marco para el lado marítimo de Oslo” que dividía el área afectada en cinco sectores. Con un sólo propietario y sólo una oficina responsable de la arquitectura, se realizó la ejecución de la nueva ordenación en tan sólo tres años. Se originó un nuevo sector urbano atractivo, con un uso mixto que combinaba, en vertical y en horizontal, viviendas, oficinas y comercio. El espacio público de todo el área se configuró cuidadosamente y ofrece lugares para múltiples actividades. Edificios señeros en la ciudad fueron transformados e integrados en la nueva planificación urbana y se previó un estacionamiento central para aparcamiento de automóviles, con lo que se consiguió un sector urbano libre de vehículos (Fig. 10).



Fig. 10. Oslo - Aker Brygge - Fjord City (Fuente: Prospectus Tjuvholmen, Oslo Port Authority, Oslo Planning and Building Authority)

En **Génova**, la caída en desuso de los sectores portuarios cercanos al centro fue usado ante todo para fines turísticos. Los espigones del puerto se han transformado en negocios, restaurantes y una piscina. El Ocean Aquarium, inaugurado el día del aniversario del descubrimiento de América, atrae turistas de toda Italia. La carabela de Colón fue reconstruida según la original y puede ser visitada. Entretanto, en los almacenes del Porto Antico han surgido viviendas nuevas junto al mar pero la autopista, parcialmente elevada, constituye aún una barrera que dificulta el acceso a los sectores ribereños (Fig. 11, Fig. 12).

En **Amsterdam**, en cambio, se privilegió la función residencial en las transformaciones. En el área de los Eastern Docklands (313 ha) se levantaron varios barrios cercanos al centro de la ciudad, con un total de 8.500 viviendas. Las antiguas áreas portuarias de Veernmarkt, Abattoirterain en Entrepot-west, KNSM-eiland, Java-eiland y Borneo-Sporenburg y Rietlanden han sido cubiertas casi por completo con viviendas nuevas. A causa de los altos costos de descontaminación y de cimentación fue necesaria una elevada densidad (“high-density, low rise building”). “Blue is green” reza el slogan con que se comercializa la ubicación junto al agua. Esta ubicación y las posibilidades de uso del agua compensan la falta de áreas verdes. Los espigones se han convertido en una especie de campo experimental de la construcción habitacional holandesa. Se ha creado un área urbana social y funcionalmente mixta, con alrededor de un 30% de vivienda pública.

### **6. Recuperación del patrimonio marítimo**

En todas partes, las infraestructuras y las edificaciones de las zonas costeras caídas en desuso son testimonios importantes de la historia marítima y urbana de la ciudad. La singularidad del lugar –el *genius loci*– se convierte en una oportunidad para dotar de usos nuevos a estructuras antiguas.

El cambio de conciencia y la revalorización de las zonas ribereñas y portuarias en desuso también puede apreciarse en la opinión pública. Tan sólo hace unas décadas, y a causa de la carga y descarga de las mercancías por gran número de operarios y máquinas, las áreas portuarias tenían una imagen negativa como lugares ruidosos. Partes del puerto se hallaban clausuradas al público por seguridad o por ser privadas. Con esto, la actividad portuaria desaparecía del diario vivir de la población urbana. Las áreas portuarias, difamadas por años como sucios y ruidosos lugares de trabajo, estaban excluidos del desarrollo urbano y constituían *no-go areas*. Los sectores residenciales de los trabajadores, a menudo barrios tipo *slum*, con bajos alquileres, ubicados en el puerto o cerca de él, aumentaban esta impresión. Por último, en el entorno portuario también se localizaban los barrios chinos que ofrecían esparcimiento a marinos y a trabajadores. Así, la *sailor town* constituía un conglomerado de gran número de funciones y servicios que englobaba negocios de vestimentas, de bienes de consumo y de recuerdos, iglesias para marinos, cantinas, centros de tatuaje, hoteles, salas de baile y prostíbulos. La conservación y transformación de las edificaciones de la época dorada del puerto –parcialmente bajo protección como monumento nacional– constituye una posibilidad única de integrar, constructiva y arquitectónicamente, historia, presente y futuro.



Fig. 11. Génova, Aquarium (Fuente: POWELL, K., Stadtumbau. *Städtebau zu Beginn des 21. Jahrhunders*, München 2000)

En **Copenhague**, muchos edificios antiguos de almacenamiento han sido destinados a nuevos usos de forma ejemplar. Los edificios junto al agua presentan ahora una gran plusvalía. Gracias a la divulgación de los medios de comunicación, se ha producido un cambio en la valoración de estos sectores. El antiguo ambiente “pecaminoso” se ofrece ahora como atracción. Aquí se descubren “nichos” para profesiones creativas y la convivencia nerviosa de lo antiguo y lo nuevo es promocionada por las inmobiliarias como ambiente



Fig. 12. Amsterdam Eastern Harbour (Fuente: NAI Publishers, Eastern Harbour District  
Amsterdam, Urbanism and Architecture, Rotterdam)

marítimo especial, expresión del “mito del puerto”. No sólo el viaje marítimo y el trabajo portuario, sino también las relaciones espaciales entre ciudad y puerto y el fondo histórico y sociocultural han sufrido una transformación fundamental. Para el Nyhavn se estableció ya en 1943 un proyecto de conservación. Muchos edificios del siglo XVII y XVIII pudieron ser salvados de la demolición por una corporación de desarrollo financiada –en parte– por la ciudad. Sin embargo, el pasado dinámico del *sailor town* está amenazado ahora de ser desplazado por la alta cocina (Fig. 13).

A pesar de que, a menudo, en los Estados Unidos, los edificios históricos no son conservados en la forma debida, la transformación del Navy-Pier en **Chicago** representa un buen ejemplo de cómo puede compatibilizarse la protección del patrimonio y los nuevos usos.

El Navy-Pier es una estructura de unos 1.000 m de longitud por 200 m de ancho, fundada sobre 20.000 pilotes, que se proyecta desde el centro de la ciudad hacia dentro del lago Michigan. Construido entre 1914 y 1916 como edificio de exposiciones, parque de diversiones y terminal de transbordadores, el espigón se dotó de una línea interna de tranvías. Con la motorización masiva en EE.UU. y el receso de la navegación a vapor, grandes sectores del espigón quedaron infrautilizados. Durante la Segunda Guerra Mundial fue empleado como centro de entrenamiento para la marina norteamericana y después por la Universidad de Illinois. Una vez trasladada la Universidad, el espigón quedó sin uso desde mediados de los años 80. En 1988, se constituyó la Navy Pier Development Authority con la finalidad de ubicar inversiones y de hallar nuevos usos. En los años siguientes, se desarrolló un nuevo plan de usos del suelo y en 1995 comenzó la “segunda época dorada” del Navy Pier. Se realizaron cambios paulatinos en edificios antiguos respetando las limitaciones impuestas por la autoridad protectora de monumentos nacionales. Así, el espigón se transformó en un moderno centro de ocio, con atracciones para niños, restaurantes, negocios, museos y atraque de embarcaciones y se convirtió en un nuevo punto de atracción de la ciudad de Chicago (Fig. 14).

### **Conclusión: posibilidades y conflictos**

Desde el punto de vista del análisis científico, los proyectos, planificados o realizados, reseñados aquí brevemente deberían compararse de forma sistemática, establecer categorías y analizarse en su dimensión social, ecológica, económica, de planeamiento y de alcance sociocultural. Comparar no quiere decir equiparar, sino extraer semejanzas y diferencias. Aún faltan estudios de perfil longitudinal, *cross national studies* y estudios comparativos que evalúen cada tipo de proyecto en un contexto comparable. En este tema, escasean las transferencias de conocimiento específico sobre problemas y experiencias y se constatan irregularidades considerables respecto de la actualidad, el estado y la densidad de la información sobre los proyectos.

Para las ciudades-puerto alemanas que empiezan tarde su transformación, existe la posibilidad de aprender de los errores de otras ciudades y de proyectos del pasado. No deberíamos diseñar cosas demasiado grandes ni establecer recetas universales, sino desarrollar conceptos y estrategias referidas a características,



Fig. 13. Copenhague (Fuente: The Oresund Region –a region focused of the future, Copenhagen Capacity)



Fig. 14. Chicago – Municipal Navy Pier (1920) (Fuente: BUKOWSKY, D.; *Navy Pier – A Chicago Landmark*, Chicago, 1996)

situaciones y procesos locales. Tales bases y principios deberán traducirse en una cultura democrática de procedimiento. Resulta importante para las ciudades portuarias alemanas servirse de las experiencias internacionales existentes y posicionarse, no sólo en la competencia por las tasas de incremento del movimiento de bienes, sino también en el campo de los proyectos de revitalización a nivel mundial. Muchos proyectos para zonas portuarias y ribereñas obsoletas se tratan en círculos de expertos como *best practices* o proyectos de referencia, sin tener conocimiento de las causas, circunstancias y conjuntos de actores ni de las culturas de planeamiento. Una simple transferencia de proyectos y procedimientos “con éxito” debe ser tratada con extremo cuidado. Se precisan soluciones a medida para los respectivos problemas locales y las copias de otros proyectos son a menudo un plagio de mala calidad.

La especialización de puertos ha ganado en importancia y se aprecian procesos dinámicos de cambio y de corta vida que caracterizan las relaciones entre puerto y ciudad. Los puertos fueron y siguen siendo puntos sobresalientes de la economía, de la sociedad y de la cultura, aún cuando la economía portuaria se ha diversificado y la importancia del puerto más bien ha disminuido. Claramente se aprecia que surge un nuevo y promisorio campo de trabajo. No se trata de una actitud de moda del desarrollo urbano postmoderno, sino de la posibilidad histórica única del desarrollo urbano junto al borde marítimo, así como de la reintegración de puerto y ciudad.

# CINQUANTE ANS APRÈS L'APPEL DE L'ABBÉ PIERRE, UNE NOUVELLE CRISE DU LOGEMENT POPULAIRE EN FRANCE

## FIFTY YEARS AFTER THE CALL OF ABBOT PIERRE, A NEW CRISIS OF POPULAR LODGING IN FRANCE

Dr. Roger-Henri Guerrand \*

### RESUMEN

La construcción de vivienda social en Francia tuvo una “edad de oro” entre 1946 y 1975. En los años ochenta, la “ayuda a la piedra” cede terreno frente a la “ayuda a las personas” y, en los años noventa, la producción de viviendas se estabiliza en torno a 310.000 viviendas por año. Sin embargo, en el cambio de siglo se institucionaliza en Francia el objetivo político de “mixticiudad social”. El artículo denuncia la contradicción entre este objetivo y las políticas de “acceso a la propiedad” sostenidas por todos los gobiernos franceses durante casi un siglo, contradicción que se manifiesta en la formación de *ghettos* en los conjuntos de vivienda social.

**Palabras clave:** Política de vivienda, mixticiudad social, acceso a la propiedad.

### ABSTRACT

The built of state-subsidized apartments lived, in France, “a golden age” between 1946 and 1975. In the eighties the “aid to the brick” shifted to the “aid to the people”, and in the nineties the production of houses gets stabilized around 310.000 apartments per year. Nevertheless, with the new century, the political objective of “social mixture” is completely assumed by institutions. The article denounces the contradiction between this objective and the politics of property access, promoted by all the French governments for nearly a century, this contradiction is neatly manifested in the formation of Ghettos in the state-subsidized housing areas.

**Key words:** Housing politics, Social Mixture, Property Access.

---

\* Historiador. Profesor emérito de la Escuela de Arquitectura de París-Belleville (Université Paris X). Miembro del Institut pour la Recherche Architecture-Urbanisme-Société y del Conseil des HLM.

En 1954, l'abbé Pierre, l'une des personnalités les plus estimées des Français, lance un appel pour que la construction de logements sociaux (habitations à loyer modéré) s'accélère. Le mouvement est déjà amorcé. L'année précédente, il a été décidé la mise en chantier de 250.000 logements par an et le chiffre arrivera à dépasser peu à peu les 400.000. Le "droit au logement" est presque conquis par l'ensemble de peuple. De 1946 à 1975, le parc de logements augmente de moitié (+51%) tandis que le premier élément du confort, l'espace, s'affirme vraiment: nombre moyen de personnes par pièce passe de 1,15 en 1946 à 0,83 en 1975. C'est l'Age d'Or des HLM!

Certains gouvernements considèrent alors qu'il n'y a plus de crise du logement et que le marché peut s'exercer librement et satisfaire tous les besoins. On n'accorde plus de subventions aux organismes constructeurs («aide à la pierre»), on invente «l'aide personnalisée au logement» consentie à chaque famille vivant dans le secteur protégé (HLM) ou dans le secteur libre. On l'appelle l'APL, accordée même aux étudiants. Dans les années 90, la construction de logements se stabilise autour de 310.000 par an et on commence à s'apercevoir que ce chiffre, fourni par «l'Institut national des statistiques et des études économiques» (INSEE), organisme officiel chargé de renseigner les responsables de l'Etat, a sous-estimé certaines variables:

1. Les *divorces* provoquent une nouvelle demande car chaque ancien conjoint veut un appartement aussi vaste que le premier pour recevoir les enfants.
2. Les *vieillards* vivant en couples ou isolés ne veulent pas réduire leur espace afin, eux aussi, de recevoir leurs enfants et leurs petits-enfants.
3. Les *immigrés* sont naturellement demandeurs et on ignore leur nombre exact...

Une fois au pouvoir (1981), le Socialiste invoquent le "droit au logement". Or celui-ci n'est pas inscrit dans la Constitution de 1946. On y lit seulement que la Nation doit garantir la sécurité et le repos et pour cela il faut un toit. Mais rien n'est vraiment dit: le "droit au logement" est lisible en filigrane, ce n'est qu'une "potentialité" et elle fournira l'objet de discussions qui ne sont pas closes. Par ailleurs, la Loi de décentralisation (1983) a abouti à un éclatement des compétences et des responsabilités dans toute la sphère publique. Le droit au logement s'est heurté au "protectionnisme communal", de plus en plus actif. Alors que si on veut réaliser la "mixité sociale" désirée par tous les gouvernements depuis au moins vingt ans, un pilotage national s'imposerait.

Cette "mixité sociale" a été votée en 2000 par une Assemblée de gauche (Loi de solidarité et de développement urbain, SRU). Elle se proposait de lutter contre l'étalement urbain et ses conséquences mais aussi de mélanger les populations de toutes classes et de toutes races. Dans ce but, les communes inscrites dans les agglomérations de 200.000 habitants avaient l'obligation d'atteindre un minimum de 20% de logements sociaux. Contrairement aux atteintes de certains, le gouvernement de Raffarin a conservé ce texte très important.

En notre qualité d'historien, nous pensons que la "mixité sociale" ne se décrète pas. Elle a existé, en France, avant la Révolution où on ne distingue pas, dans les villes, de quartiers riches et pauvres: en 1789, les nobles parisiens sont repérés partout dans la capitale. C'est la ville haussmannienne, c'est à dire "bourgeoise", qui crée la ségrégation dont Paris donne le nouveau modèle avec les quartiers "distingués" de l'Ouest tandis que les prolétaires sont concentrés à l'Est. Car dans la France bourgeoise, les "élites" appartiennent à une race supérieure, totalement distincte de celle des prolétaires. Dans la France imprégnée de Catholicisme d'avant 1789, toutes les hommes sont égaux devant Dieu et peu importe leur logement.

La "mixité sociale", sous la pression des circonstances, a existé dans les "Grands ensembles" pendant près de trente ans. A la fin de la crise, les classes moyennes se sont précipitées vers le secteur libre et surtout l'accession à la propriété, l'obsession de tous les gouvernements depuis un siècle. Dès la première enquête (1945) sur les aspirations des français en matière de logement, cette tendance "forte" a été signalée pour tous les observateurs et elle a été encouragée par les pouvoirs publiques.

Aujourd'hui, cette révolution silencieuse révèle son efficacité dans les chiffres. A Paris, 49,8% des immeubles –50.405 sur 101.266- appartiennent à leurs copropriétaires. Le pourcentage national est maintenant de 43,3%. Le mouvement des HLM a accepté ce «fait de société» et il a commencé à se lancer dans cette aventure qui vient de recevoir l'approbation du ministre de «l'Equipement et du logement», M. de Robien. Le 15 octobre 2003, il a déclaré à la Chambre qu'il voulait faire de la France un pays de propriétaires, «comme c'est le cas en Espagne, en Grande-Bretagne et en Belgique». Selon lui, les bailleurs sociaux doivent vendre «une petite partie de leur patrimoine chaque année». Les aspirants à la propriété vont pouvoir bénéficier d'un nouveau prêt dont le taux de TVA (taxe à la valeur ajoutée) sera réduit de 19,6% à 5,5% et exonéré de l'impôt foncier, un magnifique cadeau... Mais le ministre a annoncé ses objectifs de logements sociaux pour 2004, soient 80.000 supplémentaires, contre 56.000 cette année et environ 45.000 à la fin des années 1990.

Qui ne se réjouirait de cette offre massive malgré, précédemment, l'annonce que le budget 2004 accusait une baisse de 8,75% des crédits au logement? Reste que la formation de ghettos HLM n'est pas une fiction de roman policier noir. Sous l'effet de vingt ans de chômage de masse, les zones urbaines «sensibles» cumulent les handicaps en rassemblent une population d'assistés – familles monoparentales, jeunes, travailleurs sans qualification, immigrés-, c'est à dire des personnes fragiles qui n'ont plus aucun «modèle» sous les yeux. Séduits par les offres de l'Etat en faveur de l'accession, les ouvriers et employés ayant pu faire des économies sont déjà partis. Aussi pourrait-on entrer dans un processus de «dislocation de la cité» et revenir aux taudis du XIXe siècle peu à peu éradiqués de nos villes.

La solution «quantitative» s'impose certes de toute urgence mais ne évitant de construire des logements pour «cas sociaux», autrement dit de qualité inférieure. On attend des architectes qu'ils repensent la question tout en souhaitant également un effort spécial des services sociaux, des médiateurs, des gardiens d'immeubles formés à cet effet –ils commencent à l'être- pour éviter cette

«fracture» qu'un Président de la République évoqua naguère. Réclamer la «mixité sociale» à grand effort de déclarations fracassantes ne servira à rien, c'est d'abord la «qualité sociale» des rapports humains qui doit être améliorée pour que le nombre des «humiliés et offensés» ne dépasse pas bientôt celui des «propriétaires» avec les conséquences que l'on peut entrevoir...

# **PERIFERIE PARTECIPATE. CINQUE CASI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA A TORINO (ITALIA) PARTICIPATED NEIGHBOURHOODS. FIVE CASES OF URBAN REQUALIFICATION IN TURIN (ITALY)**

**Sergio Guercio, Matteo Robiglio, Isabelle Toussaint / Avventura Urbana**

## **RESUMEN**

Desde mediados del siglo XIX hasta 1960, aproximadamente, la ciudad de Turín (Italia) se industrializó intensamente, lo que produjo un gran crecimiento periférico de barrios de residencia obrera. La crisis económica de finales del siglo XX se tradujo en un fuerte declive de estos barrios y, para hacer frente a esta situación (generalizada en las ciudades italianas), se crearon una serie de instrumentos legales –programas integrados– para la recualificación urbanística, edificatoria y ambiental. Estos programas han tenido un importante desarrollo en Turín, donde, desde 1997, se ha acometido la recualificación de 13 áreas urbanas con un presupuesto de 500 millones de euros. El artículo describe cinco proyectos urbanos llevados a cabo en esta ciudad entre 1995 y 2004 y destaca la importancia radical de la participación ciudadana en este tipo de intervenciones.

**Palabras clave:** barrios obreros, recualificación urbana, participación ciudadana.

## **ABSTRACT**

Since half of the XIXth century to 1960, approximately, the city of Turin suffered a very intense degree of industrialization. The economic crisis of the end of the XXth century produced a strong decline in these areas, in order to face this situation (generalized all around Italy) many legal instruments were created – integrated programs aimed to get urban, environmental and building requalifications. These programs have been very important for the development of Turin, where, since 1997, 13 urban areas were requalified, with an approximately cost of 500 million euros. The article describes five urban projects executed in this town between 1995 and 2004 and remarks the importance of town people participation in these kind of events.

**Key words:** Working-class neighbourhoods, Urban Requalification, Citizens' Participation.

### Cento anni di periferia a Torino

La Torino industriale nasce dalla volontà di recuperare una nuova vocazione alla città, dopo la perdita dello storico ruolo di capitale con il trasferimento prima a Firenze (1865) e poi a Roma del centro politico e amministrativo dell'Italia Unita. L'industrializzazione è una precisa scelta politica delle amministrazioni municipali, fondata su una tradizione di produzione principalmente militare e di Stato, sulla presenza di strutture di ricerca e formazione come la Scuola Politecnica, sulla disponibilità di una classe lavoratrice già addestrata al lavoro di fabbrica nelle filature e tessiture della proto-industrializzazione diffusa nel territorio piemontese fin dal '700; scelta che si rafforzerà via via con la nascita dei nuovi comparti dell'auto, della telefonia, dell'elettromeccanica, e con la possibilità di concentrare sulla città le nuove risorse energetiche offerte dallo sfruttamento idroelettrico dei bacini alpini, al cui sfruttamento la città partecipa direttamente. Il poderoso mercato offerto dalle commesse belliche nel corso della prima guerra mondiale sancisce definitivamente la nuova vocazione della *ville industrielle*, unico vero esempio di città fordista in Italia, tra i pochi in Europa.

Con l'industria cresce la città operaia. Nel 1868 Torino, in piena crisi demografica, ha 191.000 abitanti: saranno 271.000 nel 1884, 325.000 nel 1901, 518.000 nel 1916. Negli stessi anni, gli addetti alla produzione industriale passano da 67.000 (1889) a 140.000 (1927). Le prime ondate di emigrazione a cavallo del 1900 provengono dall'abbandono della montagna e della collina piemontese. Tra le due guerre sarà il Veneto principalmente a fornire all'industria torinese i suoi nuovi operai. Il secondo dopoguerra verrà la massiccia immigrazione dal Sud, con l'esplosione della città e della sua cintura a partire dagli anni '50. La classe operaia, che forma a Torino i suoi quadri nazionali sindacali e politici, è un soggetto sociale inedito nel panorama di un'Italia che resta fino alla fine degli anni '60 del Novecento un paese sostanzialmente rurale.

L'immigrazione trova una prima risposta al proprio bisogno di abitazioni nei nuovi quartieri delle "barriere" operaie, in un tessuto denso in cui residenza, servizi locali e produzione industriale sono strettamente connessi in un'armatura urbana compatta, ancora retta dalla costruzione della città per isolati ordinati da una maglia stradale che con il piano del 1887 progressivamente abbandona il reticolò romano e sabaudo per una crescita per fuochi e grandi assi radiali, in un territorio profondamente segnato dai tracciati delle nuove infrastrutture ferroviarie ma che conserva nelle grandi cascine di pianura l'impronta del proprio passato agricolo. Si tratta di una risposta essenzialmente privata, in cui la densità abitativa è inversamente proporzionale al reddito: meno soldi, più abitanti per stanza. Come nel resto d'Europa, a mettere a fuoco il nesso tra povertà, sovraffollamento e malattia sono le inchieste mediche sull'igiene delle abitazioni. A Torino la prima indagine è del 1854. I primi tentativi di intervento agiscono attraverso il credito agevolato ad iniziative di tipo mutualistico e cooperativo: nel 1863 viene fondata la *Società delle case operaie in Torino*, nel 1889 la società *La Cooperante* realizza le sue prime abitazioni popolari. Si tratta di una offerta rivolta in realtà al ceto medio impiegatizio ed all'élite operaia. Solo con la fondazione dell'Istituto

Autonomo Case Popolari (IACP) nel 1907 si ha un vero e proprio intervento pubblico diretto nella produzione di case espressamente rivolte ai ceti popolari, a cui si affianca dal 1920 la costruzione di case operaie da parte della Città. Tra il 1900 e il 1938 si realizzano a Torino 2790 alloggi popolari di iniziativa pubblica, cui si affiancano i 1965 offerti da imprenditori privati come l'Impresa Grassi nella fascia degli alloggi minimi ultra-popolari.

I nuovi quartieri si collocano oltre le barriere operaie, fuori dalla cinta daziaria, su terreni donati dal pubblico. Nella storia della città svolgeranno il ruolo di aprire nuove aree all'urbanizzazione, funzionando da traino dell'espansione edilizia. Le tipologie edilizie materializzano la preferenza dell'ingegnere igienista per la casa multipiano in linea con accesso diretto agli alloggi dal vano scala: soleggiamento, aerazione, eliminazione della promiscuità. La loro disposizione sul lotto riecheggia però l'isolato chiuso, recuperato con corpi bassi di congiunzione o trattamento unitario delle recinzioni. Nella costruzione si sperimenta con grande cautela, si privilegiano tecnologie collaudate, ad alta intensità di manodopera: muratura piena, orizzontamenti voltati, coperture lignee, cemento armato, inizialmente solo nei loggiati esterni. Assente ogni riferimento alla ricerca europea del Movimento Moderno, con forse l'unica eccezione del complesso di Umberto Cuzzi in via Sospello (Q16).

Il secondo dopoguerra si apre in sostanziale continuità di approccio, ma ad una nuova scala. La poderosa crescita della FIAT e del suo indotto porta Torino a raddoppiare ancora una volta la propria popolazione, raggiungendo il milione di abitanti nel 1961, anno in cui immigrano a Torino 75.000 persone. I treni scaricano ogni giorno migliaia di immigrati dal sud, le baracce fanno le loro comparsa lungo i fiumi e le ferrovie. I primi grandi interventi degli anni '50, finanziati dallo Stato attraverso i programma INA-Casa, producono nelle campagne metropolitane nuovi grandi pezzi di città pubblica di migliaia di alloggi integrati da servizi: scuole, chiese, impianti sportivi, alla Falchera (1951-1954, 6.000 abitanti), alle Vallette (1954-1962, 15.000 abitanti). Il riferimento a matrici costruttive e insediative che ibridano la città-giardino organica con la nostalgia paesana del neo-realismo italiano eviterà a Torino i fallimenti dei *grands ensembles* francesi e del *public housing* inglese, precocemente obsoleti nella costruzione e sostanzialmente rifiutati nel modello urbano. Con la fine degli anni '60 e la nuova legge 167 del 1962 si consolida il modello di intervento del quartiere integrato, di iniziativa anche privata, in un quadro pianificatorio alla scala metropolitana.

Tra anni '80 e '90 si consuma una triplice, drammatica crisi. Nel settembre 1980 la FIAT annuncia il licenziamento di 15.000 operai. E' l'inizio di una profonda ristrutturazione del sistema produttivo torinese, tutt'ora in corso, che vedrà l'uscita di 150.000 lavoratori dal ciclo industriale nel corso degli anni '90, solo in parte compensata da 130.000 nuovi posti nei servizi e nel terziario. La "città dopo Ford" si apre a nuovi settori ma conosce anche nuove povertà. I quartieri operaie, luoghi di una socialità intensa e di un'identità forte legata alla fabbrica, diventano quartieri in crisi, luoghi di concentrazione del disagio.

Le misure di *welfare* pubblico in cui si inseriva l'intervento sulla residenza si scontrano con la crisi finanziaria dello Stato. Gli interventi di nuova costruzione cessano, e dal 1993 si avvia una dismissione incontrollata del



Via Arquata: il grave degrado edilizio del quartiere nel 1995, dopo trent'anni di abbandono.



Via Arquata: gli edifici del quartiere dopo gli interventi di recupero 2000-2002.

patrimonio pubblico, venduto appartamento per appartamento per fare cassa, con il risultato di una scomposizione proprietaria frammentata e di difficile gestione, con la compresenza nello stesso edificio di piccola proprietà privata e alloggi pubblici. La riduzione quantitativa dello stock concentra ulteriormente i “casi sociali” negli stabili rimasti pubblici.

Infine, la legittimità tecnica e culturale dell'apparato pianificatorio cui era idealmente affidata la regia della costruzione della città viene sempre più messa in discussione sul piano tecnico e culturale: per l'inefficacia di un apparato normativo complesso, per la povertà degli esiti nelle parti di città più recenti, per il “trattamento amministrativo” dei bisogni dei cittadini, per l'incapacità di reagire alle nuove domande sociali<sup>1</sup>.

### **1993-2003: un nuovo approccio. Integrazione e concertazione**

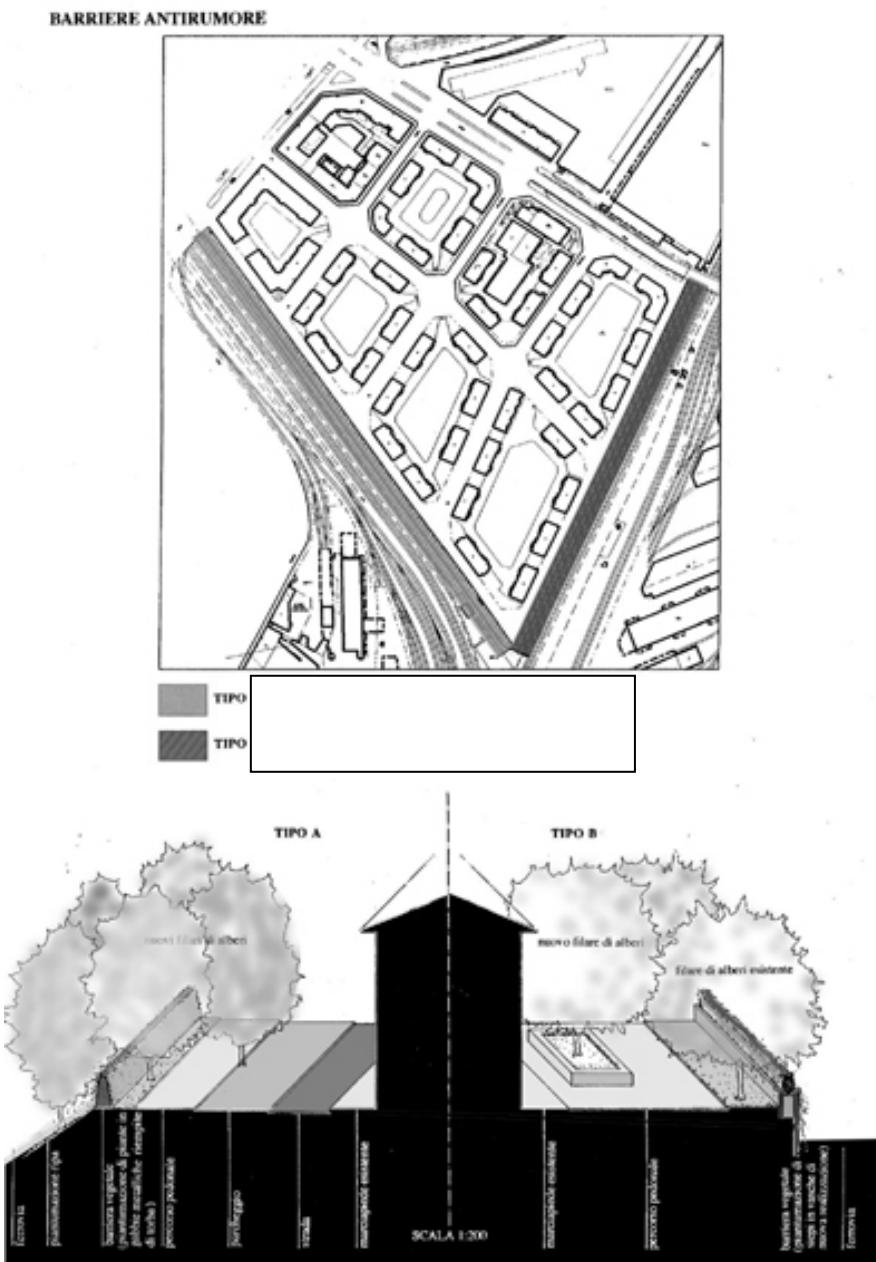
A partire dalla constatazione della crisi dei tradizionali approcci di intervento pubblico sulla città – il piano urbanistico generale come strumento regolatore, la suddivisione per settori dell'azione attuativa e l'intervento pubblico diretto nel settore della casa – intorno al tema della riqualificazione urbana si avvia in Italia negli anni '90 una ricca sperimentazione, in particolare a partire da alcuni nuovi strumenti che prendono il nome di “Programmi Complessi”<sup>2</sup>.

L'idea che ispira questa tipologia di programmi di intervento è che non sia possibile fornire soluzioni settoriali a problematiche di tipo complesso come la riqualificazione di una porzione di città, e dunque che non sia sufficiente progettare e attuare azioni di carattere edilizio-urbanistico senza inserirle in una strategia di intervento finalizzata ad attenuare anche le forme di disagio economico e sociale vissute su quel territorio. La parola chiave di questi strumenti è “integrazione”, che va intesa sia come multidimensionalità dei settori di intervento, sia come compresenza di diverse tipologie di progetti, sia come coordinamento tra differenti livelli istituzionali e tra attori pubblici e privati.

La legge sull'edilizia residenziale pubblica del 1992 prevede che «al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale, i comuni promuovono la formazione di programmi integrati. Il programma integrato è caratterizzato dalla presenza di pluralità di funzioni, dalla integrazione di diverse tipologie di intervento, ivi comprese le opere di urbanizzazione, da una

<sup>1</sup> Per la costruzione della casa pubblica a Torino nel Novecento si vedano i contributi, in particolare di A. Abriani in *Torino 1920-1936: società e cultura tra sviluppo industriale e capitalismo* (Torino 1976); *Torino tra le due guerre* (Torino, 1978); e in *Guida all'architettura moderna di Torino*, a cura di A. Magnaghi, M. Monge, L. Re (Torino, 1995). Sui modelli costruttivi nell'edilizia italiana si veda *L'arte di edificare: manuali in Italia, 1750-1950*, a cura di C. Guenzi (Milano, 1981). Per un inquadramento dell'intervento edilizio pubblico in Italia si veda *La grande ricostruzione: il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni cinquanta*, a cura di P. Di Biagi (Roma, 2001). Una sintesi critica sulla cultura architettonica e urbanistica della Torino del secondo dopoguerra è in *Architettura e urbanistica a Torino 1945-1990*, a cura di L. Mazza e C. Olmo (Torino, 1991). Per un inquadramento della crisi della città fordista si vedano i due volumi curati da A. Bagnasco, *La città dopo Ford: il caso di Torino* (Torino, 1990) e *Torino: un profilo sociologico* (Torino, 1986).

<sup>2</sup> Si vedano in proposito: AVARELLO P. e RICCI M. (curatori).- *Politiche urbane: dai programmi complessi alle politiche integrate di sviluppo urbano*, Roma, 2000; e OMBUEN, S.; RICCI M. e SEGNALINI, O.- *I programmi complessi: innovazione e piano nell'Europa delle regioni*, Milano, 2000.



Via Arquata: il progetto di qualificazione degli spazi pubblici.

dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana e dal possibile concorso di più operatori e risorse finanziarie pubblici e privati». Sono così delineati quelli che diventeranno i capisaldi nella definizione delle successive politiche integrate di recupero, sia a livello statale che regionale. La modalità concorsuale di accesso ai finanziamenti, attraverso la presentazione di programmi e progetti, costituisce un elemento distintivo e innovativo dei nuovi programmi, che ha costituito uno stimolo rilevante per molte amministrazioni comunali verso la sperimentazione istituzionale, verso la formazione di capacità tecniche e professionali<sup>3</sup>.

In ordine di tempo, il primo strumento ad essere definito è stato il Programma di Recupero Urbano (PRU)<sup>4</sup>. I PRU riguardano il recupero di ambiti urbani a prevalente uso residenziale di tipo pubblico con opere di urbanizzazione primaria e secondaria. La programmazione delle risorse necessarie, nonché le procedure di selezione dei programmi, promossi dai comuni, sono di competenza regionale nell'ambito delle politiche relative all'edilizia residenziale pubblica finanziate dai fondi ex-Gescal.

La seconda tipologia di strumenti che si possono richiamare ai piani integrati i Programmi di Riqualificazione Urbana (PRIU)<sup>5</sup>. I PRIU sono la prima vera concretizzazione, a livello statale, degli indirizzi contenuti nella legge da parte di un attore molto significativo per lo sviluppo successivo delle politiche di riqualificazione urbana: il Ministero dei Lavori Pubblici. Nel dispositivo viene richiamato esplicitamente il «ruolo strategico del programma rispetto al contesto urbano e metropolitano»<sup>6</sup>. In questo caso dal punto di vista procedurale gli attori della politica sono da un lato i Comuni che con procedure autonomamente determinate, promuovono, selezionano e valutano le proposte da inviare al Ministero dei Lavori Pubblici. Per la prima volta, le risorse relative ai programmi integrati sono messe a bando.

La stessa modalità di intervento è stata utilizzata utilizzata nel caso dei Programmi di Recupero denominati Contratti di Quartiere.<sup>7</sup> I Contratti di quartiere

<sup>3</sup> LATINI, A. P. (a cura).- *I programmi di riqualificazione urbana*, Roma, 1997. Sugli aspetti legati alla natura "contrattuale" dei nuovi strumenti e le capacità operative richieste si vedano: BOBBIO, L.- "Produzione di politiche a mezzo di contratti nella pubblica amministrazione italiana", *Stato e Mercato*, n° 58, 2000; CALVARESI, C.; JANIN-RIVOLIN, U.; PASQUI, G.- "Nuove forme istituzionali di pianificazione e politiche che richiedono nuove competenze professionali", *Territorio*, n° 7, 1998; BALDUCCI, A.- "Le nuove politiche della governance urbana" e FARERI, P.- "A chi interessano le politiche urbane", *Territorio*, n° 13, 2000. Per un inquadramento generale si veda URBANI, P.- *Urbanistica consensuale. La disciplina degli usi del territorio tra liberalizzazione, programmazione negoziata e tutele differenziate*, Torino, 2000.

<sup>4</sup> I PRU sono stati introdotti nel quadro legislativo dall'art. 11, L 493/93. Sui PRU a Torino si vedano: "Città di torino divisione decentramento", REGIONE PIEMONTE. ASSESSORATO URBANISTICA; PLANIFICACIONE TERRITORIALE. EDILIZIA RESIDENCIALE. *I Programmi di Recupero Urbano a Torino, Progetto Speciale Periferie*, 1999; Regione piemonte. assessorato urbanistica, pianificazione territoriale. Edilizia residenziale.- "I Programmi di Recupero Urbano-Riferimenti normativi, 1997", *Quaderni di Edilizia Residénciale*, n° 17 (a cura di G. Magnazo); e RICCI, M.- "Programmi Integrati, ponte per una nuova filosofia della riqualificazione urbana", *Urbanistica*, n° 110, gennaio-giugno 1998.

<sup>5</sup> Definita con DM 21/12/94.

<sup>6</sup> Art. 4, DM 21/12/94.

<sup>7</sup> Il DM 22/10/97 definisce lo strumento di intervento e approva il bando per la selezione delle proposte. Il programma è stato rifinanziato con il nome di "Contratti di Quartiere II" con decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27/12/2001 e 23/04/2003. Ne i sui tratti fondamentali

riguardano ancora una volta ambiti urbani a prevalente edilizia residenziale pubblica alla scala del quartiere, si distinguono per il tipo prevalente degli interventi che riguardano gli organismi abitativi residenziali e per l'esplicita richiesta di misure di integrazione sociale, di sviluppo locale e di partecipazione degli attori locali nella progettazione e attuazione degli interventi del programma.

L'ultimo strumento della genealogia brevemente delineata riguarda le politiche di area vasta. Si tratta dei Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST)<sup>8</sup>, indirizzati alla riqualificazione territoriale di ambiti di area vasta, con una forte integrazione tra politiche economiche, sostegno alla produzione, recupero ambientale e riordino infrastrutturale.

I Piani di accompagnamento sociale (PAS)<sup>9</sup> sono invece una specificità torinese. Essi nascono con l'obiettivo di dare piena attuazione agli indirizzi di programmazione definiti dalla Regione Piemonte in merito alle finalità dei Programmi di recupero urbano (PRU). Nella sua peculiare interpretazione della normativa nazionale la Regione aveva posto gli obiettivi della riqualificazione fisica e insieme sociale dei quartieri oggetto di intervento, con la previsione di una partecipazione attiva degli stessi abitanti all'attività di riqualificazione — obiettivi che, a loro volta, erano mutuati dal quadro di riferimento europeo delineato con il lancio dei programmi "Urban".

I programmi Urban sono progetti integrati di riqualificazione urbana promossi dall'Unione Europea nell'ambito dei programmi di iniziativa comunitaria (PIC) finanziati congiuntamente dagli Stati membri e dalla Comunità attraverso i Fondi strutturali, con l'obiettivo di promuovere l'elaborazione e l'attuazione di strategie innovative per la rivitalizzazione socioeconomica sostenibile dei centri urbani medio-piccoli o di quartieri degradati delle grandi città, e favorire lo sviluppo e lo scambio di conoscenze ed esperienze sulla rivitalizzazione e lo sviluppo urbano sostenibile nella Comunità<sup>10</sup>. I programmi possono riguardare in particolare la riqualificazione di spazi ed edifici pubblici, con attenzione particolare alle reti di trasporto e di servizi — sia quelle tradizionali (acque fognature, elettricità, gas) sia quelle tecnologiche (ad esempio

la seconda generazione dei Contratti di Quartiere è analoga alla prima ad eccezione di un maggior coinvolgimento delle Regioni sia nel finanziamento che nell'attuazione del medesimo. Per un bilancio della prima generazione si vedano: "Contratti di quartiere", numero speciale, *Edilizia Popolare*, n° 261-262, gennaio-giugno 1999; M. Marino, "Contratti di quartiere: scommessa difficile seppure molto ancora si può fare", *Urbanistica Informazioni*, maggio-giugno 1998 e AA.VV., "Contratti di quartiere", *Urbanistica Informazioni*, gennaio-febbraio 1999.

<sup>8</sup> I PRUSST sono stati banditi con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 08/10/1998. Cfr. AA.VV., "I PRUSST tra pianificazione e programmazione", *Urbanistica Informazioni*, gennaio-febbraio 2000.

<sup>9</sup> Sui PAS si vedano: Progetto speciale periferie (a cura di), "I Piani di accompagnamento sociale, primo bilancio delle azioni svolte", numero monografico della rivista *Periferie al centro*, luglio 2001, e Id., "Il Piano di accompagnamento sociale. Genesi e caratteristiche di uno strumento innovativo che affianca l'attuazione dei Programmi di recupero urbano di Torino", *Periferie al centro*, n. 1, giugno 2000; *I progetti di accompagnamento sociale nel recupero urbano a Torino. Contenuti e metodi*, Città di Torino – Assessorato al decentramento e all'integrazione urbana – Progetto Speciale Periferie, 2001.

<sup>10</sup> G.U. delle Comunità Europee n. C 180/6 del 01/07/1994.



Quartiere 37: la consultazione pubblica per il ridisegno degli spazi aperti.

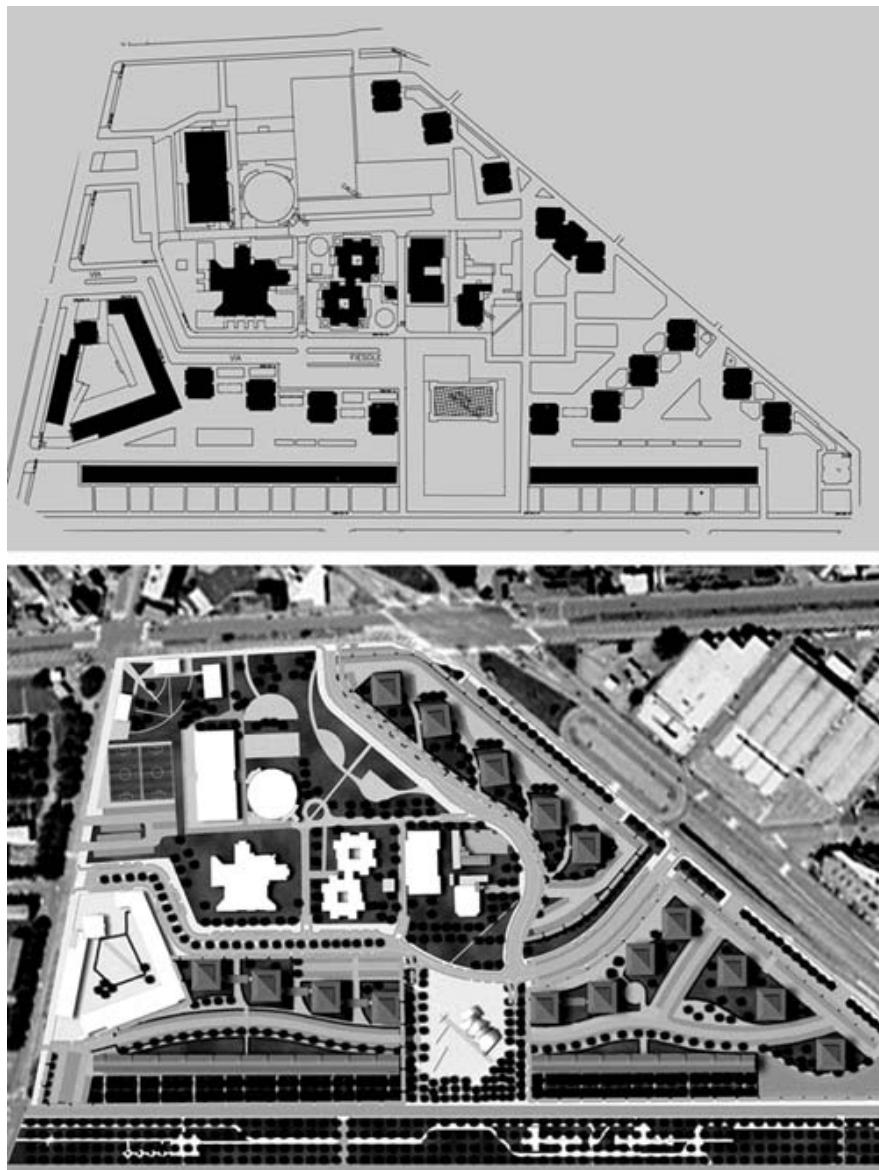
cablaggio e reti informatiche) —, ma anche misure che riguardano i servizi sociali e l'imprenditorialità<sup>11</sup>.

L'approccio integrato promosso dai nuovi strumenti di intervento si concretizza a Torino nella nascita nel 1997 di un nuovo soggetto all'interno della Pubblica Amministrazione, il Settore Periferie, che raccoglie in un'ottica di azione strategica e intersetoriale le competenze comunali di intervento sui quartieri della periferia industriale in una struttura amministrativa e tecnica specifica. Al settore è affidato il coordinamento del “Progetto Speciale Periferie”, un articolato insieme di iniziative di riqualificazione urbana su 13 aree cittadine per circa 500 milioni di euro.

#### 1995-2004: CINQUE CASI DI PROGETTAZIONE URBANA PARTECIPATA

In questo quadro di riferimento si trova a lavorare Avventura Urbana. Fondata nel 1992, Avventura Urbana è un gruppo multidisciplinare di architetti, urbanisti, antropologi ed esperti di ambiente che dal 1992 interviene sui temi della riqualificazione urbana, della progettazione architettonica e dell'ambiente promuovendo un approccio basato sulla partecipazione ed il coinvolgimento degli attori locali e degli abitanti. Le metodologie impiegate variano in funzione delle specificità di ogni singolo intervento, ma sono fondamentalmente basate sull'ibridazione di strumenti consolidati di progettazione partecipata come

<sup>11</sup> Si vedano: ATKINSON R.- “Combating social exclusion in Europe: the new urban policy challenge”, *Urban Studies*, vol. 37, n° 5/6, maggio 2000; CREMASCHI, M.- *Azioni locali e programmi integrati in Europa*, 2001; GRANATA, E.- “Politiche a misura di quartiere”, *Territorio* n° 13/2000; LAINO G.- *Il programma URBAN in Italia*, in JANIN-RIVOLIN, U. (a cura di).- *Le politiche territoriali dell'Unione Europea. Esperienze, analisi, riflessioni*. Milano, 2000.



Quartiere 37: il progetto originale e il ridisegno del suolo definito con gli abitanti.

*Planning for Real*, con tecniche di “ascolto attivo” e “negoziazione creativa dei conflitti”. L’approccio di Avventura Urbana si fonda sull’*outreach*: “uscire e andare a cercare”. Non si tratta soltanto di scendere direttamente sul campo riducendo la tradizionale distanza tra agenzie tecniche e territorio, ma di attivare un vero e proprio processo dialogico con i soggetti locali per la costruzione dei progetti, in un percorso di apprendimento mutuale che permette ai tecnici di

imparare dall'esperienza concreta dei luoghi attraverso i loro abitanti, ma anche a questi di accedere con continuità a risorse tecniche e progettuali solitamente non disponibili. Ciò comporta una "sospensione" della distanza tra vita quotidiana e sapere tecnico, attuata attraverso molti diversi dispositivi di "traduzione" – dai modelli tridimensionali impiegati nelle consultazioni pubbliche alle *newsletter* diffuse per raccontare l'evoluzione dei progetti – e di "ascolto" – dalla presenza di operatori locali sul campo per tutta la durata del processo all'uso del web come luogo di dialogo pubblico a distanza, e una rinuncia ai modelli strutturati del *problem solving*, in favori di un'accettazione della natura aperta ed incerta del processo di costruzione comune di problemi e soluzioni<sup>12</sup>.

### **Via Arquata: dall'ascolto allo sviluppo locale**

Il quartiere IACP di via Arquata, circa 800 alloggi realizzati nel 1927, fa eccezione nella geografia della periferia torinese. Pur presentando tutti i caratteri distintivi del quartiere pubblico, si trova in realtà a meno di 1,5 km dal centro romano della città. Distanza fisica e distanza mentale non hanno le stesse misure: due ampie trincee ferroviarie e due grandi corsi fanno di via Arquata un'isola a sé, vicina ma separata. Separata e degradata, nonostante la qualità originaria dell'impianto urbano e dell'architettura fossero ancora leggibili, dopo un cinquantennio di abbandono, la sparizione del piccolo commercio locale, la frammentazione della proprietà pubblica con la vendita di circa 160 alloggi sparsi nei diversi fabbricati. Le case mancavano ancora di qualsiasi impianto di riscaldamento, in alcuni casi gli impianti igienici erano ancora ridotti a un lavandino e un cesso, i tetti perdevano acqua, facciate grondaie e cornicioni cadevano a pezzi. Molte famiglie abitavano ancora l'originario "alloggio minimo" di 35 mq. Tra i 1600 abitanti si registrava una maggioranza di anziani soli o con figli adulti, madri singole con figli. Più del 20% delle famiglie beneficiava di un sostegno sociale ed economico, spesso rivolto a casi multiproblematici in cui tossicomania, disoccupazione, abbandono scolastico, deterioramento delle relazioni familiari convergevano su uno stesso nucleo familiare.

I primi contatti avevano permesso di rilevare la profondità di un disagio che non riusciva più neppure a manifestarsi, *burnt-out* da decenni di indifferenza della macchina amministrativa pubblica. Nessuno degli strumenti di *outreach* consueti sembrava dare grandi frutti in un contesto ripiegato su sè stesso, fino a quando, con la decisiva consulenza di Marianella Sclavi, abbiamo appreso sul campo l'«arte di ascoltare» il territorio, abbandonando le consuete interviste finalizzate al progetto per più pazienti ed aperte interviste «storia di vita». Si gettavano in questo modo le basi per un processo di coinvolgimento degli abitanti nella definizione di una proposta condivisa per la riqualificazione del quartiere, elaborata nel corso di una consultazione pubblica nella primavera del 1996. Concluso il progetto, il processo sembra bloccarsi. L'attivazione delle energie locali non è però stata inutile: con una raccolta di firme 1400 abitanti impongono al Consiglio Comunale di Torino di discutere pubblicamente del caso, facendo di via Arquata una priorità cittadina. Nel 1998 Torino candida via Arquata al

---

<sup>12</sup> SCLAVI, Marianella.- *Avventure urbane. Progettare la città con gli abitanti*, Milano, 2002.

concorso nazionale per i Contratti di Quartiere, assegnando ad Avventura Urbana l’incarico di aggiornare il progetto e redigere il dossier di candidatura attraverso il lavoro parallelo di un « tavolo sociale » e di un « tavolo tecnico ». Via Arquata si classifica al secondo posto della graduatoria nazionale dei 150 progetti presentati, ottenendo un finanziamento di 16 milioni di euro per la riqualificazione degli edifici e degli spazi pubblici e 500.000 euro per interventi di accompagnamento sociale, budget che viene gestito direttamente dai soggetti locali attraverso l’«agenzia di sviluppo locale» nata del 2000. Nel 2002 si sono avviati i cantieri sulle case, che stanno progressivamente arrivando a conclusione senza che una sola famiglia sia stata spostata a causa dei lavori.

### **Il PAS di corso Grosseto: la complessità dell’accompagnamento sociale**

Il PRU di Corso Grosseto promuove la riqualificazione urbana di un vasto ambito territoriale della periferia nord di Torino, con interventi in diversi settori per complessivi 165 milioni di euro, suddivisi in 97 milioni per il recupero degli edifici, 17 per le infrastrutture, 20 per gli spazi pubblici e 31 per azioni sociali ed economiche. In particolare, il PRU interviene su due quartieri di edilizia pubblica con un insieme coordinato di azioni sul costruito e sugli spazi pubblici. Dal 1997 Avventura Urbana lavora al Piano di Accompagnamento Sociale (PAS)<sup>13</sup> dei due quartieri, attraverso un insieme coordinato di azioni che vanno dalla progettazione partecipata alla comunicazione, con la creazione di due uffici locali permanenti (i “punti”), la gestione di un sito web e di una *newsletter* di quartiere, la promozione di tavoli tematici e laboratori progettuali, un programma di gestione della sicurezza urbana, l’affiancamento di una “direzione sociale” alla direzione dei lavori sulle case pubbliche, interventi di sostegno economico e sviluppo locale, iniziative per i giovani, promozione di attività culturali ed eventi di arte pubblica, ricostruzione di regole di convivenza e gestione dei conflitti.

### **Il Quartiere 37 di via Fiesole: l’attuazione partecipata di una ristrutturazione urbanistica**

Il 37mo quartiere è stato costruito alla fine degli anni sessanta, dopo l’esperienza delle vallette, e segna l’abbandono da parte dello IACP torinese del modello “organico” ancora evidente nelle Vallette, con l’adozione di un impianto urbano completamente aperto, con lunghe stecche di cinque piani e torri isolate di dieci piani “appoggiate” su un suolo pubblico continuo ed indifferenziato. I 3510 residenti (973 famiglie) presentano un profilo comune a molta periferia torinese, con il 33% di anziani, 37% di disoccupati (contro il 7% di media nell’area metropolitana) e un 17% di abitanti a reddito zero.

Questo quadro problematico fa da sfondo a una situazione di conflitto diffuso e insicurezza, in molti casi legata alla forma peculiare dello spazio pubblico. La mancanza di un’articolazione degli spazi tra l’ambito domestico della propria casa e la sfera pubblica della strada accentua i problemi di convivenza tra modi ed usi diversi dello spazio, impedendo d’altra parte l’innenso-

---

<sup>13</sup> Il progetto è stato sviluppato in collaborazione con GRM e Marianella Sclavi.



Quartiere 16: gli interventi di recupero sono illustrati agli abitanti nella *newsletter* del Piano di Accompagnamento Sociale.



Quartiere 16: il "Punto" diventa il riferimento degli abitanti per il dialogo con l'Amministrazione Pubblica.

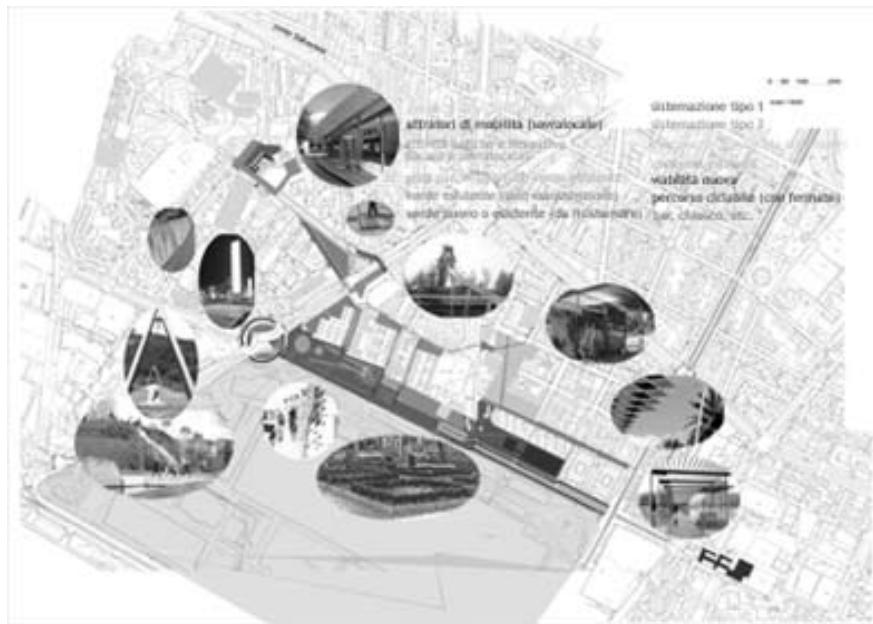
di fenomeni di appropriazione e cura autonoma del proprio spazio di vita, i cui confini qui non sono né tracciati né riconoscibili. La stessa trama viaria risente dell'impostazione di quartiere autosufficiente propria del progetto originario, con pochi punti di accesso e molte strade a fondo cieco.

L'ipotesi di una radicale ristrutturazione urbanistica che riaprisse all'attraversamento la viabilità del quartiere, definisse una gerarchia di spazi pubblici ed ambiti di pertinenza degli edifici semi-privati, articolando i grandi lotti dell'impianto iniziale in una trama più minuta di percorsi e luoghi è stata precisata attraverso una serie di consultazioni pubbliche. Attraverso la predisposizione di modelli in scala del quartiere e di carte-opzione rappresentanti i possibili interventi di trasformazione dello spazio aperto, gli abitanti hanno potuto esprimere le proprie preferenze definendo i punti fondamentali di un progetto che è stato successivamente consegnato ai tecnici della Città di Torino per essere sviluppato in sede tecnica. Gli interventi di trasformazione, con le nuove connessioni viarie, il restringimento delle carreggiate, la delimitazione degli spazi di parcheggio, la perimetrazione di spazi pertinenziali, il ridisegno delle aree verdi e la formazione di una nuova "piazza" pubblica, sono attualmente in corso di realizzazione.

### **Il quartiere 16 di via Sospello: la direzione sociale dei cantieri di recupero**

Il 16mo quartiere, realizzato tra il 1928 e il 1930, rappresenta un'eccezione nella produzione edilizia dello IACP torinese tra le due guerre. L'affidamento dell'incarico di progettazione ad uno dei protagonisti dell'avanguardia torinese, l'architetto Umberto Cuzzi, interrompe la sequenza di quartieri progettati dall'ufficio tecnico interno, con esiti riconoscibili sul piano tipologico e morfologico. Il quartiere si presenta infatti come un unico blocco edilizio articolato in un sistema continuo di corti aperte e chiuse, collegate da passaggi sotto le maniche costruite. Un insieme urbano denso e compatto, marcato dalla alternanza di fasce di mattoni a vista e intonaco, al centro del quale si trova uno spazio aperto di grande dimensione dove si collocano i servizi comuni: la scuola, la piscina, la chiesa. Il modello esplicito sono le grandi *Höfe* viennesi: modello ormai superato nel panorama europeo dalle ricerche più avanzate, ma di rottura nel contesto torinese, in cui prevale come si è detto il modello igienista delle case in linea. Come in tutti gli altri quartieri IACP, il secondo dopoguerra vede l'abbandono dei servizi comuni, con la conseguente perdita del carattere "integrato" del quartiere ormai raggiunto dall'espansione urbana della Torino del dopoguerra, e il progressivo deperimento di una struttura edilizia lasciata senza sostanziali interventi di manutenzione.

I 1233 residenti (591 famiglie) sono per il 50% anziani, nel 37% dei casi disoccupati con un 16% di nuclei familiari a reddito zero. L'intervento di riqualificazione edilizia, con la costruzione di nuovi ascensori per l'accesso agli alloggi, il rifacimento di tetti e facciate, il risanamento dei bagni e degli impianti negli alloggi, si scontra con una realtà sociale complessa, con cui il cantiere rischia di entrare in conflitto: opere abusive, occupazioni non autorizzate, disagio durante i lavori, timori di aumento dei fitti sono solo alcuni dei fattori che spingono ad accompagnare la direzione tecnica dei lavori con una complessa e



Mirafiori Nord: il sistema degli spazi pubblici e il parco lineare di corso Tazzoli.



Mirafiori Nord: laboratori progettuali con gli abitanti per il ridisegno dei cortili dei complessi di edilizia pubblica.

continua attività di accompagnamento sociale. Attraverso la pubblicazione di una *newsletter* periodica gli abitanti sono messi a conoscenza delle fasi di lavoro previste. Il “punto” diventa il riferimento per ogni tipo di informazione e rapporto con l’ATC e le imprese. Gli operatori di Avventure Urbana contattano direttamente ogni famiglia per concordare tempi e modi di esecuzione delle opere all’interno dell’alloggio in cui abita. Il cambiamento viene annunciato da feste di quartiere, spettacoli ed eventi di arte pubblica che fanno di via Sospello un luogo di interesse per tutta la città, ma è anche occasione per ridefinire le “regole di convivenza” attraverso una serie di incontri scala per scala, nel corso dei quali i conflitti di vicinato vengono affrontati e discussi, arrivando alla scrittura partecipata di nuovi regolamenti di condominio.

### **Mirafiori Nord: il ridisegno degli spazi aperti, dal grande asse urbano ai micro-interventi autogestiti**

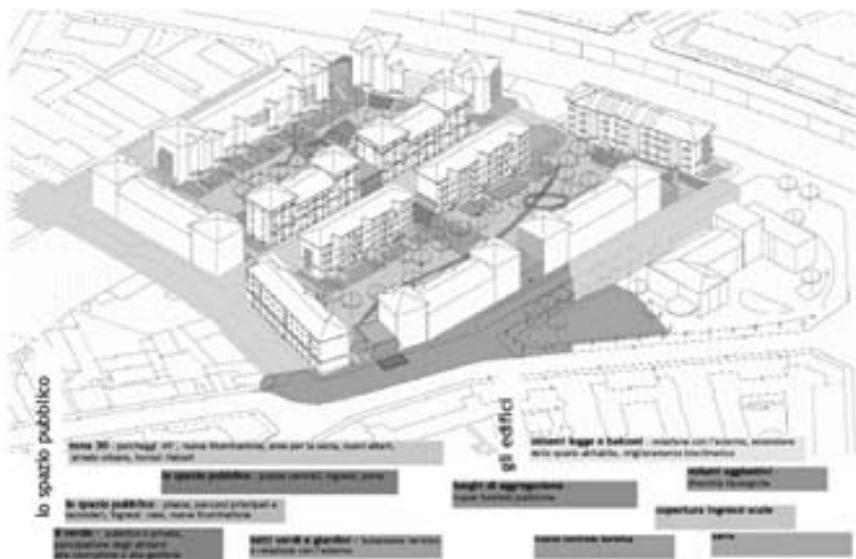
Tra il 1936 e il 1939 la FIAT realizza il suo secondo grande complesso industriale, dopo il Lingotto del 1915-1923, con la costruzione a Mirafiori di un complesso di 3 milioni di metri cubi su un’area di 100 ettari. Con esso nasce, per i 22.000 operai impiegati nella costruzione, il quartiere di Mirafiori, destinato a completarsi per successive addizioni nel corso degli anni ’60 e ’70 come uno dei principali insediamenti di edilizia popolare a Torino. Il rapporto tra la grande fabbrica e i quartieri operai – il lavoro e la casa della città fordista – è immediatamente evidente lungo i 1500 metri di Corso Tazzoli, che costeggia il muro di cinta degli impianti industriali a sud, e i complessi di case popolari a nord.

L’area di Mirafiori Nord è stata scelta dalla città di Torino per un programma di riqualificazione urbana di grande scala – 25.000 abitanti, 1900 alloggi di edilizia pubblica (il 20% del patrimonio abitativo complessivo dell’area, contro una media cittadina del 6%), 1.700.000 mq di estensione complessiva – che ha ottenuto nel 2000 un finanziamento europeo nel quadro del programma di intervento comunitario Urban II. Il programma generale prevede interventi fisici di riqualificazione degli spazi e delle attrezzature pubbliche sull’area, localizzazione di nuovi servizi sociali, interventi a sostegno della localizzazione di imprese innovative (incubatore d’impresa), azioni di arte pubblica, interventi sperimentali di promozione della raccolta differenziata dei rifiuti e gestione dell’ambiente. Ad esso si affiancano opere complementari finanziate nel quadro degli interventi per le Olimpiadi invernali del 2006 (costruzione di un palazzo del ghiaccio in sostituzione del campo hockey esistente in corso Tazzoli) e interventi di riqualificazione sul patrimonio residenziale pubblico proposti nel quadro del programma nazionale “Contratti di Quartiere II”.

Avventura Urbana, dopo avere partecipato alla redazione della proposta di candidatura, sviluppa direttamente le azioni in campo ambientale e la riprogettazione degli spazi pubblici. Corso Tazzoli viene ridisegnato come parco urbano lineare, destinato ad ospitare grandi attrezzature ludiche e sportive di scala urbana, riducendone la sezione viaria in favore dell’uso da parte di pedoni e cicli. L’intervento di grande scala, attuato direttamente dalla Città, è completato da un programma di interventi alla piccola scala di riorganizzazione degli spazi aperti



Via Ghedini: addizioni e modifiche delle facciate da parte degli abitanti.



Via Ghedini: interventi sugli spazi aperti e addizioni agli edifici previsti nel Contratto di Quartiere.

all'interno degli isolati di edilizia residenziale pubblica, che Avventura Urbana sviluppa in collaborazione con i residenti, nella prospettiva di una trasformazione autogestita e di una manutenzione successiva svolta direttamente dagli abitanti.

Via Ghedini: innovazione e trasformazione della residenza pubblica

La definizione nel 2004 della candidatura alla seconda tornata dei "Contratti di Quartiere" del quartiere di edilizia pubblica di via Ghedini<sup>14</sup> (ambito 206.000 mq, alloggi ERP 1078, 64% del patrimonio, abitanti 3350), uno dei primi in cui, all'inizio degli anni '20, lo IACP interviene sulla scena della città, permette di mettere a frutto l'esperienza di via Arquata. Se infatti in via Arquata era stata al centro del progetto la dimensione di ascolto ed *empowerment* della comunità locale, con un programma di interventi fisici fortemente orientato al recupero dell'esistente, la situazione più difficile di via Ghedini porta a mettere al centro della candidatura la dimensione del cambiamento e dell'innovazione. L'indagine ascolto rivela un quartiere che ha perduto la capacità di immaginare un futuro diverso da quello che conosce nella propria esperienza quotidiana. Il convergere di fattori di disagio e fragilità lascia poche risorse locali, impegnate in una difficile attività di "resistenza" giorno per giorno. Le scelte di progetto definite per la candidatura tentano così di introdurre sulla scena elementi di innovazione visibili e riconoscibili: si propone così di aprire i cortili condominiali all'attraversamento pubblico pedonale, collocandovi anche attività aperte al pubblico (bar, negozi); si valuta la trasformazione di alcune strade inutilizzate in

<sup>14</sup> Il progetto è stato sviluppato con la consulenza di Lucien Kroll per gli interventi fisici, e in collaborazione con Gruppo Abele per le azioni sociali.

strade-parcheggio per i residenti, in modo da eliminare le auto dai cortili; l'intervento previsto sulle case supera i confini di una intensa manutenzione per proporre l'addizione di nuovi elementi di involucro e interazione tra interno ed esterno – logge, sporti, serre – anche con funzione bioclimatica, recuperando l'esperienza delle verande autocostruite negli anni dagli abitanti; l'accorpamento di alcuni alloggi abbandonati permette di preveder l'insediamento di nuovi nuclei familiari con figli, in modo da contrastare la tendenza al progressivo invecchiamento dei residenti.

### Dall'eccezionale all'ordinario: come rendere "sostenibile" l'intervento sulla periferia?

Il quadro operativo della riqualificazione urbana in Italia sta per subire un drastico cambiamento. Dopo dieci anni di « programmi complessi », le risorse per l'intervento sui quartieri di edilizia pubblica – provenienti in gran parte dai residui della gestione dei contributi obbligatori dei lavoratori per l'edilizia pubblica (fondi GESCAL), oggi aboliti – sono in drastica diminuzione. Il trasferimento della competenza sull'edilizia pubblica dallo Stato alle Regioni a visto queste ultime gestire le ultime risorse nazionali, senza preverne il rinnovo. Siamo così, per fare l'esempio del Piemonte, passati dai 654 milioni di euro del periodo 1978-1991 ai 560 del decennio successivo, per finire ai 118 milioni della seconda generazione dei Contratti di Quartiere del 2003-2004. Si tratta di dati non omogenei, ma che rivelano una tendenza chiara. Nè d'altra parte si registra un maggiore impegno pubblico in altri settori del *welfare* locale, nei quali continua la tendenza alla riduzione degli investimenti e alla delega al privato sociale e al terzo settore di ambiti sempre più consistenti di intervento nelle aree urbane problematiche e sui soggetti in difficoltà, con il progressivo venir meno dei quadri di riferimento e delle modalità di sostegno sociale costruiti nel secondo dopoguerra<sup>15</sup>. Chi si occuperà delle periferie *dopo* la stagione dell'intervento speciale ?

D'altra parte, l'esperienza di un decennio di programmi di riqualificazione urbana, con le prime esperienze che giungono alla conclusione del loro ciclo con la fine dei cantieri, ha messo in luce alcuni nodi critici sui quali vale la pena di riflettere, nel loro insieme riconducibili alla nozione di **"sostenibilità del programma"**: un programma integrato, se vuole raggiungere pienamente i suoi obiettivi di recupero durevole, insieme fisico e sociale, deve poter dispiegare i propri effetti oltre l'intervento pubblico, durante e dopo le azioni di riqualificazione in esso previste<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Si veda CASTEL R.- *L'insicurezza sociale*, Torino, 2004.

<sup>16</sup> Si vedano in proposito: GROGAN, P. S.- *Comeback Cities. A Blueprint for Urban Neighborhood*, 2000; in merito l'efficace sintesi di KROMER, J.- *Neighborhood Recovery. Reinvestment Policy for New Hometown*, London, 2001; NAPARSTEK, A. J.; DOOLEY, D.; SMITH R.- *Community Building in Public Housing: Ties That Bind People and Their Communities*, U.S. Department of Housing and Urban Development, Office of Public and Indian Housing, Office of Public Housing Investments, Office of Urban Revitalization, 1997; TAYLOR, M.- *Public Policy in the Community*, New York, 2003; VON HOFFMAN, A.- *House by House, Block by Block. Rebirth of America's Urban Neighborhoods*, New York, 2003.

Alcuni nodi riguardano il processo di costruzione del programma, altri la sua attuazione.

A partire dalla definizione del perimetro di città interessato da un'azione speciale: se è vero che il “perimetro dei problemi” non necessariamente deve coincidere con il “perimetro delle soluzioni” è anche vero che la loro coincidenza può facilitare la costruzione del programma e la sua attuazione dal punto di vista tecnico e amministrativo. La definizione del perimetro avviene però in molti casi a priori, in base ad esigenze spesso procedurali, e non sempre corrisponde ad un ambito appropriato di intervento, tanto dal punto di vista fisico, quanto dal punto di vista sociale. Il perimetro dovrebbe quindi essere un risultato, e non un dato a priori. Allo stesso tempo, la concentrazione di risorse ed energie in una parte specifica di città va comunicata al resto della città, rendendo esperienze e risultati un patrimonio condiviso.

Il coinvolgimento delle strutture amministrative decentrate è un'occasione mancata. Le Circoscrizioni<sup>17</sup> considerano di norma la progettazione e attuazione di un programma integrato nel loro territorio come un'opportunità di sviluppo locale. Ma il ciclo del programma fatica a inserirsi ed ad integrarsi tra le attività amministrative di loro competenza, e spesso l'autonomia del programma ne fa un corpo estraneo rispetto alla Circoscrizione, il cui ruolo di possibile regia resta da mettere a fuoco.

L'integrazione del programma ridiventa settoriale nell'attuazione. I limiti procedurali, amministrativi e tecnici dell'azione di governo dei processi portano a trasformare il programma integrato in una serie di fasi giustapposte meccanicamente, anche quando sono tenute insieme da un'azione di coordinamento. Il lavoro trasversale nella definizione del programma rischia così di tornare nell'attuazione alla consueta divisione di ambiti di competenza.

L'intensità e la continuità della partecipazione degli abitanti è discontinua lungo tutto il ciclo del programma. Se l'esperienza ha dimostrato come sia possibile assicurare forti momenti di partecipazione caratterizzati per la loro intensità e qualità, i veri nodi critici riguardano la sostenibilità della partecipazione lungo l'intero ciclo di vita del programma, e la necessità di accompagnare il processo di coinvolgimento con un'azione di responsabilizzazione degli abitanti che ne faccia attori consapevoli, primi “soggetti attuatori” della riqualificazione della loro parte di città. Lo scenario di una progressiva riduzione delle risorse straordinarie rende questo punto particolarmente delicato. La valorizzazione delle capacità progettuali e di iniziativa che esistono sul territorio, il riconoscimento delle potenzialità di trasformazione di uno spazio urbano, gli stessi vincoli se assunti come stimoli al progetto possono contribuire in modo decisivo all'integrazione del programma e favorire la costruzione di una “committenza sociale” che sostenga nel tempo l'azione di riqualificazione.

Ciò vuol dire anche rendere durevoli i partenariati, con l'attenzione a non identificare “soggetti locali” e “abitanti” di un territorio. I “problemI” che un programma integrato affronta sono “costruzioni sociali”, non dati oggettivi; sono

---

<sup>17</sup> La circoscrizione è, nell'ordinamento italiano, l'unità amministrativa e politica locale in cui si articola il territorio delle grandi città.

gli attori a definirli, e ciascun attore, naturalmente, costruisce i problemi in base ai suoi obiettivi, le sue risorse, le strategie che mette in atto, le conoscenze che ha a disposizione. In molte occasioni le strategie di sviluppo degli attori coinvolti si scontrano con vincoli procedurali che possono rivelarsi insormontabili, mettendo in pericolo i partenariati faticosamente costruiti. Altri nodi riguardano la dimensione fisica del progetto.

I casi analizzati sono tutti casi di *recupero* di quartieri esistenti. La dimensione prevalente, dal punto di vista degli interventi fisici, è quella del ridisegno dello spazio pubblico. La qualità originaria del costruito ha consentito nella maggior parte dei casi di intervenire sugli edifici attraverso una massiccia « manutenzione straordinaria », integrando impianti e dotazioni tecnologiche ormai insufficienti e recuperando decenni di abbandono. La sperimentazione di interventi più articolati, con modificazioni sostanziali dell'involucro e delle facciate – per valorizzare le relazioni tra spazio abitato interno e spazi esterni, ed insieme per migliorare radicalmente le prestazioni energetiche dell'edificio esistente – è stata avviata in via Ghedini, ma deve ancora incontrare il confronto cruciale con il cantiere e la successiva gestione.

La natura « conservativa » degli interventi condotti ha fin qui escluso integrazioni e nuove costruzioni, agendo quindi anche da freno su possibili modificazioni della popolazione del quartiere (promozione di una maggiore *mixité* sociale, attrazione di famiglie giovani etc.), che restano affidate al ricambio ordinario degli inquilini.

Gli ultimi anni hanno visto riemergere con forza un a domanda sociale di casa pubblica, troppo in fretta archiviata tra i resti del secolo scorso<sup>18</sup>, e non è difficile prevedere che nuovi interventi di edilizia pubblica entreranno nell'agenda delle città italiane in un prossimo futuro. La bassa densità di molti quartieri pubblici esistenti potrebbe portare ad interventi di integrazione / completamento / densificazione, mettendo in gioco l'identità fisica ed insieme la struttura di comunità dei quartieri esistenti. Allo stesso tempo, l'esperienza e la conoscenza accumulate in dieci anni di riqualificazione di quartieri pubblici sono un patrimonio prezioso, per evitare in futuro gli errori del passato includendo fin dall'inizio nei programmi di intervento la dimensione processuale della costruzione di una comunità di abitanti, in una prospettiva di sostenibilità di lungo periodo, non solo economica.

---

<sup>18</sup> Alla fine del 2001 l'Assessore torinese alla casa dichiarava alla *Stampa*: "Dal primo gennaio 2002 la Città di Torino dovrà governare i seguenti numeri: 3500 domande di sfratto, 7000 richieste presentate al Bando generale del 1998 ancora inievase, 250 famiglie con sfratto esecutivo per finita locazione e 240 casi sociali d'estrema gravità, segnalati nell'ultimo biennio dai servizi sociali e ancora inevasi. A fronte di questo fabbisogno e prevista, tra il 2002 e il 2005, la disponibilità è di circa 5/600 unità abitative". Si veda anche *Il Giornale dell'architettura*, n° 17, aprile 2004.



# **LOS CAMBIOS EN LA VIVIENDA DE LA EX-REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMANA A PARTIR DE LA REUNIFICACIÓN**

**THE CHANGES IN HOUSING OF THE EX-DEUTSCHLAND DEMOCRATIC REPUBLIC FROM THE REUNIFICATION TIME**

José Luis Sáinz Guerra\*

## **RESUMEN**

El tratado de Reunificación, por el cual se realizó la unión de las dos Alemanias, marcó, entre otras muchas cosas, las líneas generales de la transformación del parque de vivienda de la antigua Alemania Oriental, tanto en lo referente al régimen de tenencia, como en lo relativo a su estado físico. Desde entonces un gran número de viviendas ha cambiado de manos y ha sido objeto de numerosas obras de mejora, dando lugar a un enorme cambio que ha estado dirigido hacia la disolución del carácter público de esas viviendas y su privatización. Junto a esto se ha producido un movimiento de población desde el Este al Oeste que ha provocado la aparición de altísimos porcentajes de vivienda vacía en determinados barrios de la Ex-RDA.

**Palabras clave:** Régimen de tenencia de la vivienda de la RDA y la RFA, cambio del régimen de tenencia en el territorio de la Ex-RDA, obras de mejora y rehabilitación en la vivienda, demolición de viviendas, reforma urbana, encogimiento urbano.

## **ABSTRACT**

The reunification treaty, by which, the union of both *Germanys* was made marked, among many other things, the general lines in the transformation of the former East Germany housing stock as to, what the possession regime refers, as to what is relating to the physical conditions of the buildings. Since them, a large number of houses has changed their owners and has been the object of a great number of improvements, producing a huge change that has been directed towards the dissolution of their public status, and naturally to their privatization. In addition to all these factors, a very important movement of population was produced, from the east to the west, provoking at the same time the show up of a very high percentage of empty houses in some specific areas of the Ex-DDR.

**Key words:** East and West Germany housing owning regime, changes in the owning regime in the ex DDR, works of improvement and rehabilitation in houses, demolition of apartments, urban reforms, urban shrinking.

---

\* Dr. Arquitecto y profesor titular de urbanística y ordenación del territorio en la Universidad de Valladolid.

### **La forma en la que se produjo la Reunificación alemana**

Si bien la caída del Muro de Berlín se produjo el 9 de noviembre de 1989 con gran sorpresa por parte del mundo entero, los pasos para la Reunificación alemana venían dándose desde tiempo atrás por medio de negociaciones cruzadas entre las representaciones de las dos alemanias, entre éstas y sus aliados, soviético y norteamericano respectivamente, entre las distintas organizaciones de defensa internacional, como la OTAN y el Pacto de Varsovia, entre la República Federal Alemana y los países que pertenecían a la UE, entre la República Democrática Alemana y las llamadas repúblicas populares, que se hallaban involucradas en procesos parecidos de transformación política, especialmente Hungría y Polonia. De todos estos actores, los más inmovilistas fueron precisamente los representantes del gobierno de la RDA, que contrastaban abiertamente con el impulso renovador de Gorbachov, presidente de la Unión Soviética y principal soporte del régimen de la RDA. De manera que, cuando cayó el Muro de Berlín, ya se habían dado una serie de pasos que marcaban el futuro, en algunos casos bien claramente, en otros con una gran vaguedad, y parece que en algunos casos a espaldas de la RDA. Solamente el gobierno de la Alemania Oriental se mantuvo en sus trece hasta el mismo momento de la caída del Muro. Sin embargo, a partir de ese momento las cosas se fueron acelerando rápidamente. A mediados de marzo de 1990 se celebraron las primeras elecciones libres en la RDA, después de cuarenta años. A finales de agosto de 1990 se firmó el “Tratado de Unificación” entre las dos alemanias. Finalmente el día 3 de octubre de 1990 se produjo la Reunificación.

La transformación que se produce en la RDA a partir de esa fecha tiene su base en este punto de partida: en la manera en que se produce la Reunificación, que tiene más de absorción de un país por otro que de unificación. Se produce entonces la sustitución de la planificación estatal centralizada por la supremacía del mercado, la propiedad del pueblo por la propiedad privada, la democracia parlamentaria en lugar de la dictadura.

### **El cambio de sistema**

En relación a la cuestión de la vivienda, se pasa de un sistema estatal centralizado a un sistema en el que intervienen los diversos agentes de una sociedad de mercado (propietarios de suelo, promotores, empresarios de la construcción, agentes públicos, como ayuntamientos, autoridades regionales, ministerios estatales, propietarios de viviendas, y finalmente usuarios). La forma de tomar decisiones en la antigua RDA se producía por medio de una decisión del Partido, a través de sus diversos organismos, de forma jerarquizada. Y a su vez, esto en el marco de una sociedad con reglas muy rígidas. No había posibilidad de disponer del suelo de forma privada. El mercado del suelo no existía. Las inversiones eran decididas por el Estado. Las decisiones de planeamiento (usos del suelo, intensidad de uso, tipos edificatorios, etc.) estaban también en manos estatales. Los mismos usuarios tampoco tenían gran capacidad de influir directamente en aspectos esenciales de la ciudad. Los ayuntamientos en la RDA

no tenían ninguna capacidad de decisión urbanística. Eran, según la ley, órganos locales del poder del estado central; todos los asuntos municipales se convertían en asuntos estatales a través de un proceso de subordinación. Entre otros sectores, la construcción de viviendas era un área planificada y realizada por el Estado. Ciertamente había en los ayuntamientos secciones de arquitectura, pero sus tareas dependían de forma absoluta del Ministerio correspondiente. Los ayuntamientos tenían competencias en correspondencia a su capacidad económica, que era muy reducida: instalaciones deportivas, equipamiento educativo, financiación de círculos culturales, equipamiento médico, etc.<sup>1</sup>

### **Los 16 principios de la ciudad socialista**

En la construcción de la ciudad "socialista" tuvieron una importancia muy grande los 16 principios, llamados la "anti-Carta de Atenas", y expuesta ante los CIAM de Bérgamo del año 1949 (los "16 principios del urbanismo de la RDA"). Algunos de los principios, por su redacción y las características generales del enunciado podían dar lugar a numerosas lecturas. Así ocurre con el primer principio en el que se dice que la ciudad no puede ser construida como suma casual de barrios y el segundo donde se establece que el objetivo del urbanismo es la satisfacción de los derechos humanos al trabajo, la vivienda, la cultura y el ocio. El tercer principio tiene una gran radicalidad al establecer como esencia de las actividades urbanas la industria. La ciudad "en sí" no se construye y no existe. La ciudad es construida desde la industria, para la industria. Hay citas a la agricultura y a otras actividades, pero queda claro que es la industria la que determina la ciudad. El sexto principio hace referencia al centro y sus funciones. El centro forma el corazón de la ciudad. El centro de la ciudad es el punto gravitatorio de la vida política de su población. Es construido con los más importantes y monumentales edificios, domina la composición arquitectónica del plan de la ciudad y determina la silueta arquitectónica de la misma. El centro de la ciudad es el centro político. Las plazas y las calles del centro son los lugares de las manifestaciones políticas, los desfiles y las fiestas populares. El principio decimosegundo establece con claridad la negación de la ciudad jardín: la ciudad no puede ser convertida en un jardín. Por último, el principio decimocuarto aclara la subordinación de la arquitectura al urbanismo. El urbanismo es el fundamento de la forma arquitectónica. La cuestión central del urbanismo y la forma arquitectónica es la creación de un paisaje extraordinario de la ciudad. La arquitectura debe tener un contenido democrático y una forma nacional. El principio decimoquinto establece que arquitectura y urbanismo han de ser comprendidos por el pueblo (y por los políticos que le representan, habría que añadir), de modo que se viene a declarar que para el urbanismo y para la forma arquitectónica no hay esquemas abstractos.

Esta síntesis de los 16 principios deja bien claro el origen de estas declaraciones, una especie de contramodelo de la Carta de Atenas. A su vez es

---

<sup>1</sup> HÄUßERMANN, Hartmut.- "Von der Stadt im Sozialismus zur Stadt im Kapitalismus", en HÄUßERMANN, Hartmut; NEEF, Rainer (Hrsg.) - *Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Soziale und Räumliche Tendenzen*. Opladen: Westdeutscher Verlag, 1996.

muy evidente la falta de una reflexión en profundidad de la significación de la ciudad.<sup>2</sup>

### **La situación de la vivienda en la antigua RDA**

A partir del año 1954 la vivienda fue en la RDA uno de los elementos de mayor importancia. La comparación con la RFA fue siempre permanente. Los fundamentos del estado socialista hacían que se esperase de él la satisfacción de las necesidades de vivienda de la población de forma general y completa. Cabría decir que también las demás necesidades, como la del trabajo, la educación, etc. Sin embargo el punto de partida en lo referente a la vivienda en la RFA y en la RDA era bien distinto. El estado de la vivienda después de la Segunda Guerra Mundial era en la RDA bastante mejor que en la RFA, a causa de que los daños producidos por los bombardeos habían sido menores. En efecto, la distancia que separaba las ciudades de la Alemania del Este de las bases aéreas del Sur de Inglaterra, hacia que a lo largo de la guerra sus ciudades prácticamente no fueran alcanzadas. Solo al final de la guerra, ya en el año 1945, cuando el espacio aéreo alemán estaba dominado completamente por los aliados, algunas ciudades del Este, muy alejadas de las bases aéreas aliadas, fueron intensamente bombardeadas, como fue el caso de Dresde. Pero en general, la destrucción a la que fueron sometidas las ciudades del este de Alemania fue mucho menor que las ciudades del oeste, más accesibles para los aviones y objeto de numerosos ataques destructivos. Mientras que en el oeste ciudades como Hamburgo, Colonia, Essen, Bremen, Munich fueron objeto repetidas veces de la “tormenta de fuego”, provocando grandes destrucciones, en el Este solo Dresde recibió dicho ataque con éxito.<sup>3</sup>

Berlín fue objeto de numerosos ataques aéreos, si bien, a causa de la gran extensión del área urbana y la baja densidad de la mayoría de sus barrios, los aliados no lograron provocar un fuego tan intenso e incontrolado como el de Hamburgo o Kassel. La “tormenta de fuego” en Berlín no tuvo el éxito que los aliados habían obtenido en otras ciudades, a pesar de haber sido bombardeada con bombas incendiarias repetidas veces. Por otro lado, los daños en Berlín fueron homogéneamente repartidos en toda la superficie urbana, de modo que se puede decir que tanto la zona este como la oeste en la que finalmente se repartiría la ciudad, tuvieron daños similares.

---

<sup>2</sup> Para conocer el texto completo de los 16 principios y una amplia descripción de la situación histórica en ese momento véase: NICOLAUS, Herbert; OBETH, Alexander.- *Die Stalinallee. Geschichte einer deutschen Straße*. Berlín: Verlag für Bauwesen, 1997.

<sup>3</sup> FRIEDRICH, Jörg.- *El incendio. Alemania bajo los bombardeos. 1940-1945*. Madrid: Taurus, 2003, pág. 103.



Berlín. Stalinallee. Algunas partes de esta intervención, todavía no rehabilitada muestran el mal estado de conservación que tenían algunas de las más emblemáticas construcciones de la antigua RDA.



Jena-Lobeda. Cartel en el que se anuncia la reparación y privatización de las viviendas del barrio de Lobeda.

### **Las distintas fases de la vivienda en la RDA**

Durante los primeros años de vida de la RDA, los “16 principios” fueron la base de inspiración de las propuestas y la forma de realizarlas. La Stalin Allee en Berlín, es un modelo que expresa la simbiosis entre un interés fachadístico y propagandístico del régimen y la necesidad de producir viviendas. Fue la Stalin Allee la primera gran obra de promoción de viviendas en la RDA, en una demostración de la voluntad de resolver el problema de la vivienda a través de la monumentalidad urbana. En la Stalin Allee (hoy llamada Karl Marx Allee), la construcción fue llevada a cabo con técnicas tradicionales de construcción: muros de carga de ladrillo (ladrillo recuperado de las labores de desescombro de los edificios bombardeados), estructura de hormigón, revestimientos de piedra natural o de material cerámico. Se trataba de llevar a cabo un estilo de arquitectura que, por un lado, fuera alemán y, por otro, fuera comprendido por el pueblo. Además, la propuesta se establecía claramente en la línea de la transformación completa de la antigua ciudad. El debate que se desarrolló en relación a esta cuestión ponderaba, por un lado, la necesidad de una nueva forma de la ciudad que rompiera con el pasado y, por otro, la oportunidad de la rehabilitación del patrimonio edificado que, a pesar de haber sido fuertemente bombardeado, todavía conservaba muchas partes intactas.<sup>4</sup>

La evolución de un Estado centralizado de carácter marxista, que debía dar satisfacción al problema de la vivienda se caracterizó, ya a finales de los años 50, por el dominio de la industria de prefabricados de hormigón. Desde el punto de vista de la teoría marxista la evolución de la sociedad se debía producir gracias al avance del proletariado, el cual necesitaba de la industrialización para desarrollarse. Dicho en otras palabras, la evolución del Estado socialista pasaba necesariamente por la industrialización... y también la vivienda. Se construyeron entonces ciudades nuevas con la llamada prefabricación pesada, como Hoyerswerda o Stalinstadt (la ciudad de Stalin). “Construir mejor, más barato y más deprisa” se convirtió en el eslogan de la nueva época<sup>5</sup>. Ya en los años 70, el dominio político de la industria de la construcción de viviendas llevó a la aparición de grandes barrios de viviendas sin urbanismo, en donde no existía una reflexión sobre la ciudad, ni una respuesta a los problemas que ésta planteaba. En otras palabras, el proceso final se caracterizó por el dominio de la construcción de viviendas frente al urbanismo y la ciudad.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> NICOLAUS, H.; OBETH, A.- *Die Stalinallee...* op. cit.

<sup>5</sup> TOPFSTEDT, Thomas.- “Wohnen und Städtebau in der DDR”, en FLAGGE, Ingeborg (Hrsg.).- *Geschichte des Wohnens. Von 1945 bis heute. Aufbau – Neubau – Umbau.* Stuttgart: Deutsche Verlag-Anstalt, 1999, pág. 486.

<sup>6</sup> “Wohnungsbau statt Städtebau”. HÄUßERMANN, H.; NEEF, R.(Hrsg.).- *Stadtentwicklung...* ob. cit., pág. 14. FLIERL, Bruno.- “Stadtplaner und Architekten im Staatssozialismus der DDR”, en FLIERL, Bruno.- *Gebaut DDR. Über Stadtplaner, Architekten und die Macht. Kritische Reflexionen 1990-1997.* Berlin: Verlag für Bauwesen, 1998.

### **El sistema de producción de vivienda masiva: las *Große Siedlungen***

Y como es lógico, el sistema centralizado e industrializado de producción de vivienda en la RDA daba lugar a que existiera en la sociedad una organización que tomaba las decisiones en relación a cuando, dónde y cómo producir la vivienda: dicha organización era la sección de construcción de vivienda del Partido. La organización política distribuía los recursos y establecía las necesidades de manera centralizada. Como evolución del régimen socialista, la sección de la vivienda planteó cada vez más un modelo progresivamente industrializado, en el que, en el último periodo, predominó la vivienda masiva, es decir las *Große Siedlungen*, los grandes conjuntos habitacionales, constituidos por bloques de viviendas de gran altura y alta densidad, construidos por medio de piezas prefabricadas de hormigón -la conocida como prefabricación pesada- y muy influenciada por cómo se había resuelto dicho problema en la Unión Soviética, que a su vez se había inspirado en la arquitectura alemana de los años veinte.

**Cuadro 1. Cuadro comparativo de viviendas terminadas en ambas Alemanias por cada 10.000 habitantes**

	1950	1956	1961	1971	1975
RDA	17	19	54	51	84
RFA	74	112	101	91	71

Fuente: RANGE, Ralf - *Architektur und Städtebau der sechziger Jahre. Planen und Bauen in der Bundesrepublik Deutschland und der DDR von 1960 bis 1975*. Bonn: Deutschenationalkomitee für Denkmalschutz, 2003, pag 37.

El momento culminante de la producción de viviendas en la RDA es en los años setenta, en los que la producción de Alemania del Este supera a la producción de la Alemania del Oeste en valor relativo<sup>7</sup>. Los años setenta son la época en la que la homogenización de la construcción por todo el país da lugar a una imagen uniforme de grandes barriadas con altos edificios ubicados en medio del paisaje. La centralización de las decisiones y la industrialización provocó una gran uniformidad en las soluciones. Si bien al principio del periodo dichos barrios, así como las nuevas ciudades, tenían un estudiado plan urbanístico que se inserta correctamente en el territorio, en el final del periodo se impuso el concepto de “sólo vivienda”, con una reducción de la importancia de los referentes urbanísticos, minimizando la estructura interna del barrio y sin considerar el impacto de dichas piezas, de gran tamaño, en la ciudad y en el territorio. La forma de producir la vivienda, a través de la industrialización, y la importancia política que dicha sección alcanzó en el seno del Partido, dio lugar a la determinación de una forma de “gigantismo” de la ciudad, idéntica en todo el territorio.

### **El Tratado de Unificación**

El Tratado de Unificación (*Der Einigungsvertrag*) fue firmado en Berlín el 31 de agosto de 1990 entre el Secretario de Estado de la RDA, Krause, y el

<sup>7</sup> Sobre una población total de 82 millones de habitantes, en el Este viven 15,5 millones.

Ministro Federal del Interior, Schäuble, y sentó las bases de la futura Reunificación en relación a numerosos campos, entre otros el de la vivienda. En lo referente a la vivienda, el Tratado de Unificación habla en el artículo 22 de los patrimonios públicos de vivienda, más exactamente de las viviendas de propiedad popular, de las empresas de propiedad popular, de las viviendas municipales y de las viviendas estatales. Según el Tratado este patrimonio de viviendas tendría dos caminos diferentes: a) las viviendas pertenecientes a instituciones del antiguo Estado de la RDA pasarían a ser propiedad del Estado Federal; b) las viviendas de propiedad popular, es decir, las municipales y las de empresas de propiedad popular, cooperativas, etc. se transferirían con la asunción de las deudas, a las propiedades municipales. Al mismo tiempo, de forma paulatina, los municipios transferirían su parque de viviendas de interés social a una economía de mercado. En el centro de todas estas medidas se planteó abiertamente la venta de ese patrimonio a manos privadas, la privatización (*Privatisierung*), que debía ser ejecutada de forma acelerada, para promover la formación de propiedades privadas de vivienda. Es decir, se estableció ya desde el mismo momento de la Reunificación la necesidad de dar un giro completo a la orientación de la vivienda de propiedad pública.<sup>8</sup>

### **La Reunificación y el régimen de tenencia de la vivienda**

La antigua RDA era en Europa el país que más alto porcentaje de vivienda en alquiler tenía. Superaba incluso a los países del entorno con niveles más altos de vivienda en alquiler que, en esos años, eran aquellos que, desde principios de siglo, y siguiendo los planteamientos de la socialdemocracia, habían desarrollado políticas de vivienda: es el caso de Holanda y la República Federal de Alemania. Aun así, los porcentajes de estos países estaban 21 puntos por debajo de las cifras de la RDA. La otra gran diferencia entre la RDA y los países de su entorno era el protagonismo del Estado en las políticas de vivienda. Efectivamente, frente a la organización de la RDA en un Estado centralizado, responsable de la construcción de la mayoría de las viviendas, los países de su entorno con mejores porcentajes en vivienda en renta, como la RFA, Holanda y Suecia están organizados esencialmente a través de cooperativas de diferente signo y orientación y empresas municipales, de modo que la participación directa del Estado suele ser en estos países escasa y autolimitada.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Para ver el Tratado de Unificación entre las dos Alemanias: [www.jura.uni-sb.de/Vertraege/Einheit/ein1\\_m0.html](http://www.jura.uni-sb.de/Vertraege/Einheit/ein1_m0.html) y [www.bundestag.de/parlament/geschichte/parlhst/dok9.html](http://www.bundestag.de/parlament/geschichte/parlhst/dok9.html)

<sup>9</sup> Un caso extremo en Europa, pero en sentido contrario, es justamente el de España, con unos niveles mínimos de vivienda en renta y muy altos en propiedad, niveles que iniciaron su ascenso después de la Guerra Civil y que han seguido aumentando con los distintos gobiernos conservadores, hasta alcanzar las cifras actuales en las cuales las viviendas en renta no llegan al 10% y las viviendas ocupadas por sus propietarios superan el 90 %. Es sorprendente que las cifras españolas sean casi exactamente las opuestas que las de Alemania del Este, si bien basta considerar que a partir de la Guerra Civil la promoción, incluida la de viviendas sociales, ha sido en España casi en su totalidad la de viviendas en propiedad. Pues bien, es en España donde se está viendo con gran claridad como las viviendas en régimen de alquiler de propiedad municipal o de cooperativas son las que permiten dar acceso a viviendas dignas a las capas más débiles de la población. Al mismo tiempo son los mismos

**Cuadro 2. Formas de tenencia de la vivienda en países europeos en 1990**

	Viviendas en renta (%)	Ocupadas por sus propietarios (%)	Otras formas de tenencia (%)
<b>Bélgica</b>	33	67	0
<b>Dinamarca</b>	42	52	6
<b>España</b>	15	78	7
<b>Holanda</b>	55	45	0
<b>RF de Alemania</b>	58*	42*	0*
<b>RD de Alemania</b>	76	24	0
<b>Suecia</b>	44	39	17
<b>UK (Reino Unido)</b>	35	65	0

Fuente: Ministry of the Environment Finland. Las cifras con \* son de 1995 y están referidas a la parte de la Alemania del Oeste.

El primer efecto de la Reunificación fue la transformación del régimen de tenencia en la RDA, ya que la privatización de las viviendas de propiedad pública se inició inmediatamente.

**Cuadro 3. Evolución del régimen de tenencia en las dos Alemanias**

	1980			1990			1995			1999		
	R	P	O	R	P	O	R	P	O	R	P	O
<b>RFA excluida RDA</b>	55	43	2	-	-	-	58	42	0	57	43	0
<b>ex-RDA</b>	69	31	0	76	24	0	74	26	0	69	31	0

R: viviendas en renta. P: viviendas ocupadas por sus propietarios. O: otros regímenes de tenencia  
Fuente: Ministry of the Environment Finland.

De ese modo, los porcentajes de la RDA eran superiores a los de la RFA en 14 y 16 puntos en los años 80 y 95 respectivamente, si bien esa proporción se había reducido en el año 1999 a 12 puntos, como consecuencia de las políticas de privatización llevadas a cabo después de la Reunificación.

Efectivamente, después de la Reunificación, las viviendas públicas de la antigua RDA empezaron a pasar a manos privadas, enfrentándose a un proceso de cambio de propiedad en el que grandes cantidades de vivienda fueron puestas a la venta con importantes apoyos fiscales de la RFA. A pesar de las subvenciones económicas y la solución de los problemas políticos, se produjo un escollo muy difícil de resolver, la cuestión de la propiedad que frenó temporalmente dicha privatización. Efectivamente, la complicada y turbulenta historia de Alemania en el siglo pasado debía ser deshilvanada para llegar a saber en algunos casos si

---

representantes de los agentes inmobiliarios los que de forma clara reivindican la desaparición de los regímenes de protección de la vivienda, para permitir mayores subidas de precios.



Figura 3. Berlín. Cartel en el que se oferta la privatización de viviendas en pleno centro de la ciudad.



Figura 4. Berlín. Cierre característico de una fachada de viviendas con placas de prefabricación pesada, sin rehabilitar.

terceras personas tenían derecho sobre los suelos y las edificaciones que ahora estaban a la venta. En muchos casos, antiguas reclamaciones de ciudadanos alemanes que habían sido despojados de sus propiedades en la época nazi y las actuales demandas de sus herederos, se interponían ahora y daban inseguridad a esas transacciones.

Por otro lado, desde finales de los años setenta, en la RFA, la vivienda en régimen de propiedad no ha dejado de aumentar y con la Reunificación de las dos Alemanias dicha tendencia se ha extendido a la antigua Alemania oriental. Efectivamente, como se puede comprobar en el cuadro nº 3, los porcentajes de viviendas en propiedad en la ex-RDA alcanzan su punto más bajo en el año 90 y a partir de ese año empiezan a subir otra vez. Esta tendencia privatizadora se está produciendo en toda Europa desde las radicales políticas de la que fuera primera ministra del gobierno del Reino Unido, Margaret Thatcher, quien inició la disolución del sistema público de vivienda en dicho país. Sin embargo, las políticas a favor de organizaciones sociales para la producción y mantenimiento de la vivienda en renta se han mostrado como la fórmula más eficaz de proteger a la población con niveles de renta más baja, frente a un mercado de suelo y vivienda completamente libre.

### **Comparación entre los datos de vivienda de la ex-RDA y la RFA**

El cambio experimentado en la ex-RDA fue menor del esperado en los primeros tres años después de la Reunificación, entre 1990 al 1993. En el cuadro siguiente se compara la estructura del parque de viviendas de las dos Alemanias en relación con varios factores (edad de la edificación, tipo de edificación, régimen de tenencia, estado de la edificación), marcando en las dos primeras columnas los datos para la Alemania Oriental en los años 1990 y 1993, para poder apreciar la transformación producida en esta estructura en ese periodo. En la mayoría de los casos en los que se aprecian cambios del 90 al 93, se observa que los datos de la edificación en ex-RDA tienden a asemejarse a las cifras y porcentajes de la RFA. En cuanto al estado de la construcción, los cambios entre los años 90 y 93 (pasando las de buen estado del 46 al 32% y las necesitadas de reformas parciales del 28 al 51 %) indican que no se trata de una mejora real de las viviendas en un 20% aproximadamente, sino de un cambio de valoración, ya que los sistemas de evaluación que se implantaron a partir de la Reunificación son más exigentes.

En relación con el año de construcción del parque inmobiliario en ambas Alemanias, se observa que, en la ex-RDA, la edificación anterior a la guerra es casi el doble que en la RFA, a causa de lo ya explicado en párrafos anteriores sobre los bombardeos aliados. Sin embargo, en la edificación posterior a la guerra se invierte la situación, de manera que en ese periodo la RFA tiene algo más del doble de edificios que la RDA. Estas cifras están en relación con la destrucción de viviendas durante los bombardeos en ambos lados, como ya se ha señalado, y en el diferente ritmo temporal en la reconstrucción, más temprana en la RFA.

**Cuadro 4. Estructura del parque de viviendas en Alemania (%)**

	<b>RDA</b>	<b>RDA</b>	<b>RFA</b>
<b>Años</b>	<b>1990</b>	<b>1993</b>	<b>1993</b>
<b>Año de construcción</b>			
<b>Antes de 1919</b>	32	29	15
<b>1919-48</b>	25	24	16
<b>1949-71</b>	15	16	41
<b>1972-80</b>	14	14	22
<b>1981 y posteriores</b>	14	17	6
<b>Tipo de edificio</b>			
<b>Ed. de vivienda agrícola</b>	4	4	4
<b>Ed. de 1 a 2 viviendas aisladas</b>	21	21	28
<b>Ed. de 1 a 2 viviendas adosadas</b>	10	10	17
<b>Ed. de 3-4 viviendas</b>	13	12	14
<b>Ed. de 5-8 viviendas</b>	20	20	22
<b>Ed. de 9 y más viviendas</b>	26	28	14
<b>Bloques de vivienda en altura</b>	6	5	1
<b>Usuarios de la vivienda</b>			
<b>Propietar. ocupando su vivienda</b>	26	26	41
<b>Vivienda arrendada</b>	70	71	55
<b>Vivienda subarrendada</b>	4	3	4
<b>Estado de la construcción</b>			
<b>Buena</b>	46	32	67
<b>Necesitada de reformas parciales</b>	28	51	30
<b>Necesitada de reforma completa</b>	25	16	3
<b>Estado ruinoso</b>	1	1	0

Fuente: SOEP, 1990 y 1993.<sup>10</sup>

También destaca la supremacía de los edificios de nueve y más viviendas (el doble en porcentaje) y los edificios en altura (cinco veces más) en la RDA y la mejor proporción en la RFA de los edificios bajos, de hasta cuatro plantas. Estas cifras señalan con una gran claridad la importancia de la vivienda masiva en régimen de alquiler como característica esencial de la RDA.

### La diferente calidad de la vivienda en las dos Alemanias

Llama la atención las diferencias existentes en relación a la calidad de la vivienda y su entorno tal y como son experimentadas por sus propios habitantes. En un estudio realizado sobre la movilidad en relación a la vivienda, se aprecia que los ciudadanos de Alemania del Oeste están mucho más satisfechos con su vivienda que los del Este<sup>11</sup>. Por ejemplo las personas que están insatisfechas con su vivienda son en Alemania del Este el 18 %, mientras que solo son el 9% en Alemania del Oeste, justamente la mitad. Los porcentajes de los satisfechos son

<sup>10</sup> Extraído de FRICK, Joachim; LAHMANN, Herbert.- “Verbesserung der Wohnqualität und Entwicklung der Mieten in den neuen Bundesländern seit der Vereinigung”, en HÄUßERMANN, H.; NEEF, R. (Hrsg.): *Stadtentwicklung...* op. cit. pág. 251.

<sup>11</sup> SCHNEIDER, Nicole.- *Wohnmobilität und Wohnverhältnisse in West- und Ostdeutschland*. Berlin: WZB, 1997.



Figura 5. Dresden. Vista de un bloque de viviendas todavía sin rehabilitar.

similares en ambas Alemanias, si bien nuevamente aparece una gran desproporción en los muy satisfechos, teniendo porcentajes superiores (sobre los 10 puntos) los de la Alemania del Oeste.

El entorno que rodea la vivienda es uno de los elementos más significativos en relación a los diferentes grados de satisfacción entre la Alemania del Este y la del Oeste. Efectivamente, las personas que están insatisfechas con el entorno de su vivienda alcanza el 19% en la parte del Este, mientras que solo son un 7% en la Alemania del Oeste. Pero dentro del grupo de personas que van a cambiar de vivienda la diferencia es mayor pues en la parte del este los insatisfechos con su entorno son el 31 %, mientras que solo alcanza el 11% en la parte occidental de Alemania. Después de haber cambiado de vivienda el grado de insatisfacción se reduce drásticamente en el este en relación al entorno de la vivienda, pasando de un 31% a solo un 13% de insatisfechos. Se puede interpretar que en el este la gente que cambia de vivienda lo hace buscado mejorar de entorno, mientras que para la gente del oeste, el cambio importante es el de las características internas de la vivienda, ya que la urbanización exterior es muy similar en toda la RFA.



Figura 6. Berlín. La mejora de las viviendas comporta la incorporación de aislantes térmicos, generalmente en el exterior, adosados a la fachada y la mejora de las ventanas.

**Cuadro 5. Relación entre cambio de vivienda y grado de satisfacción con la vivienda**

	No cambian de vivienda		Antes del cambio de viv.		Después del cambio de viv.	
	Oeste	Este	Oeste	Este	Oeste	Este
<b>Grado de satisfacción con la vivienda (%)</b>						
<b>Insatisfechos</b>	6	12	17	41	10	16
<b>Satisfechos</b>	52	51	57	42	52	55
<b>Muy satisfechos</b>	42	37	26	17	38	29
<b>Número de casos</b>	6.523	1.637	1.940	464	1.940	464
<b>Grado de satisfacción con el entorno de la vivienda (%)</b>						
<b>Insatisfechos</b>	7*	19	11*	31	11*	13
<b>Satisfechos</b>	51*	45	54*	43	52*	57
<b>Muy satisfechos</b>	42*	36	35*	27	36*	30
<b>Número de casos</b>	6.523	1.636	1.940	397	1.940	464

Fuente: SCHNEIDER, Nicole.- *Wohnmobilität...*, op. cit. Todos los datos hacen referencia al periodo 1990-1994, excepto los que tienen asterisco, que son de 1991.

El cuadro 5 muestra hasta qué punto las viviendas de la RDA no daban satisfacción a sus usuarios en relación a una cuestión como es el entorno y a su vez cómo los ciudadanos reconocen y demandan las cualidades del espacio bien urbanizado en el cambio de vivienda. Lógicamente se trata de una valoración subjetiva, de los propios usuarios, en la que pueden influir numerosos factores ajenos a la verdadera calidad de la vivienda.

El siguiente cuadro ilustra la tendencia en lo relativo a la privatización de la vivienda en Alemania oriental.

**Cuadro 6. Régimen de tenencia de la vivienda en Alemania oriental**

Forma de tenencia (%)	1990	1993	1995	1997	1999
<b>Viviendas en alquiler</b>	55	51	51	55	54
<b>Viviendas municipales</b>	43	38	35	32	30
<b>Viviendas en renta propiedad de particulares</b>	10	13	14	22	24
<b>Otras viviendas en renta</b>	2	2	2	1	1
<b>Viviendas de cooperativas</b>	17	17	15	14	11
<b>Viviendas ocupadas por sus propietarios</b>	28	30	34	31	35
<b>Casa propia</b>	28	29	32	29	33
<b>Vivienda propia</b>	-	1	2	2	2

Fuente: HINRICHES, Wilhem.- *Entwicklung der Wohnverhältnisse in Ost- und Westdeutschland in den neunziger Jahren*. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), 1999.

Como puede apreciarse en el cuadro 6, desde 1990, año de la Reunificación, las viviendas en renta, municipales y de cooperativas, reducen sus porcentajes un total de 19 puntos en el año 1999, aumentando en 14 puntos las viviendas en renta propiedad de particulares. Al mismo tiempo, las viviendas ocupadas por sus propietarios aumentan en siete puntos en ese mismo periodo. La cifra desvela que en esos años la compra de viviendas como inversión de capital ha duplicado la compra de viviendas para su uso. Dicho con otras palabras, la política de privatización y las ayudas del Gobierno de la República Federal de

Alemania han favorecido el doble a los ciudadanos inversores, provenientes del Oeste, que a los ciudadanos usuarios.

### **Los movimientos de población después de la Reunificación**

Las ciudades del este de Alemania han ido perdiendo población desde el momento de la Reunificación, en algunos casos de forma alarmante. Éste ha sido un fenómeno que ha preocupado a numerosas instituciones en Alemania y que ha sido estudiado desde muy diversos enfoques. Desde el punto de vista de la vivienda, el efecto ha sido muy importante, aunque hay que considerar que se trata sólo de la punta del iceberg en relación con la transformación social que ha tenido lugar después de la Reunificación. Efectivamente, hay que considerar que el cambio de residencia comporta que previamente se han dado una serie de pasos y que estos han tenido éxito, como la obtención de un empleo, seguramente la obtención de plazas en colegios para los hijos de la familia, en el caso de que los haya, etc.

El aspecto más significativo es que en 1991 se desplazaron tres veces más ciudadanos del este al oeste que en sentido contrario. Esa población sigue siendo superior en 1994, si bien se ha reducido la distancia, de modo que la gente que se desplaza al este desde el oeste es el 80% de los que se desplazan al oeste desde el este. Se constata en el cuadro siguiente que entre el año 91 y el 94 hay un ligero aumento de desplazamientos de aquellos que tienen su origen en la Alemania del Oeste (+3%) y un importante descenso en aquellos que tienen su origen en la Alemania del Este (-32%), lo que expresa que la primera oleada de emigrantes desde el este al oeste se ha reducido en unos años, aunque sigue manteniéndose positiva. Otro aspecto a destacar es que un 70% de las personas que cambiaron de residencia en ese periodo tenían menos de 35 años, lo que apunta claramente a la búsqueda nuevas oportunidades en un nuevo mercado de trabajo.

**Cuadro 7. Cambios de residencia en las dos Alemanias**

Grupos según la zona de origen y destino	Cambios de residencia según el año y porcentaje				Cambios 1991/1994
	1991	%	1994	%	
<b>Emigrante del oeste</b>	810.220	100	835.680	100	+ 3
<b>Oeste-oeste</b>	729.950	90	699.900	84	- 4
<b>Oeste-este</b>	80.270	10	135.770	16	+ 70
<b>Emigrante del este</b>	313.240	100	213.030	100	- 32
<b>Este-este</b>	63.500	20	50.610	24	- 20
<b>Este-oeste</b>	249.740	80	163.030	76	- 35
<b>Total</b>	1.123.460		1.048.710		- 7

Fuente: HINRICHES, W.- *Entwicklung..., op. cit.*

### **Mejora de la calidad de la vivienda y desarrollo de los alquileres en la antigua RDA después de la unificación alemana**

La transformación de un sistema centralizado y estatal de la vivienda a otro de mercado libre (aunque también caracterizado por la acción de sociedades



Figura 7. Jena. La mejora de las viviendas que comporta, además de la mejora de la fachada, la incorporación de balcones.



Figura 8. Jena-Lobeda. Vista de un gran bloque de viviendas de prefabricación pesada recientemente rehabilitado.

de vivienda municipales y cooperativas, dentro del mercado libre), ha afectado a un número muy alto de habitantes en la antigua RDA. Las viviendas que la dirección centralizada y estatal de la vivienda había puesto a disposición de los ciudadanos tenían, en general, importantes déficits en la calidad de la construcción, aislamiento, calefacción y servicios y sus costes no eran más bajos en comparación con los de la RFA. En tiempos de la RDA, el Estado mantuvo artificialmente los alquileres a precios bajos. Se priorizó la nueva construcción y se abandonó la conservación y el mantenimiento del parque de viviendas existente, de modo que las empresas municipales de vivienda, así como las cooperativas carecían de recursos para la reparación de los daños producidos por el uso diario.

En función de la regulación del Tratado de Unificación de las dos Alemanias, el compromiso era que las relaciones de propiedad de las viviendas debían recibir una nueva orientación a cambio de mejorar las condiciones de la vivienda, realizar inversiones en los edificios (saneamiento, modernización, nueva construcción) así como analizar la extensión del inquilinato.

Desde 1990 a 1993 los arreglos en las viviendas se incrementaron gracias a estas disposiciones y a las ayudas del gobierno federal, afectando al 43,5% de las viviendas. Han sido claramente los propietarios privados quienes han aprovechado mejor esas ayudas, pues el 72,3% de las medidas de modernización se han realizado en viviendas ocupadas por sus propietarios, mientras que solo 31,9% de ellas lo han sido en vivienda en alquiler. Y dentro de las viviendas en alquiler han sido los propietarios inversionistas que ponen dichas viviendas en renta, quienes han sabido aprovechar mejor esas ayudas, alcanzando a la mitad de las viviendas



Figura 9. Berlín. Fachada de un edificio de viviendas ya rehabilitada, que ya ha sido invadida por los *graffiti*.

(49,1) de esa clase las que han sido objeto de arreglos con ayudas federales, mientras las viviendas en renta, propiedad de los municipios, apenas habían aprovechado esas ventajas en un tercio (27,0%). Por último, un dato de interés es que la instalación de calefacción difiere enormemente entre las viviendas ocupadas por sus propietarios (33,7%) frente a las viviendas en alquiler (7,7%), cifra que todavía se reduce más en el caso de viviendas en alquiler de los municipios (4,1%). Aparentemente, las causas de esos porcentajes inferiores en los arreglos de viviendas municipales se deben a problemas de financiación de los ayuntamientos. Así, es lógico pensar que con problemas económicos, las reformas o bien no se hacen o se hacen en elementos de primera necesidad, como lo es el baño/inodoro. La mejora de la calefacción solo llega en aquellos casos en los cuales hay un dinero sobrante, como es el caso de los inversionistas.

**Cuadro 8. Medidas de modernización de las viviendas en la Alemania del Este de 1990 a 1993**

Elementos que se modernizan (%)	Total	Propietarios	Alquiler		
			Todas	Viv. muníc.	Propiet. priv.
<b>Cocina</b>	12,1	15,2	10,5	10,1	13,0
<b>Baño/inodoro</b>	17,0	25,2	13,3	12,8	20,5
<b>Calefacción</b>	14,9	33,7	7,7	4,1	17,9
<b>Ventanas</b>	16,4	34,1	9,5	8,1	18,1
<b>Varios</b>	18,1	39,3	9,8	5,9	17,9
<b>Viv. con una o más medidas de modernización</b>	43,5	72,3	31,9	27,0	49,1

Fuente: SOEP-Ost 1990-1993. Los porcentajes hacen referencia a cada grupo.

Durante el período que va de 1991 a 1997, la RFA invirtió en ayudas financieras para la promoción de viviendas de la ex-RDA una cantidad de 7.000 millones de marcos (3.500 millones de euros). Estos recursos también se destinaron al mantenimiento y la rehabilitación de viviendas ya construidas.<sup>12</sup>

Numerosos barrios de ciudades del este muestran esa labor de renovación en el parque de viviendas, que se viene realizando desde 1990, de manera que no se ha realizado un sencillo remozado de las fachadas, sino que se aprecia a simple vista la incorporación de nuevos elementos, aislamiento térmico, balcones, urbanización, ajardinamiento. En barrios de ciudades como Berlín o Jena, los carteles ilustran cómo, al mismo tiempo que se reforma la vivienda y se ofrecen “atractivos” alquileres, se ofrece su venta.

<sup>12</sup> También en el oeste las inversiones en vivienda han sido importantes. En el mismo periodo, 1991-1997, el Estado ha invertido 14.000 millones de marcos (7.000 millones de euros) en ayudas financieras para la promoción de nuevas viviendas y la rehabilitación de las existentes. DEPARTAMENTO DE PRENSA E INFORMACIÓN DEL GOBIERNO FEDERAL.- *La actualidad de Alemania*. Frankfort del Meno: Societäts-Verlag, 1997.

### Las viviendas vacías

Una gran preocupación ha provocado en todo el país la gran cantidad de viviendas vacías en Alemania del Este. La primera señal de alarma saltó cuando en 1995 se conoció que en Alemania del Este había unos porcentajes de viviendas vacías que oscilaban entre el 4,1 hasta 8,8%, cuando en Alemania del Oeste ese porcentaje se mantenía en el 1,5%. Las viviendas que se mantenían vacías se concentraban principalmente en aquellos edificios construidos en el siglo XIX, que tenían malas condiciones de conservación o que poseían algún problema irresuelto de propiedad. En cualquier caso, lo que no puede ocultarse es que hay muchos barrios de ciudades de Alemania del Este con gran cantidad de viviendas vacías. En algunas partes de la región de Brandenburgo, así como en algunos barrios de Leipzig se alcanzan porcentajes del 66% de viviendas vacías. En los grandes conjuntos habitacionales de viviendas prefabricadas el porcentaje de viviendas vacías era, en el año 2001, en torno al 20-25%<sup>13</sup>. Sin lugar a dudas, la parte más frágil de las ciudades del este de Alemania son los grandes barrios de viviendas prefabricadas. A fin de cuentas, la ciudad histórica, la construcción tradicional, las antiguas calles, son perfectamente reformables y la calidad de vida que ofrecen, una vez mejoradas, no plantea ninguna duda. Pero las *Großensiedlungen* construidas de forma rígida por medio de grandes piezas de prefabricación pesada no pueden ser reformadas ni variadas si no se derriba previamente el edificio. La gran vulnerabilidad de esos grandes barrios es la imposibilidad de transformarlos.

Por ejemplo, en la ciudad de Chemnitz, de aproximadamente 260.000 habitantes, se han perdido 70.000 habitantes desde la Reunificación. Esta reducción de población ha dado lugar a 40.000 viviendas vacías. Como consecuencia se está estudiando la demolición, la inutilización o el cierre de 20.000 viviendas a medio plazo. Han perdido población especialmente los grandes barrios construidos con sistemas de prefabricación pesada, como por ejemplo el Heckert-Gebiet, que tenía en el año 2002 alrededor de 70.000 habitantes y 32.000 viviendas. Desde el año 1990 ha perdido aproximadamente el 30% de la población. Más del 20% de las viviendas de ese barrio están vacías. Como consecuencia se ha propuesto la demolición de 3.600 viviendas en los próximos 10 años en Chemnitz. De este modo se establece ahora una nueva tarea en las ciudades: planificar la reducción del tamaño, planificar el “encogimiento” de las ciudades.<sup>14</sup>

Ante la ausencia de población que habite en los grandes bloques y la evidencia de la preferencia de la población por otros tipos de vivienda, que no sean los edificios prefabricados de la antigua RDA, ya se han empezado a plantear propuestas de reutilización de los materiales de estas construcciones, algunas muy imaginativas. Efectivamente, se han realizado propuestas para reutilizar los bloques prefabricados en la construcción de viviendas de baja densidad, por medio de su desmonte, traslado y reutilización en áreas próximas, como si de piezas de

<sup>13</sup> HALLER, Christoph; LIEBMANN, Heike.- “Vom Wohnungsleerstand zum Stadtumbau. Schrumpfende Städte erfordern eine neue Herangehensweise an Konzepte zur Stadtentwicklung”, *Berliner Debatte Initial*, 13, 2002, pág. 236.

<sup>14</sup> HALLER, Ch.; LIEBMANN, H.- “Vom Wohnungsleerstand...”, *op. cit.*

un mecanismo se trataría. El sistema tiene como ventaja añadida que se evitaría trasladar la enorme cantidad de escombros que el derribo de esos grandes edificios produciría.<sup>15</sup>

Al lado de esas demoliciones de grandes bloques de vivienda vacía, las ciudades más afectadas del este de Alemania están estudiando la incorporación de nuevos proyectos en los que se pone el acento en la reforma urbana, por medio de la remodelación de los usos residenciales y la incorporación de intervenciones de uso terciario, ocio e industrial. Ciudades como Jena, Magdeburgo o Leipzig han comenzado a trabajar en esta dirección.

### Conclusiones

Los acontecimientos políticos, sociales y económicos que dieron lugar a la caída del Muro de Berlín y a la desaparición de la antigua RDA tuvieron y tienen todavía una importancia histórica que va más allá de la cuestión de la vivienda. En cierta forma, la Reunificación alemana es una pieza clave de la Europa actual. Sin embargo, en lo relativo a la vivienda la Reunificación ha perdido algunas oportunidades.

- Con independencia de otras cuestiones, en la vivienda no se ha sabido aprovechar el potencial que la RDA poseía, al haber sido entregada en manos de un mercado ciego a todo lo que no sea el beneficio. Un patrimonio de vivienda tan importante y con un carácter público, se ha sometido a la misma disolución de otras grandes propiedades estatales, como las grandes industrias contaminantes y carentes de competitividad. Sin embargo el patrimonio de vivienda pública era un capital al menos parcialmente reutilizable en el nuevo contexto.
- La Reunificación de las dos alemanias comportó el abandono del modelo político, social y económico de vivienda de la RDA y la asunción del modelo de la RFA. Se abandonó un sistema para implantar el otro, sin establecer posibles escenarios de transición.
- A pesar del Tratado de Unificación, que preveía en cierta forma general el cambio de un sistema a otro, los mecanismos que han dirigido la transformación han sido las leyes del mercado, dominadas por la gigantesca cantidad de dinero que se ha invertido desde la Alemania del Oeste en la Alemania del Este. Esos grandes capitales provenientes de las arcas públicas del Estado Federal, pero también de los inversores privados, ha supuesto una forma de compra-venta de un estado respecto a otro.
- Los mayores beneficiados del proceso de privatización y de las ayudas del Gobierno Federal han sido los ciudadanos-inversores, normalmente ciudadanos del oeste, frente a los ciudadanos-usuarios del Este.

<sup>15</sup> KOLWITZ, Kai.- "Auferstanden aus Ruinen – Ich war eine Platte", *Spiegel on line*, 2003. [www.spiegel.de/unispiegel/wunderbar/0,1518,240690,00.html](http://www.spiegel.de/unispiegel/wunderbar/0,1518,240690,00.html)

- El fenómeno de pérdida de población en muchas de las ciudades de la Alemania del Este y el creciente número de viviendas vacías, ha dado lugar a la búsqueda de estrategias que comporten la demolición de las viviendas sobrantes, al tiempo que la ciudad busca fórmulas para impulsar su modernización a través de diversos tipos de operaciones urbanas.

### Bibliografía

- FLAGGE, Ingeborg (Hrsg.).- *Geschichte des Wohnens. Von 1945 bis heute. Aufbau – Neubau – Umbau.* Stuttgart: Deutsche Verlag-Anstalt, 1999.
- FLIERL, Bruno.- *Gebaute DDR. Über Stadtplaner, Architekten und die Macht. Kritische Reflexionen 1990-1997.* Berlín: Verlag für Bauwesen, 1998.
- FRIEDRICH, Jörg.- *El incendio. Alemania bajo los bombardeos. 1940-1945.* Madrid: Taurus, 2003.
- HAFNER, Thomas.- *Vom Montagehaus zur Wohnscheibe. Entwicklungslinien im deutschen Wohnungsbau 1945-1970.* Berlin: Brihäuser Verlag, 1993.
- HALLER, Christoph; LIEBMANN, Heike.- “Vom Wohnungsleerstand zum Stadtumbau. Schrumpfende Städte erfordern eine neue Herangehensweise an Konzepte zur Stadtentwicklung”, *Berliner Debatte Initial*, 13, 2002.
- HÄUßERMANN, Hartmut; NEEF, Rainer (Hrsg.).- *Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Soziale und Räumliche Tendenzen.* Opladen: Westdeutscher Verlag, 1996.
- HINRICHES, Wilhem.- *Wohnungversorgung in der ehemaligen DDR – Verteilungskriterien und Zugangswege.* Berlin: AG Sozialberichterstattung. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), 1992.
- HINRICHES, Wilhelm (con la colaboración de Sandra JURKSCHAT).- *Wohnortwechsel zwischen den Bundesländer im Kontext der Vereinigung.* Berlín: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), 1996.
- HINRICHES, Wilhem.- *Entwicklung der Wohnverhältnisse in Ost- und Westdeutschland in den neunziger Jahren.* Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), 1999.
- KOLWITZ, Kai.- “Auferstanden aus Ruinen – Ich war eine Platte”. *Spiegel online*, 2003. [www.spiegel.de/unispiegel/wunderbar/0,1518,240690,00.html](http://www.spiegel.de/unispiegel/wunderbar/0,1518,240690,00.html)
- LANGE, Ralf .- *Architektur und Städtebau der sechziger Jahre. Planen und Bauen in der Bundesrepublik Deutschland und der DDR von 1960 bis 1975.* Bonn: Deutschenationalkomitee für Denkmalschutz, 2003.
- MAY, Ruth.- *Plansiedlung Stalinstadt. Ein Grundriß der frühen DDR – aufgesucht in Eisenhüttenstadt.* Dormund: Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, 1999.
- NICOLAUS, Herbert; OBETH, Alexander.- *Die Stalinallee. Geschichte einer deutschen Straße.* Berlín: Verlag für Bauwesen, 1997.
- SCHNEIDER, Nicole.- *Wohnmobilität und Wohnverhältnisse in West- und Ostdeutschland.* Berlín: Wissenschaftszentrum Berlin für Socialforschung (WZB), 1997.



# **CONTEXTO METROPOLITANO E (RE)CLASSIFICAÇÃO URBANA: APONTAMENTOS SOBRE A CIDADE DE LISBOA E UM BAIRRO RESIDENCIAL NA SUA PERIFERIA**

**METROPOLITAN CONTEXT AND URBAN  
RECLASSIFICATION: NOTES ABOUT LISBON CITY AND A  
SUBURB**

Luís Vicente Baptista\* e João Pedro Silva Nunes\*\*

## **RESUMEN**

En las metrópolis, las poblaciones, actividades y lugares se trasforman a ritmos nunca antes vistos. Las lógicas residenciales se transforman y tienden a reconciliarse u oponerse a las lógicas cosmopolitas. Tomando como punto de partida las dinámicas geográficas y socio-urbanísticas de la ciudad de Lisboa y construyendo la génesis y la transformación de un barrio paradigmático en la periferia de la capital portuguesa (Reboleira, Amadora), este artículo busca reflejar de forma breve los procesos de reclasificación urbana y sus interacciones con los fenómenos metropolitanos.

**Palabras clave:** desarrollo urbano, Lisboa, Portugal, áreas urbanas, clasificación, desclasificación y recalificación urbana, dinámicas urbanas y demográficas.

## **ABSTRACT**

In metropolis, population and activities are being transformed in a level never seen before. The logic of the residential behaviours get transformed and tend to reconcile (or to oppose) to the cosmopolitan logic ones. Taking as a starting point, the geographical and socio-urbanistics dynamics of the city of Lisbon and observing the genesis and transformation of a paradigmatic quarter of the outskirts of the Portuguese capital (Reboleira, Amadora), this article tries to reflect in a short way, the process of urban reclassification and its interaction with the metropolitan processes.

**Key words:** urban development, Lisbon Portugal, metropolitan area, urban classification, declassification and reclassification, urban and demographic dynamics.

---

\*Sociólogo. Profesor en el Departamento de Sociología de la Facultad de Ciencias Sociales e Humanas de la Universidad Nova de Lisboa. Investigador del Forum Sociológico – Centro de Estudios (FSCE).

\*\* Sociólogo. Doctorando en la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Nova de Lisboa. Becario de la Fundación para la Ciencia y Tecnología. Investigador del FSCE.

### Cidade e contexto metropolitano

A metrópole apresenta-se hoje aos olhos de muitos decisores e técnicos como sinónimo da cidade que se quer competitiva. Para estes, a metrópole é o lugar de dinamização da vida social, económica e cultural.

Contudo, tal não significa que tenha ocorrido uma pura e simples substituição da cidade pela metrópole. Estamos antes perante um alargamento físico da cidade e da sua área de influência que passa a justificar um nível de enquadramento que vence os limites administrativos e que permite perscrutar as novas formas de relação cidade-campo. As diferentes realidades sócio-ecológicas persistem, só a sua interpretação exige novos conceitos.

É aí, nessa outra escala de intervenção, que a metrópole ocupa um lugar central. Ao aparecer normalmente associada à ideia de que “há espaço para todos”, competiria ao planeador arrumar as vagas dos que residem, usam e se deslocam por esta área de dimensões regionais<sup>1</sup>.

Ora, a metrópole – que tem ela própria uma história a clarificar<sup>2</sup> – aparece frequentemente na óptica do planeador amansada da ideia de conflito, termo menos polido num contexto de inquestionabilidade da dominação da lógica de mercado, e serve para dar por encerrado o problema da cidade, fonte de reivindicação e conflito.

Todavia, esta perspectiva é colocada em causa no confronto com o facto metropolitano. É que tanto as suas populações se movem a um ritmo nunca antes visto como mesmo entre os grupos sociais, económicos e étnicos mais desfavorecidos encontramos formas de organização cívicas e políticas bem expressivas<sup>3</sup>. Existem vastas áreas das cidades que foram ficando desertas de residentes, que foram alvo de terciarização, e eis que logo outras são alvo de reconversão, de reapropriação pelos mesmos e por outros grupos sociais. E tal como a cidade, os arredores ganham formas e usos que em pouco se assemelham com a sua realidade de há 20, 30 ou 50 anos. Emurge o desafio da *metrópole plural*.

### Lisboa – crescimento urbano e emergência demográfica dos concelhos limítrofes

Este fenómeno chega aos diferentes países a ritmos e com características distintas. No caso de Lisboa, a história que hoje nos parece familiar é recente. A

<sup>1</sup> Uma interessante análise das dinâmicas populacionais no contexto metropolitano é desenvolvida por MARTINOTTI, Guido. – “The new social morphology of cities”, *MOST-UNESCO Discussion Paper Series*, 1996, nº16, Paris.

<sup>2</sup> Cf. TOPALOV, Ch. – “De la «question sociale» aux «problèmes urbains»: les réformateurs et le peuple des métropoles au tournant du XXeme siècle”, *Revue Internationale des Sciences Sociales*, Agosto de 1990, n.º 125, pp. 359-376; FISHMAN, Robert. - “Bourgeois Utopias: Visions of Suburbia” in FAINSTEIN, S. e CAMPBELL, S., - *Readings in Urban Theory*, Oxford: Blackwell Publishers, 1996, pp. 23-60, por exemplo.

<sup>3</sup> Cf. BASSAND, Michel. – *Métropolisation et Inégalités Sociales*, Lausanne: Presses Universitaires et Polytechniques Romandes, 1997.

própria estrutura demográfica da cidade e dos concelhos limítrofes altera-se claramente.

Historicamente, os concelhos da margem norte do Tejo aumentam muito a sua importância populacional no conjunto da área metropolitana de Lisboa (Ilustração 1). Se em 1864 a conjugação destes concelhos não ultrapassava os 22,3% de população de Lisboa e arredores, em 1930 desce mesmo para os 17,6%, já em 1960 cresce para os 27,6%, para em 2001 se instalar nos 55,6% .



Ilustração 1.- Carta da Grande Área Metropolitana de Lisboa, entidade político-administrativa criada no quadro da Lei 10/2003 de 13 de Maio [Segundo o critério oficial, a Grande Área Metropolitana de Lisboa é formada pelos concelhos de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra, Vila Franca de Xira. Territorialmente, este conjunto perfaz 2 962 km<sup>2</sup> e nele residem cerca de 2 milhões e seiscentos mil habitantes. Todavia, neste artigo utilizámos um critério menos abrangente, e referimo-nos a um conjunto de concelhos mais restrito: composto por Cascais, Oeiras, Sintra, Amadora, Odivelas, Loures Vila Franca de Xira e Lisboa, na margem norte; Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo, na margem sul; totalizando cerca de 1 648 km<sup>2</sup>, a população residente neste conjunto de concelhos ascende a 2 milhões e trezentas mil pessoas] (Fonte: [wwwaml.pt](http://wwwaml.pt) ).

A margem sul, que não deixa de crescer desde meados do século XIX até à actualidade, cresce no entanto a um ritmo muito menor, apenas duplica entre 1864 e 2001, mantendo-se numa posição subalterna.

A cidade de Lisboa, por seu lado, se domina sem rival a área envolvente, representa 66,8% de população desta área em 1864, 72,3% em 1930, 58,8% em 1960, sofre um revés nas últimas décadas reduzindo-se hoje o seu peso na área metropolitana aos 23,6%.

**Quadro 1: Evolução dos volumes de população na Área Metropolitana de Lisboa (1864-2001)**

Concelhos da Área Metropolitana de Lisboa	Volume de População					
	1864	1900	1930	1960	1991	2001
<i>Margem Norte</i>						
<b>Lisboa</b>	190311	351210	591939	802230	663394	564657
<b>Cascais</b>	6575	9463	22932	59617	153294	170683
<b>Oeiras</b>	6027	10447	29440	94255	151342	162128
<b>Sintra</b>	20766	26074	37986	79964	260951	363749
<b>Amadora*</b>	-	-	-	-	181774	175872
<b>Odivelas**</b>	-	-	-	-	-	133847
<b>Loures</b>	16542	21454	29101	102124	192143	199059
<b>Vila Franca de Xira</b>	13622	15766	24053	40594	103571	122908
<i>Margem Sul</i>						
<b>Almada</b>	10192	15704	23694	70968	151783	160825
<b>Seixal</b>	5634	6661	10088	20470	116912	150271
<b>Barreiro</b>	4439	7738	21030	35088	85768	79012
<b>Moita</b>	4404	6350	9486	29110	65086	67449
<b>Montijo</b>	6325	10504	14832	30217	36038	39168
<b>Total AML</b>	<b>284837</b>	<b>481371</b>	<b>814581</b>	<b>1364637</b>	<b>2162056</b>	<b>2389628</b>

Fonte: Recenseamento Geral da População 1960, 1991 e 2001. Instituto Nacional de Estatística (INE).

\* O Concelho da Amadora foi criado em 1979.

\*\* O Concelho de Odivelas foi criado em 1998, a partir de territórios anteriormente afectos ao Município de Loures.

Assim se constata que a capital do país, que se apropria do Tejo como lugar poético e simbólico, a capital da concentração de gente, bens e serviços, se encontra perante o seu esgotamento territorial e funcional. Dai que os intervenientes públicos passem a entender a necessidade de a cidade ser pensada numa outra escala. E assim, titubeantemente, se constituiu em 1991 a Área Metropolitana de Lisboa e o seu órgão executivo, a Junta Metropolitana, com poderes que não ultrapassam as conjugação das competências dos concelhos presentes.

Outro aspecto a considerar na edificação da metrópole é a forma como o crescimento urbano e demográfico acelerado toma conta dos concelhos (e das freguesias) confinantes com o município de Lisboa, dando-lhes a particularidade das altas densidades residenciais. Os concelhos contíguos começam a ultrapassar Lisboa, atingindo com frequência densidades residenciais acima dos 1000 hab/km<sup>2</sup>, que faz deles lugares de malha densa com problemas em todo semelhantes aos das maiores cidades europeias e mundiais (Quadro 2).

**Quadro 2 : Ranking dos concelhos da Área Metropolitana por densidade populacional, em número de habitantes por quilometro quadrado (hb/km<sup>2</sup>), referente ao ano de 2001**

Concelhos da Área Metropolitana de Lisboa	Densidade populacional (hb / km <sup>2</sup> )
<b>Amadora</b>	7 375,5
<b>Lisboa</b>	6 606,9
<b>Odivelas</b>	5 028,7
<b>Oeiras</b>	3 543,8
<b>Barreiro</b>	2 454,2
<b>Almada</b>	2 293,2
<b>Cascais</b>	1 764,6
<b>Seixal</b>	1 593,5
<b>Moita</b>	1 235,9
<b>Loures</b>	1 178,3
<b>Sintra</b>	1 162
<b>Vila Franca de Xira</b>	383,8
<b>Montijo</b>	115,5

Fonte: Recenseamento Geral da População 2001. INE.

Descendo à análise concelhia poderemos ser mais precisos. Num nível de grandes densidades residenciais a Amadora atinge em 2001 uma densidade superior a 7 000 hb/km<sup>2</sup>, ultrapassando Lisboa com 6 606 hb/km<sup>2</sup>. Quer isto dizer que o corredor de expansão Lisboa-Amadora-Sintra estende-se já como *continuidade natural* da própria cidade de Lisboa, formando-se assim uma área de forte densificação, que é simultâneo a outros corredores de expansão que partem de Lisboa e se estendem ao longo da metrópole, dos quais ressalta pela sua centralidade metropolitana o eixo Lisboa-Oeiras-Cascais<sup>4</sup>, ou para sul o eixo Almada-Seixal-Barreiro-Moita.

Ora, o que se evidencia é que há um conjunto de concelhos centrais do contínuo metropolitano monopolizando as atenções em torno das questões urbanas dado o seu peso demográfico efectivo. Fica muitas vezes esquecida a realidade dos outros concelhos que nas imediações não param de sentir os efeitos

<sup>4</sup> Cf. MATIAS FERREIRA, Vítor *et al.* – *Lisboa, a Metrópole e o Rio*, Lisboa: Bizâncio, p. 125.

do que acontece nos territórios centrais e vivem a sua própria redefinição demográfica, mais lenta e menos densa.

### **Contexto metropolitano e reclassificação urbana: lógicas cosmopolitas, lógicas residenciais**

Estas dinâmicas demográficas e urbanísticas aqui relatadas têm consequências na forma como os territórios constituintes da metrópole se renovam e como se (re)estruturam. Lógicas residenciais anteriores desagregam-se, tal como novas lógicas residenciais se estruturam. Mas de forma clara duas dinâmicas parecem concorrer, distinguindo a cidade dos utilizadores, cosmopolita, da exterioridade, do acolhimento do estrangeiro, do turista, do homem de negócios e a cidade dos residentes, na qual a diferenciação social se revela mais vincada e mais desigualdária. É sobre estas dinâmicas que atentaremos de seguida.

#### *Lógicas cosmopolitas*

A dilatação física das cidades, sem fronteiras claras nem fixas e em constante expansão, vem favorecendo o aparecimento de novos actores sociais que entram em conflito com os interesses e as dinâmicas dos grupos já instalados de residentes e utilizadores das cidades.

Processando-se vertiginosamente, esta mudança não afecta da mesma maneira nem todos os residentes nem todas as áreas da cidade, já que as alterações físicas e funcionais se produzem a ritmos e em direcções diferentes. Barcelona e Lisboa, por exemplo, tiveram nos Jogos Olímpicos e na Expo'98, respectivamente, duas grandes oportunidades para proceder à redefinição simbólica da sua expansão metropolitana, através da requalificação de determinados espaços urbanos, envelhecidos e marginais (Poble Nou em Barcelona e a faixa ribeirinha oriental em Lisboa), que se converteram em espaços emblemáticos para a criação de uma imagem de cidades cosmopolitas. Tanto os dirigentes políticos como os agentes económicos (especialmente os operadores turísticos) estão crescentemente interessados em difundir imagens das remodelações urbanísticas que reforçam o carácter pluricultural, aberto e acolhedor das suas respectivas cidades. Como assinalam Borja e Castells, as cidades são as grandes protagonistas da nossa época. A sua dinâmica surge de uma articulação complexa e multidimensional que é o resultado da confluência da acção dos governos locais, dos agentes económicos (públicos e privados), das organizações sociais e cívicas, dos sectores intelectuais e profissionais e dos meios de comunicação social<sup>5</sup>.

As grandes operações urbanísticas, para além das suas implicações espacialmente localizadas, geram processos de alteração de fluxos humanos e mercantis. Definem-se novas centralidades, modificam-se antigos equilíbrios entre bairros residenciais e áreas de serviços. Os antigos centros, como a Baixa

---

<sup>5</sup> BORJA, J. e CASTELLS, M. – *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus, 1997, p. 139.

lisboeta, que eram áreas residenciais populares, são submetidos a uma pressão constante por parte desse aglomerado de operadores públicos e privados, que estão interessados em ganhar esses espaços, centrais e emblemáticos, para a consolidação de uma oferta de serviços financeiros, comerciais e hoteleiros.

Lisboa, como qualquer cidade em geral, aspira a reforçar as suas imagens de cidade hospitaleira, aberta ao mundo, capaz de oferecer todas as infra-estruturas e equipamentos necessários para torná-la apetecível enquanto sede ou sucursal de empresas transnacionais, como centro de negócios, como lugar para a celebração de congressos e convenções internacionais, como espaço crescentemente central nos circuitos de circulação do dinheiro, das ideias, das pessoas, enfim como reclamo para turistas e visitantes<sup>6</sup>.

### *Lógicas residenciais*

Mas, precisamente associada a esta explosão (de exterioridade) das cidades, que procuram um lugar preciso no concerto internacional das metrópoles, dá-se também uma implosão (de interioridade), que ameaça seriamente os ritmos e os fluxos que caracterizavam a vida quotidiana dos urbanitas. Tanto as formas de percepção das mudanças, como os mecanismos de adaptação às novas situações, geram reacções críticas, insegurança e desconforto entre os residentes. Os moradores das cidades vêem-se submetidos a novas formas de convivência, resultado da presença de novos actores sociais que aparecem na cena urbana, à alteração dos espaços físicos e a novas formas urbanísticas, resultado da intervenção dos poderes públicos e privados na vida dos lugares.

Concretamente, entre os velhos residentes desenvolve-se um duplo sentimento de *perda de referentes*: de laços e de locais. Os velhos edifícios são substituídos por novos edifícios de bancos ou agências de seguros, os antigos espaços públicos, que eram lugares de encontro e de sociabilidade de rua, sucumbem perante o traçado de uma nova avenida de circulação rápida, e as tradicionais formas de relação entre os compradores de um bairro e os lojistas, padeiros, talhantes, vão declinando em favor de estilos impessoais de compra em grandes supermercados. A densidade das relações quotidianas entre os moradores dessa infinidade de microuniversos que se albergam no interior de qualquer grande cidade é agora confrontada com uma mobilidade residencial crescente e com uma tendência acelerada para a individualização e para a privacidade.

Em muitos destes lugares urbanos circunscritos, os residentes, que trabalham fora, são os que menos participam na vida quotidiana local, ao contrário de determinados actores exógenos ao bairro que aí vivem o seu dia-a-dia: comerciantes, pessoal doméstico, empregados em empresas de serviços, restaurantes, etc. Da mesma maneira, os residentes dos enclaves participam em diferente medida da vida económica e social da cidade propriamente dita ou da sua zona metropolitana; trabalham fora do seu lugar de residência, têm parentes em diferentes localidades da área metropolitana ou mesmo fora desta e desfrutam das zonas de ócio de outros lugares da cidade-metrópole.

---

<sup>6</sup> SASSEN, Saskia. – *Global Cities*, Princeton: Princeton University Press, 1991.

## **Apontamentos sobre a origem e a transformação de um bairro residencial na periferia de Lisboa**

Em articulação com as dimensões demográfica e urbanística presentes na constituição de Lisboa-Metrópole e com os processos de reclassificação urbana que temos vindo a apresentar, optámos por recorrer ao exemplo da freguesia da Reboleira como caso ilustrativo de certas dimensões da génesis e transformação de um território suburbano de Lisboa. Por duas ordens de razões. Pelo facto de resultar de iniciativas construtivas privadas, dominantes face à quase inexistente oferta de origem pública. Pelo facto, também, de ser um caso paradigmático de uma época e de um modo de edificar: a década de sessenta e a edificação de *grands ensembles*.

A Reboleira integra a aglomeração de Lisboa, situando-se no Concelho da Amadora, uma cidade situada a Oeste da capital portuguesa. Constitui um exemplo da edificação suburbana das décadas de 60 e de 70 do século XX e frequentemente é tida como um exemplo quer de bairro residencial periférico e desqualificado, quer de *cidade-dormitório*. Constitui assim um caso adequado para ilustrar a emergência e transformação de Lisboa Metrópole, a partir dos processos de diferenciação territorial e de re-classificação urbana (Ilustração 1).

### ***A Reboleira – génesis de um subúrbio residencial***

Enquanto vila situada no termo de Lisboa, a Amadora sofreu durante as primeiras décadas do século XX um forte processo de industrialização e de urbanização que se intensificou depois da electrificação da linha de caminho de ferro de Sintra em 1959. Aliás esta linha, inaugurada em 1887, cedo constituiu um factor de crescimento urbano da Amadora. Em termos administrativos, o concelho da Amadora foi criado em 1979 e foi formado quer pelo território da antiga freguesia da Amadora que, desde a sua criação em 1916, pertencia ao Concelho de Oeiras, quer em menor grau por territórios dos concelhos de Loures e de Sintra.

Adjacente à vila da Amadora encontrava-se, no final dos anos de 1950, uma extensa quinta, designada *Casal Brandão*, ladeada pelo caminho de ferro que liga Lisboa a Sintra e pela estrada militar<sup>7</sup>. É nesse local que hoje se situa o grande conjunto habitacional da Reboleira e onde residem cerca de 15 mil pessoas (Quadro 3).

Em 1960, sobre os terrenos rurais do *Casal Brandão* é realizado um processo de loteamento ao qual é associado um plano de urbanização, mais tarde, designado Plano da Reboleira Norte. Aí se previa a construção de edifícios de habitação com 4 pisos (rés-do-chão mais três andares) em pequenas bandas (Ilustração 2). A densidade prevista era de cerca de 140 habitantes por hectare. Em termos de equipamento, o plano e o contrato de urbanização organizavam também a edificação de um Liceu, uma Escola Primária, uma Igreja, um Mercado, um Parque Infantil e um Parque Desportivo<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> MARTINHO, Artur Simões. – *O concelho da Amadora: pequena história de uma longa caminhada que chega ao fim*, Amadora: Câmara Municipal da Amadora, pp. 61-62.

<sup>8</sup> Processo de Loteamento n.º 4/60, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

Já em 1966, e mais uma vez pela iniciativa dos proprietários dos terrenos, é realizado um novo processo de loteamento, desta feita para os terrenos situados a sul. Associado a este processo encontrava-se o Plano da Reboleira Sul.<sup>9</sup> A imagem que se destaca deste plano é a de um grande conjunto habitacional, destinado a uma quantidade de habitantes muito considerável – de resto, algo sugerido na presença de torres de habitação com 7, 8, 10 ou mesmo 12 andares (Ilustração 3).

**Quadro 3: Evolução comparativa da população residente no concelho de Oeiras e na freguesia da Amadora (1930-1970), e evolução comparativa da população residente no concelho da Amadora e na freguesia da Reboleira (1981-2001)**

Unidades Territoriais	Anos							
	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001
Oeiras <i>(Concelho)</i>	29470	37811	53248	94255	180215	149328	151342	162128
Amadora <i>(Freguesia)</i>	6884	9762	18789	47355	112260	-	-	-
Amadora <i>(Concelho)</i>	-	-	-	-	-	163878	181774	175872
Reboleira <i>(Freguesia)</i>	-	-	-	-	-	16360	16809	15542

Fonte: Recenseamento Geral da População 1960, 1970, 1981, 1991 e 2001. Instituto Nacional de Estadística.

Em termos de transporte, previa-se a localização de um apeadeiro junto à linha de caminho de ferro, considerado o *ponto central* da malha. Já em termos de equipamentos, a programação compreendia: duas escolas, um cine-teatro, um supermercado e um centro-comercial. A densidade de ocupação prevista era de aproximadamente 160 habitantes por hectare.

A este plano encontrava-se associada uma conhecida empresa de construção civil que veio a edificar o conjunto e a desenvolver a promoção das habitações. O povoamento da zona sul decorreu através de um duplo negócio que essa empresa habitualmente realizava sobre os apartamentos que edificava. Num primeiro momento, a empresa promotora vendia os apartamentos, regra geral a pequenos aforradores, isto para num segundo momento assumir a gestão do parque habitacional e colocar os apartamentos no mercado de arrendamento.

<sup>9</sup> Processo de Loteamento n.º 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

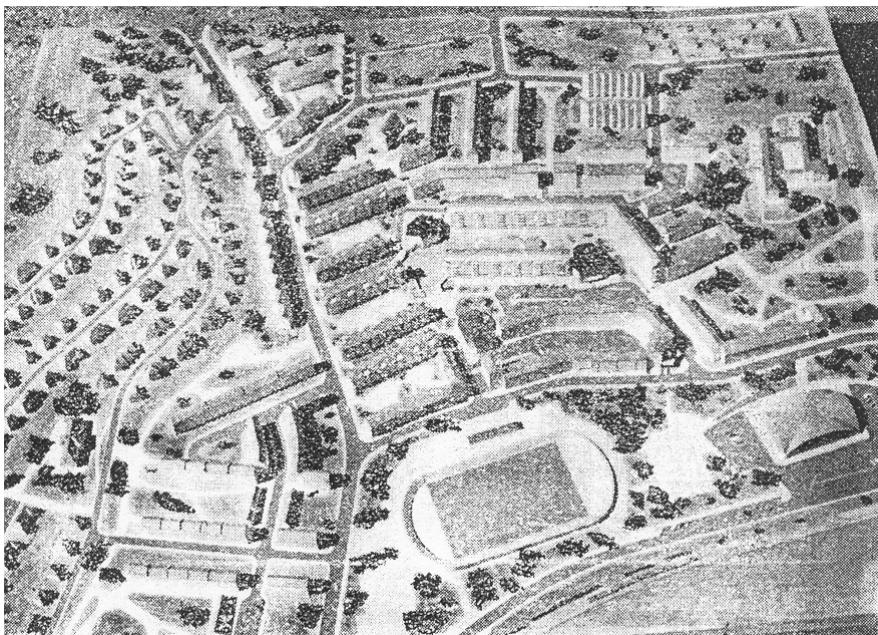


Ilustração 2.-Fotografia de uma maqueta do Plano da Reboleira Norte. (Fonte: MARTINHO, Artur Simões. – O concelho da Amadora: pequena história de uma longa caminhada que chega ao fim, Amadora: Câmara Municipal da Amadora, p. VI).

No *grand ensemble* da Reboleira Sul apenas duas tipologias de apartamento eram oferecidas: a T0 e a T1.<sup>10</sup> Os apartamentos T0 incluíam casa de banho, sala-quarto e *kitchenette*. Já os do tipo T1 apresentavam um quarto de dormir. Ambos ofereciam áreas muito reduzidas. Eram vendidos e alugados já mobilados e equipados, constituindo, no começo da década de 1970, um destino residencial para jovens casais de origem popular.

No espaço de duas décadas, entre 1960 e 1981, a Reboleira passou a alojar cerca de 16 300 habitantes, isto num território que não chega a um quilómetro quadrado! À elevadíssima densidade de ocupação vai corresponder um elevado grau de segregação funcional, decorrente de um uso do solo quase exclusivamente habitacional.

### **Um território suburbano em transformação**

A ocupação pioneira do território da Reboleira realizou-se em condições urbanísticas que conduziram à rápida degradação. Por um lado, devido aos atrasos nos trabalhos relativos aos espaços exteriores: ruas e pavimentos, jardins e estacionamentos – o que num conjunto urbano do tipo *grand ensemble* se traduz numa grave precarização dos espaços públicos. Por outro lado, devido às duras

---

<sup>10</sup> Informações recolhidas nos Processos de Obra, Arquivo da Sala de Desenho, Câmara Municipal da Amadora.



Ilustração 3.- Vista da zona norte da Reboleira, tal como veio a ser edificada. (Fonte: MARTINHO, Artur Simões. – O concelho da Amadora: pequena história de uma longa caminhada que chega ao fim, Amadora: Câmara Municipal da Amadora, p. VII).

condições de mobilidade quotidiana. O apeadeiro de caminho de ferro não foi tornado operacional, condicionando a população residente a deslocar-se em autocarro ou a pé para as estações vizinhas.<sup>11</sup>

Todavia, a condição periférica degradada de certos territórios na Metrópole de Lisboa tem vindo a alterar-se. Desde meados dos anos de 1980 que se verifica uma intensificação do investimento público em domínios como o saneamento básico, as infra-estruturas de transporte e comunicação ou a habitação e os equipamentos sociais e culturais<sup>12</sup>.

Na Reboleira, os arranjos relativos aos espaços públicos foram sendo progressivamente realizados pelo Município que criou jardins no interior do grande conjunto. Em 1994 foi finalmente inaugurada a estação de Caminho de

<sup>11</sup> Informação obtida através de entrevistas com habitantes pioneiros da Reboleira Sul.

<sup>12</sup> Cf. MATIAS FERREIRA, Vitor et al. – *Lisboa, a Metrópole e o Rio*, Lisboa: Bizâncio, p. 111.

Ferro da Reboleira, uma alteração muito significativa na oferta de transportes e com fortes repercussões na inserção metropolitana do grande conjunto habitacional.

Já à escala do concelho, o município da Amadora tem vindo a procurar sobretudo a criação de equipamentos de orientação cívica. É por exemplo o caso do projecto das novas instalações da sede do Município e das instituições judiciais, cuja intenção é a de criar uma nova centralidade. Tal projecto articula-se com a abertura de uma estação de metropolitano na Falagueira (em Junho de 2004). Em conjunto, trata-se de um reforço da integração do território da Amadora no denso corredor de expansão Lisboa-Amadora-Queluz-Sintra.

### ***Da escala local à escala da metrópole***

Estas acções de re-qualificação dos espaços exteriores cruzam-se hoje com processos de des-industrialização que ocorrem em várias zonas da metrópole de Lisboa.<sup>13</sup> É o caso da saída de uma série de empresas que se haviam instalado na Amadora nas décadas do arranque metropolitano: nos anos 40, 50 e 60 do século XX – quando os custos dos terrenos para a localização industrial eram reduzidos e acompanhados por condições de transporte rodoviário e ferroviárias atractivas.<sup>14</sup>

Ora, estas mudanças socio-territoriais remetem para novas formas de interdependência entre a transformação metropolitana e processos de reclassificação urbana, tanto à escala *intra* como à escala *intermetropolitana*. Se no eixo Lisboa-Amadora, o processo de requalificação urbana passa pela centralidade local e pela valorização das condições de vida da população residente, rodando a perspectiva para o eixo de centralidade metropolitana que vai de Lisboa a Cascais passando por Oeiras, deve destacar-se, neste último concelho, a recente localização de pólos universitários, de parques tecnológicos e empresariais, de estruturas empresariais de *back-office* e de centros comerciais que valorizam esta zona como destino profissional mas também residencial. De resto, transformações concomitantes com um processo de re-qualificação visível nos centros históricos das vilas de Oeiras e de Paço de Arcos.

### **Em jeito de conclusão: processos de classificação, desclassificação e reclassificação urbana**

Os subúrbios são hoje dos lugares onde as questões da integração e da coesão das metrópoles mais se colocam. Isto porque estão colocados na posição-chave de produção e de reprodução de desigualdades sociais, como sublinha M. Bassand<sup>15</sup>. Mas também porque constituem contextos nos quais diversos actores metropolitanos articulam identidades e pertenças, as quais medeiam a relação diferenciada dos citadinos face às metrópoles. Neste sentido, os territórios

---

<sup>13</sup> Cf. BARATA SALGUEIRO, Teresa. – *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Oeiras: Celta, 2001, pp. 144-149.

<sup>14</sup> Cf. Câmara Municipal da Amadora. – *Plano Director do Município. Dossier B. Caracterização de Nível Municipal*, Amadora: CMA, 1991.

<sup>15</sup> BASSAND, M. - *Op. cit.*, p. 77.

suburbanos revelam tensões e conflitos, evidenciam os problemas e as limitações concretas que se apresentam ao governo das metrópoles e às suas instituições democráticas.

No caso concreto de Lisboa e da sua área metropolitana, a especificidade periférica consubstanciou-se na ausência, ao longo da segunda metade do século XX, de iniciativa pública norteadora, capaz de impôr regras de actuação claras, o que num grau relativo houve na cidade-capital, e que contribuiu para a identificação da envolvente urbana como zona de construção massificada, desclassificada, vista como indiferenciada. A suburbanização torna-se uma questão social e economicamente relevante nas últimas décadas do século XX em Portugal.

Ora, é nesse âmbito que as tentativas de reclassificação urbana emergem, promovendo os governos locais, e o próprio governo central, políticas de readequação socio-urbanística. Dois exemplos na metrópole de Lisboa: o caso da Amadora, onde se insere a Reboleira, é um caso da busca de uma centralidade local, recorrendo à reconversão do tecido habitacional e dinamizando a pluralidade das populações actualmente residentes. No caso de Oeiras, a dimensão é outra. Busca-se um lugar de relevo na metrópole e no país, definindo os antigos lugares centrais no sentido de lhes dar usos lúdicos, valorizando a sua oferta residencial e empresarial, orientando-a para o plano de competição internacional.

As dinâmicas de reclassificação urbana estão hoje mais presentes na metrópole de Lisboa, ainda que se revelem muito insuficientes para fazer face a décadas de urbanização desclassificadora, em que se destruíram valores paisagísticos, estéticos e urbanos que importa reinventar.

### Bibliografía

- BARATA SALGUEIRO, Teresa. – *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Oeiras: Celta, 2001
- BASSAND, Michel. *Métropolisation et Inégalités Sociales*, Lausanne: Presses Universitaires et Polytechniques Romandes, 1997.
- BORJA, J. e CASTELLS, M. *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus, 1997
- FISHMAN, Robert. “Bourgeois Utopias: Visions of Suburbia” in FAINSTEIN, S. e CAMPBELL, S., *Readings in Urban Theory*, Oxford: Blackwell Publishers, 1996, pp. 23-60.
- MARTINHO, Artur Simões. *O concelho da Amadora: pequena história de uma longa caminhada que chega ao fim*, Amadora: Câmara Municipal da Amadora.
- MARTINOTTI, Guido. “The new social morphology of cities”, *MOST-UNESCO Discussion Paper Series*, 1996, nº 16, Paris.
- MATIAS FERREIRA, Vítor (et al.). *Lisboa, a Metrópole e o Rio*, Lisboa: Bizâncio.
- SASSEN, Saskia. *Global Cities*, Princeton: Princeton University Press, 1991.
- TOPALOV, Ch. “De la «question sociale» aux «problèmes urbains»: les réformateurs et le peuple des métropoles au tournant du XXeme siècle”, *Revue Internationale des Sciences Sociales*, Agosto de 1990, n.º 125, pp. 359-376.

### Outras Fontes

- Câmara Municipal da Amadora. *Plano Director do Município. Dossier B. Caracterização de Nível Municipal*, Amadora: CMA, 1991.
- Processo de Loteamento nº 4/60, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.
- Processo de Loteamento nº 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

# INFRAESTRUCTURAS PARA LA VIDA COTIDIANA Y CALIDAD DE VIDA<sup>1</sup>

## INFRASTRUCTURES FOR EVERYDAY LIFE AND QUALITY OF LIFE

Inés Sánchez de Madariaga\*

### RESUMEN

En los países occidentales, la transformación de las relaciones de género y de la tradicional división sexual del trabajo ha trastocado las necesidades de servicios de apoyo a la familia y, en especial, a las personas dependientes. Sin embargo, en las políticas sociales y urbanísticas, la respuesta a esta situación está siendo débil y muy dispar de unos países a otros. Son, además, las mujeres quienes manifiestan necesidades espaciales más diferenciadas en las distintas escalas y aspectos sectoriales del urbanismo. Este artículo define los conceptos de “nueva vida cotidiana” e “infraestructura para la vida cotidiana”, analiza sus antecedentes históricos y los ilustra con experiencias contemporáneas.

**Palabras clave:** Nueva vida cotidiana, infraestructuras para la vida cotidiana, nivel intermedio, calidad de vida, desarrollo sostenible.

### ABSTRACT

In western countries, transformation of relationship between genres, and transformation of the traditional sexual division of work, has completely disrupted family support services and, especially, those ones, directed to dependant people. On the other hand, in social and urban politics, the answer to this challenge is being very weak and very different from one country to another, being women, in particular, the ones who need more clearly, specific spatial necessities on the different scales and sectorial aspects of urbanism. This article defines the concepts of “new everyday life” and “infrastructures for everyday life”, and analyzes their historical background and illustrates them with contemporary experiences. The article ends up with a critical reflection about the Spanish case.

**Key words:** New everyday, Infrastructures for everyday life, Intermediary level, Quality of life, Sustainable development.

<sup>1</sup> Este artículo es resultado de dos proyectos de investigación llevados a cabo respectivamente bajo los auspicios del Plan Regional de I+D+I de la Comunidad de Madrid, Dirección General de Investigación-Consejería de Educación, y del Plan Nacional de I+D+I, Instituto de la Mujer-CICyT. Agradezco a Anne Le Maignan sus comentarios a una primera redacción de este artículo. Con posterioridad a la redacción de este artículo recibí el encargo de elaborar un manual de *Urbanismo con perspectiva de género* por parte de la Junta de Andalucía (libro publicado en Sevilla, en el año 2004, por el Instituto de la Mujer de la Junta de Andalucía y el Fondo Social Europeo, N. de la E.).

\* Doctora arquitecta y profesora titular de urbanística y ordenación del territorio en la Universidad Politécnica de Madrid.

Los conceptos de *infraestructuras para la vida cotidiana* y de *nueva vida cotidiana*, acuñados en el contexto escandinavo a partir de la década de 1980 (HORELLI y VEPSA, 1984), nos permiten acercarnos al problema de los servicios y los equipamientos urbanos, y por tanto a las cuestiones de la calidad de vida y de la sostenibilidad, con una mirada renovada, más acorde con las necesidades contemporáneas de la población. Estos dos conceptos, que provienen de la intersección entre los estudios de género y la práctica del urbanismo y la planificación regional, son herramientas conceptuales suficientemente precisas que pueden contribuir a dotar de mayor operatividad práctica a nociones como la sostenibilidad y la calidad de vida, hoy de amplio uso pero de notable indefinición cuando se trata de pasar de la teoría a la práctica, o del discurso institucional a la definición de políticas, planes y programas. Como ocurre tantas veces cuando un término se pone de moda, el significado de estas palabras varía tanto como los valores, conocimientos o intenciones de la persona o institución que las utilizan, de manera que su significado se amplía hasta un punto en que en él cabe casi cualquier cosa. En el urbanismo, como en otras disciplinas que se encuentran en la interfaz entre la acción política, el estudio científico de la realidad, y la aplicación de técnicas para su gestión, éste es un problema frecuente: la proximidad de la política, con su necesidad de levantar adhesiones y su uso retórico del lenguaje, violenta a menudo el significado de las palabras.

La *calidad de vida* ha sido definida (JOHNSTON, 2000) como un conjunto de cosas deseables no siempre reconocidas por el mercado, que, al igual que la sostenibilidad, tiene dimensiones económicas, sociales y medioambientales. Abarca aspectos como la renta, las condiciones laborales y de alojamiento, la salud y la educación, las relaciones de raza y género, la seguridad, las condiciones medioambientales, las oportunidades de espaciamiento, cosas que en su conjunto pueden verse como el estándar de vida general. Es el estado de bienestar social de individuos o grupos, definidos en función de su raza, nivel de renta, localización geográfica, género, etc., tanto en el modo en que ellos mismos lo perciben, como en la manera en que puede ser identificado a través de indicadores, y depende del grado en que una población puede satisfacer sus necesidades y aspiraciones. El *desarrollo sostenible* por su parte se ha definido (JOHNSTON, 2000) como aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas propias, integrando consideraciones medioambientales, sociales y económicas en los procesos de toma de decisiones. Así, la satisfacción de las necesidades y aspiraciones humanas es el objetivo principal del desarrollo. Esto implica considerar tanto los recursos vivos como los inertes con respecto a su conservación, así como las ventajas y desventajas de distintas alternativas de acción, dando mayor importancia de la que se ha dado hasta ahora a la conservación de los sistemas naturales, a la equidad social y al horizonte de planificación a largo plazo.

En este artículo trataré de explicar cómo la perspectiva del género y en concreto las nociones de *nueva vida cotidiana* y de *infraestructuras para la vida cotidiana* pueden contribuir a dotar de contenido específico y concreto a los conceptos de calidad de vida y desarrollo sostenible. Ambas nociones deben ser entendidas dentro del conjunto de políticas de igualdad entre los sexos que desde hace algunos años reciben el nombre de *mainstreaming*, término de difícil

traducción que se mantiene en inglés en la literatura en otras lenguas.<sup>2</sup> El *mainstreaming* se basa en el reconocimiento de las desigualdades de género entre hombres y mujeres en términos de su estatus socioeconómico y de sus responsabilidades familiares. En lugar de intentar que las mujeres se ajusten a la norma masculina, el *mainstreaming* pretende “incorporar las cuestiones de igualdad entre los géneros a la corriente principal de la sociedad (*mainstream of society*) entendiendo esta corriente principal como las direcciones, organizaciones e ideas que subyacen a la toma de decisiones respecto a las orientaciones políticas y los recursos, plasmados en políticas públicas específicas o generales” (Consejo de Europa, 1998). Significa ir más allá de políticas a corto plazo específicamente dirigidas a mujeres, para integrar sus necesidades en todos los aspectos del proceso de definición de las políticas públicas.

La introducción del concepto de género supone ampliar el marco de referencia de las políticas europeas de igualdad, hasta hace poco centradas en asegurar la igualdad de tratamiento (iguales derechos e igualdad de tratamiento ante la ley) y en fomentar la igualdad de resultados (igualdad de acceso al mercado laboral, por ejemplo, introduciendo medidas especiales como la acción positiva), aunque bien entendido no suplanta sino que complementa a estas otras perspectivas (MAZEY, 2001). Al centrarse en el género y no en las mujeres, facilita la incorporación a sus objetivos de los hombres y de las responsabilidades compartidas. Además permite una interpretación del problema que se centra en el papel de las políticas públicas y de las instituciones, en lugar de en las deficiencias de las mujeres y/o en el comportamiento malévolos de los hombres. La perspectiva del género permite reconocer que “las estructuras y las políticas desempeñan un papel fundamental en la conformación de las condiciones de vida y, al hacerlo, a menudo institucionalizan el mantenimiento y la reproducción de la construcción social del género” (MAZEY, 2001).

### **Las transformaciones en las estructuras familiares y su impacto en la ciudad**

Pocos ponen hoy en duda que la transformación de las relaciones de género, con los cambios paralelos en las estructuras familiares y en las tendencias demográficas, es una de las transformaciones más profundas que el siglo XX ha traído a las sociedades occidentales. Entre estas transformaciones, la más importante es sin duda la emancipación femenina, resultado de su incorporación generalizada al trabajo remunerado, que rompe con la división sexual tradicional del trabajo: los hombres se hacen cargo en exclusiva del trabajo en la esfera productiva, a cambio de un salario, mientras las mujeres se hacen cargo del trabajo en la esfera reproductiva, sin recibir compensación económica por ello.

En 1992 alrededor del 42% de las mujeres españolas eran económicamente activas, un cifra lejana del 79% de suecas y danesas, del 72% de

---

<sup>2</sup> El concepto de *gender mainstreaming* apareció por primera vez en la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre las Mujeres en Nairobi, en 1985, aplicado a la incorporación de las mujeres y sus valores al desarrollo. En la Cuarta Conferencia Mundial sobre las Mujeres en Pekín, 1995, la ONU y los países miembros se comprometieron a incorporar la dimensión del género en todas sus políticas y programas. La Comisión Europea por su parte se compromete formalmente con el *mainstreaming* en 1996 (MAZEY, 2001).

noruegas y norteamericanas, o del 58% de las francesas, más cerca de las italianas (46%) y, dentro de la Unión Europea, sólo por encima, a muy pequeña distancia, de Grecia (41%) e Irlanda (39%) (NAVARRO, 2000). Aunque esta cifra supone un incremento de 10 puntos en el período de 1975-1992, está lejos del objetivo del 60% de participación laboral femenina que la Unión Europea acaba de establecer y que ha significado una llamada de atención al gobierno español. De acuerdo con el último censo, en España han desaparecido en los últimos 10 años un millón de amas de casa, aunque esto no quiere decir que estas mujeres no sigan ocupándose de su casa, sino que, *además*, trabajan fuera. Otros fenómenos relacionados con la transformación de las estructuras familiares y las tendencias demográficas son el descenso de la natalidad, el envejecimiento de la población y la aparición de nuevos modelos familiares, en particular de las familias monoparentales, normalmente encabezadas por una mujer, es decir, monomarentales.

España, junto con Italia, tiene una de las tasas de natalidad más bajas del mundo, alrededor de 1,2 hijos por mujer, muy por debajo de la tasa necesaria para asegurar el reemplazo de la población, dato que, considerando las condiciones en que las mujeres se enfrentan hoy en día a su doble responsabilidad en la esfera laboral y en la esfera privada, no debería sorprender. La incorporación de las mujeres al trabajo remunerado en España no ha ido acompañada ni de una asunción por parte masculina de responsabilidades en la esfera privada, ni de un incremento del sector servicios que hubiera aliviado la carga del trabajo en la vida cotidiana. La *doble carga* del trabajo dentro y fuera de la casa que soportan las mujeres trabajadoras en todos los países occidentales, alcanza en España, como en los demás países del sur de Europa, proporciones de crisis,<sup>3</sup> con dos consecuencias: por un lado, el empeoramiento de la calidad de vida y de la salud de las mujeres –las mujeres entre 35 y 55 años tienen las tasas mayores de enfermedades debidas al estrés y al exceso de trabajo de todos los grupos sociales y de edad (NAVARRO, 2000), y, cuando no están casadas, soportan los mayores índices de pobreza; por otro lado, el retraso de la maternidad y el descenso de la fertilidad, que podría ser calificada como una *desobediencia civil* por parte de las mujeres, si consideramos las consecuencias sociales, políticas y económicas negativas para el país que a largo plazo derivarán de este hecho.

Algunos datos sobre el reparto de las tareas domésticas. Las mujeres en España dedican una media de casi 46 horas semanales al trabajo doméstico, la cifra más alta de Europa y superior a las 40 horas de la jornada laboral, en comparación con alrededor de 30 en los países anglosajones y escandinavos, que en el caso de Dinamarca desciende hasta las 24, casi la mitad que en España. Por su parte, los varones españoles, como los italianos, dedican una media de tres horas semanales a las tareas familiares, los franceses, cinco y, en la OCDE, sólo los suecos les dedican un tiempo considerable, unas 21 horas semanales (ESPING ANDERSEN, 1999). La evolución de la contribución masculina en España al trabajo en la esfera privada no da motivos para esperar una mejora a corto ni a medio plazo. A la vista de estos datos es evidente que cuando se atribuye a la

---

<sup>3</sup> Algunos autores se han referido a esta generación de mujeres trabajadoras en España como “supermujeres” porque con enorme sacrificio personal han cubierto las grandes deficiencias de un Estado del bienestar raquítico. Véase MORENO, 2001.

familia la responsabilidad del cuidado de las personas dependientes, se trata de un eufemismo para evitar reconocer que se está cargando este trabajo sobre las mujeres.<sup>4</sup> Aunque las relaciones dentro de la unidad familiar empiezan a ser definidas cada vez más como el resultado de una negociación entre el hombre y la mujer, el cambio de valores en la concepción de la masculinidad que permita asumir como normal para el hombre una distribución más equitativa de las tareas domésticas llevará tiempo.

Los datos sobre el desarrollo del sector servicios de apoyo a la familia, en especial a las personas dependientes, no son más halagüeños para las mujeres que el reparto del trabajo dentro de la unidad familiar. Según datos de 1997, España se encuentra a la cola de la OCDE en número de personas trabajando en el sector servicios de apoyo a las personas dependientes: en los países escandinavos el 30% del total de los empleos en los servicios sociales (incluyendo en este total sanidad y educación), corresponde a servicios de atención a la familia; en Francia y Bélgica esta cifra es del 28%, mientras en la mayoría de los países de la OCDE se encuentra entre el 15 y el 20%. En España es de sólo un 8%. Estos datos son aún más significativos si se considera que el empleo total en el sector de servicios sociales, incluidas sanidad y educación, a que hacen referencia estos porcentajes, es en España entre tres y cuatro veces menor que la media de la OCDE. Según datos de Eurostat referidos a 1999, sólo el 2'1% del gasto social se dedica en España a los hogares, el porcentaje más bajo de la UE, cuatro veces menor de la media europea, que alcanza el 8'5%.<sup>5</sup> Los estados de la UE dedicaban en ese año una media del 27'6% de su PIB al gasto social, mientras España dedicaba un 20%, sólo por delante de Irlanda. Desde el punto de vista de su evolución temporal, el gasto social en España como porcentaje del PIB, que había incrementado progresivamente durante los primeros años de la democracia, ha descendido desde un 24% en 1993 hasta un 20% en 1999. El informe de Eurostat confirma la existencia de una fuerte correlación entre la tasa de fertilidad y el nivel de prestaciones sociales a la familia, por estados, dentro de la UE.

Las formas convencionales de diseño y planificación del espacio, herederas aún en gran medida de los principios del movimiento moderno, responden, desde el punto de vista que nos ocupa, a una visión de la sociedad según la cual existe una división sexual del trabajo, que, como hemos visto, ya no se corresponde a una realidad. Esta visión asume la existencia de una persona que se ocupa a nivel individual en cada hogar del cuidado de las personas dependientes y de las múltiples tareas necesarias para el mantenimiento de la vida cotidiana (lavado de la ropa, limpieza de la casa, preparación de comidas y toda la

<sup>4</sup> Es habitual en nuestro país escuchar frases como “los ancianos deben ser atendidos por la familia”. Esta forma de utilizar un término que se refiere a un grupo de personas (la familia) en lugar del término que designa a la persona concreta que dentro de ese grupo es el agente específico del que se está hablando (la mujer) es un ejemplo típico de utilización sexista de los métodos estadísticos y de investigación, que oculta e invisibiliza a las mujeres, tanto para lo bueno como para lo malo. El problema de la invisibilidad de las mujeres ha sido uno de los principales problemas tratados en la literatura desde una perspectiva teórica y metodológica. Véanse SANDERCOCK, 1994, McDOWELL, 1983.

<sup>5</sup> *El País*, 23 de febrero 2002, p. 34. “España es el país de la UE que menos ayuda a la familia, según Eurostat”.

intendencia aneja) y traslada a la esfera privada y a la responsabilidad personal de las mujeres, que son confinadas a un espacio doméstico, toda una serie de tareas, históricamente consideradas como pesadas y serviles, que no favorecen el desarrollo de las capacidades y talentos personales, y que además no son reconocidas como trabajo porque no tienen un valor de cambio y no reciben compensación económica (Fig. 1).

De esta concepción implícita que separa la esfera pública de la esfera privada, el trabajo remunerado o productivo del trabajo reproductivo, derivan decisiones sobre la forma de la ciudad, sobre la distribución de usos en el espacio, sobre las inversiones públicas en infraestructuras y transporte, sobre la concepción de los espacios domésticos, etc., que contribuyen más a potenciar el funcionamiento del sistema productivo que a facilitar las tareas necesarias para la reproducción social y la organización de la vida cotidiana. Bajo esta forma de asignar recursos públicos para infraestructuras y equipamientos y de regular los mercados inmobiliarios y del suelo, subyace el presupuesto de que la gestión de la vida cotidiana es una responsabilidad individual y privada, no una actividad económica o un problema político, y que no requiere por tanto una infraestructura pública que contribuya a hacer más eficiente la carga de trabajo que supone. Algunos autores han señalado la confluencia, en la primacía del valor de cambio sobre el valor de uso, de la organización capitalista de la producción económica con la organización patriarcal de la reproducción social (MACDOWELL, 1983; GREED, 1994; BOOTH, DARKE, YEANDLE, 1998). En los países del sur de Europa en particular, que han sufrido largos períodos de dictaduras conservadoras cuya herencia es un estado del bienestar raquíntico, las inversiones públicas se dirigen fundamentalmente a apoyar el sistema productivo, mientras la inversión pública destinada a facilitar los servicios necesarios para el mantenimiento de la vida cotidiana es prácticamente inexistente.

Como consecuencia de sus nuevas demandas de autonomía personal y de su incorporación al empleo remunerado, las mujeres tienen necesidades que chocan con la estructura física de las ciudades. Desde sus inicios en la década de 1970, hasta la actualidad, los análisis de la ciudad desde una perspectiva de género se han multiplicado, especialmente en los ámbitos anglosajones y escandinavos, pero también en los países mediterráneos.<sup>6</sup> Estos estudios demuestran, en primer lugar, la existencia de diferencias en la forma en que mujeres y hombres conciben, usan y perciben el espacio urbano, y, en segundo lugar, la existencia de una dimensión espacial y urbana en las persistentes desigualdades de género. Las diferencias de uso y percepción entre los géneros, además de relacionarse con factores de tipo cultural y psicológico<sup>7</sup> en los que no

---

<sup>6</sup> El proyecto de investigación *Creación de una base de datos documental. Sistematización analítica de fuentes primarias y secundarias, 1980-2000*, financiado por el Plan Regional de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Comunidad de Madrid, Dirección General de Investigación, Consejería de Educación, durante 2001, arroja más de 1.500 referencias, fundamentalmente en lengua inglesa, pero también en francés, en italiano y en español. Equipo investigador: Inés Sánchez de Madariaga, Anne Alix Le Maignan, David Corominas, Sarah Obregón, María Bruquetas.

<sup>7</sup> Véase por ejemplo GREED, 1994. El miedo a la agresión física y sexual es seguramente la diferencia principal y la más negativa para las mujeres porque limita su movilidad espacial y con ello sus capacidades de desarrollo laboral y vital. Algunas autoras han analizado el papel de la amenaza de la

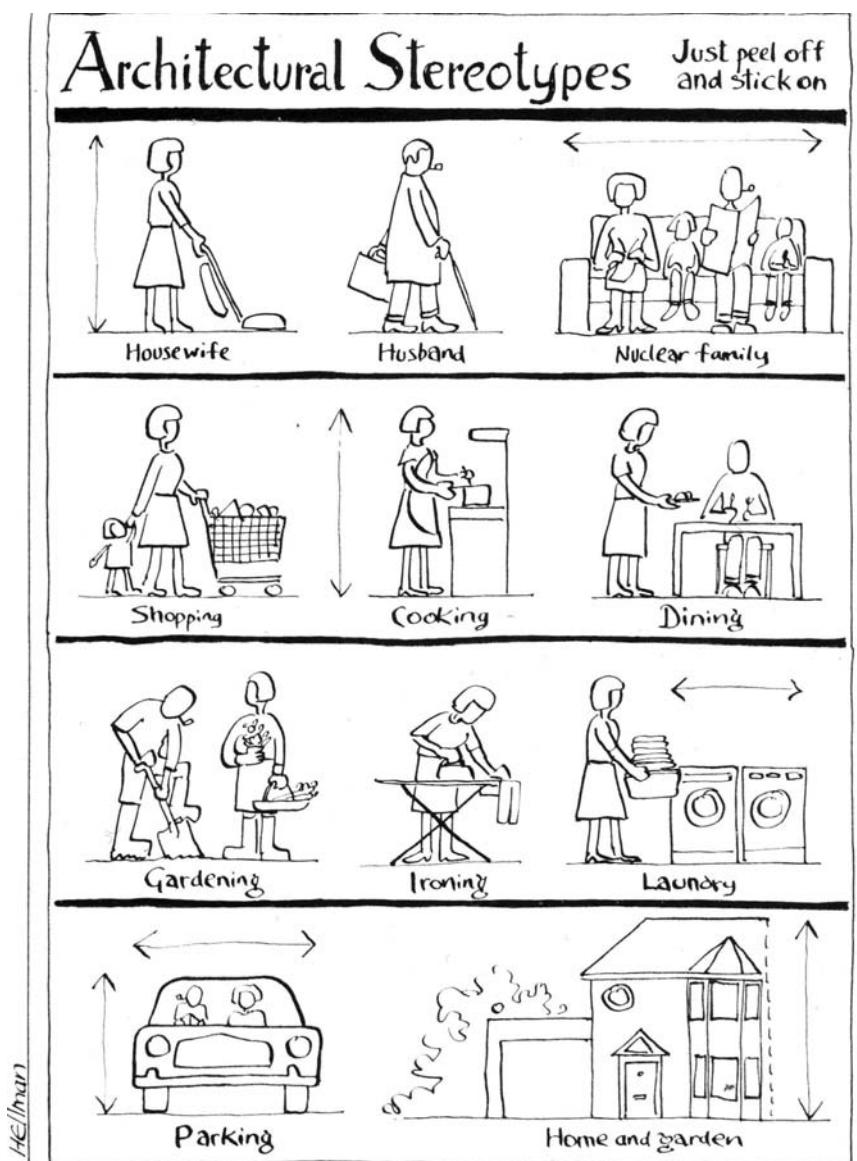


Fig. 1.- Estereotipos arquitectónicos.  
(Fuente: número monográfico sobre género y urbanismo en Built Environment, 16, 4, 1990).

agresión como instrumento de la dominación patriarcal. La actitud amenazante de unos pocos aseguraría el control sobre el espacio público para todos los hombres. Véanse por ejemplo VALENTINE, 1990 y KOSKELLA, 1999.

vamos a entrar aquí, se deben entender fundamentalmente, como ya se ha mencionado, en relación con la doble carga de trabajo que desempeñan las mujeres.

La doble carga de trabajo que llevan a cabo, dentro y fuera del espacio doméstico, implica hoy unas necesidades diferenciadas, con respecto a los hombres —que sólo se hacen cargo del trabajo en el espacio público— y con respecto a sus predecesoras —que, en general, exceptuando a las de clase trabajadora y poco más, sólo se hacían cargo del trabajo en el espacio doméstico<sup>8</sup>. Estas nuevas necesidades espaciales tienen lugar a todas las escalas —regional, urbana, de barrio, de entorno inmediato de la vivienda y del propio interior de la vivienda— y en todos los aspectos sectoriales clásicos del urbanismo —transporte, vivienda, actividad económica, equipamientos, seguridad y espacio público, participación y toma de decisiones. La planificación urbana, al separar los usos en el espacio urbano, y las políticas públicas de inversión en infraestructuras, al dar prioridad al transporte privado, generan una distribución de usos en el espacio que, en combinación con la escasez de servicios, dificulta la compatibilización entre la vida laboral y las tareas domésticas. Remito al lector a algunos de los principales trabajos que desarrollan en profundidad un análisis del espacio urbano desde la perspectiva del género, pues una descripción mínimamente coherente excede con mucho del espacio que se le puede dedicar en este artículo.<sup>9</sup>

Me referiré a la cuestión de los transportes para ilustrar la diferenciación que aparece cuando se considera la variable del género. Los datos empíricos concretos sobre tiempos de desplazamiento, acceso a vehículos privados y consecuencias para la movilidad femenina y, entre otras cosas, sobre la posibilidad de acceder a un empleo, presentan variaciones entre barrios, ciudades y países, pero las conclusiones son consistentes. Las mujeres, como resultado de sus múltiples responsabilidades, tienen unos patrones de movilidad más complejos que los hombres y además su acceso al vehículo privado es mucho menor. Las mujeres realizan movimientos de tipo poligonal, a diferencia de los hombres, que realizan movimientos predominantemente pendulares. Las mujeres son las principales usuarias del transporte público, encadenan más viajes, viajan por más motivos diferentes, recorren distancias más cortas, realizan una gran parte de sus desplazamientos en el entorno de la vivienda y hacen muchos viajes acompañando a otras personas que carecen de autonomía personal. Aunque se muevan más, tienen menos movilidad y ésta está constreñida por su dependencia de las necesidades de otros y de los horarios de los servicios públicos, y por su

---

<sup>8</sup> Algunos autores han estudiado como después de la Segunda Guerra Mundial, con la desaparición progresiva del servicio doméstico, se produce una cierta nivelación entre las mujeres de clase media y las mujeres trabajadoras, en el sentido de que todas ellas se ven obligadas a realizar las labores domésticas y de cuidado de las personas dependientes. Véase BOOTH, DARKE Y YEANDLE, 1998.

<sup>9</sup> GREED, 1994, ANDREW Y MILROY, 1991, y BOOTH, DARKE Y YEANDLE, 1998, OCDE, 1995, son buenas introducciones que ofrecen un panorama general de la cuestión. TOBÍO Y DENCHE, 1994, cumple un papel similar para el caso español. MATRIX, 1984, BOFILL, DUMENJÓ Y SEGURA, 1998, MINACA y MAYERL, 1994, MICHAUD, 1997, MINISTRY OF THE ENVIRONMENT (Noruega), 1993, ofrecen todos recomendaciones y buenas prácticas para una planificación y un diseño urbano más sensibles a las necesidades de las personas derivadas de los análisis desde la perspectiva de género. Un texto clásico del que derivan una buena parte de los análisis posteriores y que en muchos aspectos no ha sido superado es el de HAYDEN, 1981.

menor acceso al transporte privado. Los siguientes gráficos ilustran algunas diferencias por sexo en el uso del transporte, en barrios de características urbanas y niveles de renta diferenciados (Fig. 2).

A pesar de ello, los sistemas de transporte público están pensados en función de un usuario medio que es el trabajador que realiza viajes de ida y vuelta del hogar a su puesto de trabajo (el patrón masculino, otro ejemplo de la invisibilidad de las mujeres en los métodos de definición de políticas y planes), con horas de máxima frecuencia en función de los horarios laborales del trabajador a tiempo completo. El resultado es que las mujeres emplean mucho más tiempo en trasladarse de un lugar a otro que los hombres y que, aunque sean las principales usuarias del transporte público, éste está pensado para un usuario medio que es varón y tiene unos patrones de movilidad distintos. La prioridad que se ha dado en las últimas décadas al transporte privado sobre el colectivo perjudica a las mujeres de manera desproporcionada. Así, las mujeres ven reducida enormemente su movilidad y ello limita seriamente su capacidad de acceso al empleo y a otros servicios como, por ejemplo, el ocio. La movilidad de las mujeres se ve limitada además en el tiempo (horas del día y sobre todo de la noche) y en el espacio (espacios inseguros, mal iluminados, poco frecuentados), por la amenaza de la agresión física y sexual.<sup>10</sup>

La variable del género es una nueva categoría útil para la definición de políticas y planes urbanísticos, equiparable a la variable clásica de clase, reflejada en el nivel de renta. Del mismo modo que un análisis de las políticas urbanísticas, por ejemplo de vivienda, realizado desde la perspectiva más tradicional sensible a las desigualdades de clase, encuentra los efectos diferenciados de tales políticas sobre grupos sociales con distintos niveles de renta, los estudios de género han desvelado cómo las políticas urbanísticas tienen efectos diferenciados, a menudo discriminatorios, entre hombres y mujeres. Es decir, de igual modo que el urbanismo no es neutro desde el punto de vista de una categoría clásica en la formulación y evaluación de las políticas públicas como es la clase o el nivel de renta, tampoco lo es desde el punto de vista del género, aunque hasta ahora haya sido ciego a esta variable. Los efectos negativos se multiplican cuando además cruzamos ambas categorías, porque las mujeres de menores niveles de renta sufren doble discriminación, en razón de su clase y en razón de su sexo, y, además se trata de un grupo social en expansión como consecuencia de la creciente feminización de la pobreza.<sup>11</sup>

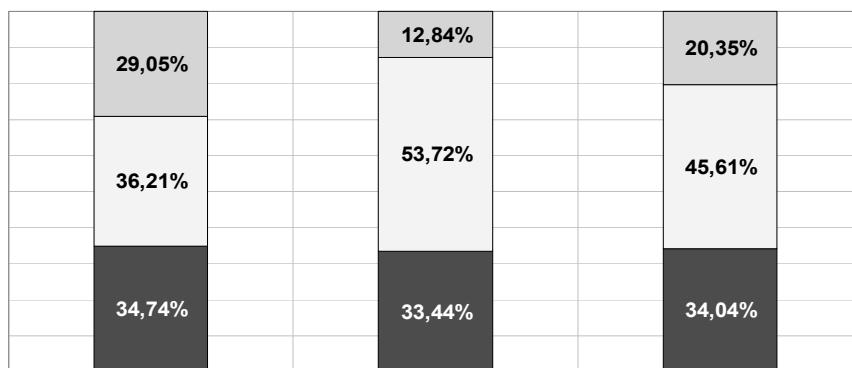
Figs. 2 (en páginas siguientes).- Diferencias de género en el uso del transporte en un barrio tradicional de nivel adquisitivo bajo (Bellas Vistas, Madrid), en un municipio de la periferia unifamiliar de nivel adquisitivo alto (Las Rozas) y en el municipio de Madrid. Fuente de los datos: Consorcio de Transportes de Madrid.

<sup>10</sup> Los estudios más recientes señalan las posibilidades y los límites del diseño para mejorar la seguridad en el espacio urbano. Estos estudios señalan que más importante que la tasa real de asaltos, es la percepción del peligro, pues es el miedo lo que limita la movilidad de las mujeres. En este sentido un diseño urbano adecuado puede contribuir a reducir esa sensación de inseguridad, aunque la reducción de la amenaza real de la agresión sexual es un problema que escapa en gran medida a las competencias de la planificación y del diseño. KOSKELLA, 1999, VALENTINE, 1994.

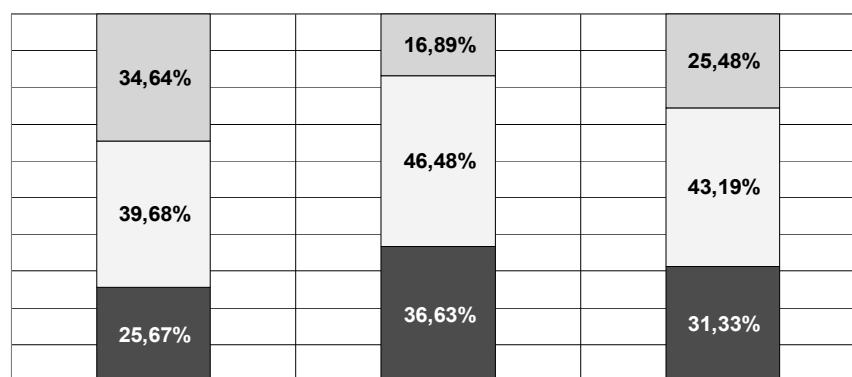
<sup>11</sup> La tercera variable que también es ya necesario introducir en España, como ocurre en otros países desde hace tiempo, es la raza o etnia.

**Desplazamientos según modo y sexo en barrio de Bellas Vistas, municipio de Madrid y municipio de Las Rozas**

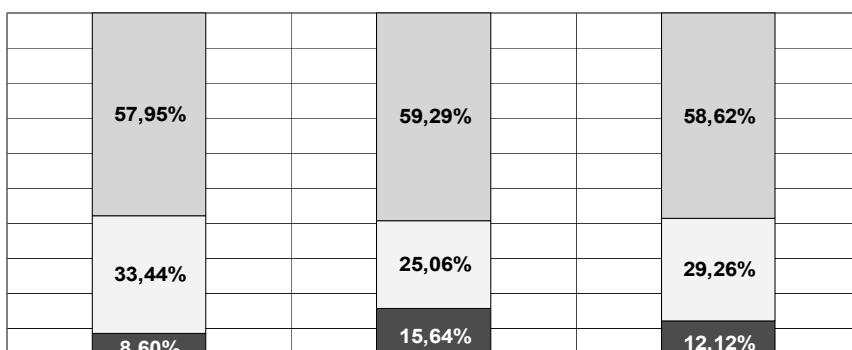
**BARRIO DE BELLAS VISTAS**



**RESTO MUNICIPIO DE MADRID**



**MUNICIPIO DE LAS ROZAS**



Hombre (%)

Mujer (%)

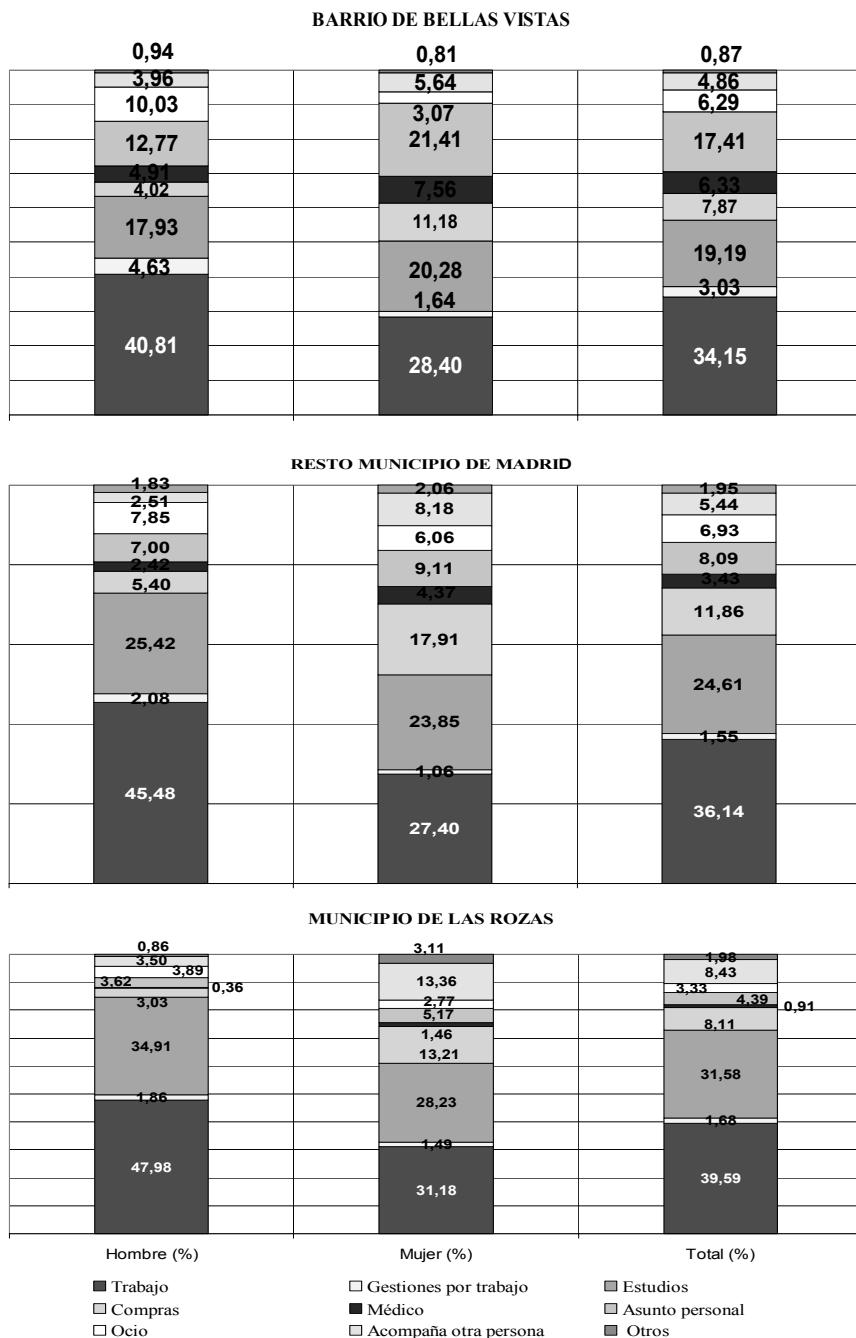
Total (%)

■ A pie

□ Transporte Público

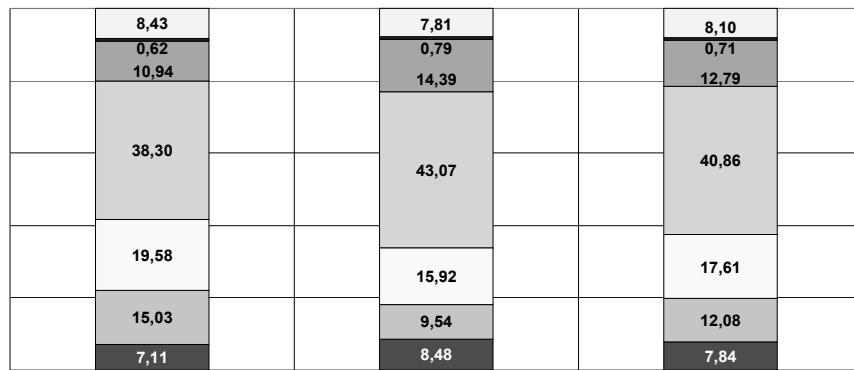
□ Transporte Privado

**Desplazamientos según motivo y sexo en barrio de Bellas Vistas, municipio de Madrid y municipio de Las Rozas**

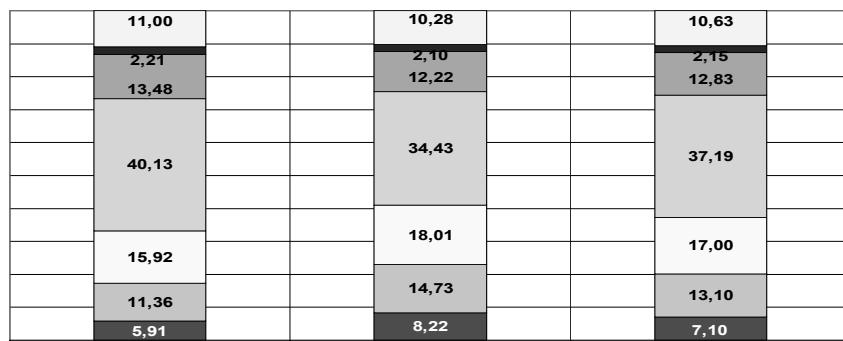


**Desplazamientos según duración del viaje y sexo en barrio de Bellas Vistas, municipio de Madrid y municipio de Las Rozas**

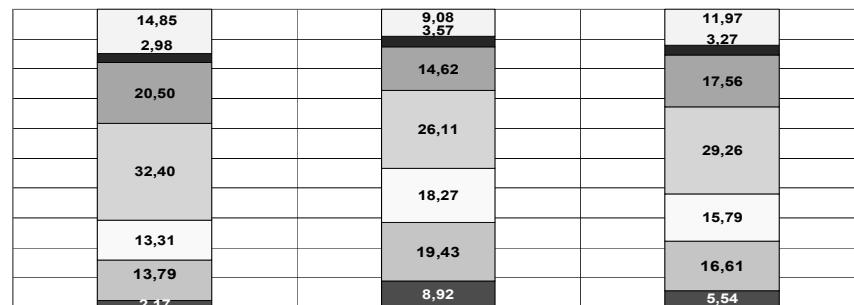
**BARRIO DE BELLAS VISTAS**



**RESTO MUNICIPIO DE MADRID**



**MUNICIPIO DE LAS ROZAS**



Hombre (%)

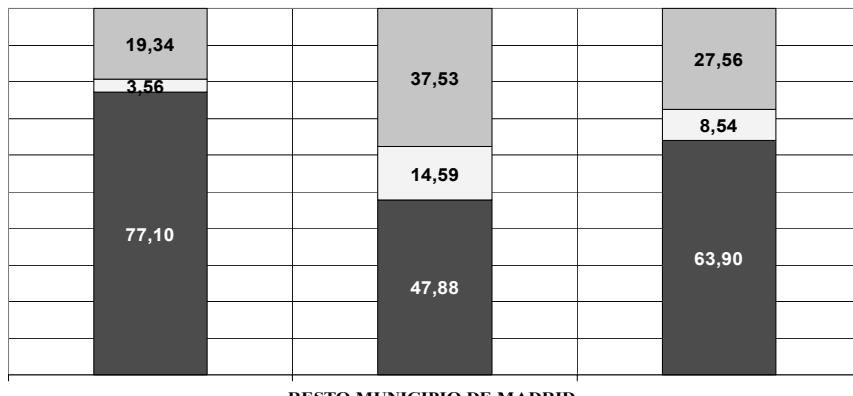
Mujer (%)

Total (%)

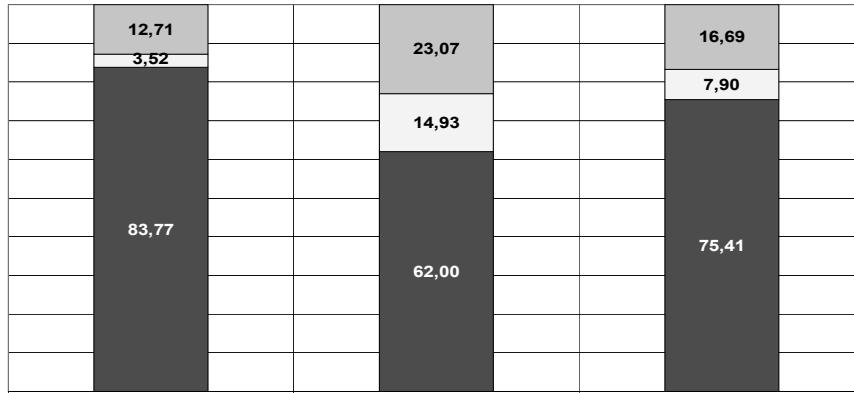
- Menor o igual a 5 min    □ Entre 6 y 10 min    □ Entre 11 y 15 min    □ Entre 16 y 30 min
- Entre 31 y 45 min    ■ 46 a 60 min    □ Más de 1 hora

**Disponibilidad de vehículo privado, según sexo en barrio de Bellas Vistas, municipio de Madrid y municipio de Las Rozas**

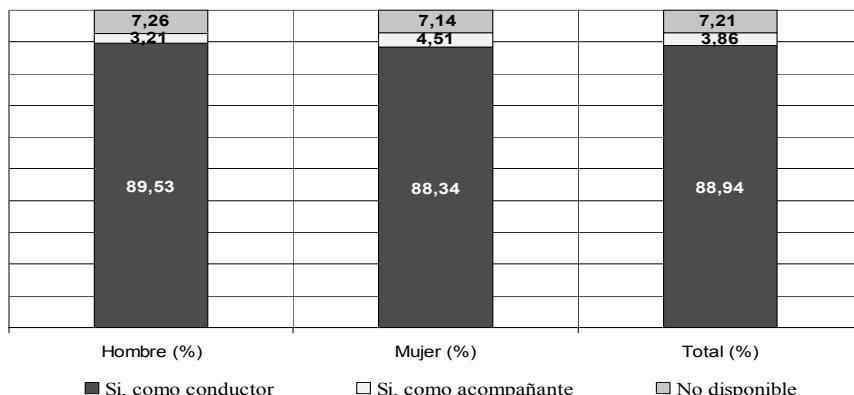
**BARRIO DE BELLAS VISTAS**



**RESTO MUNICIPIO DE MADRID**

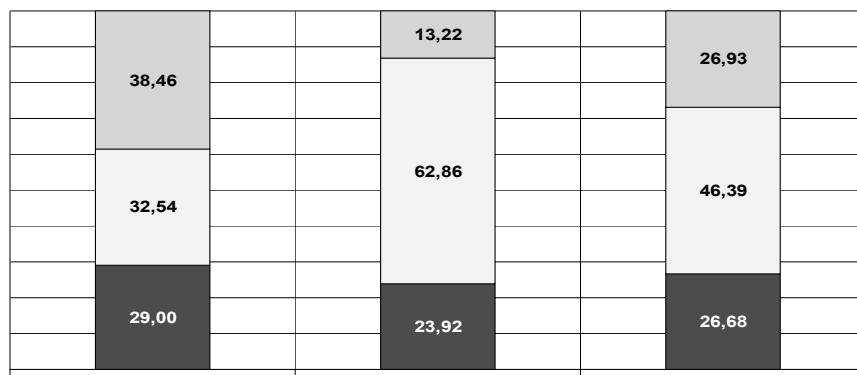


**MUNICIPIO DE LAS ROZAS**

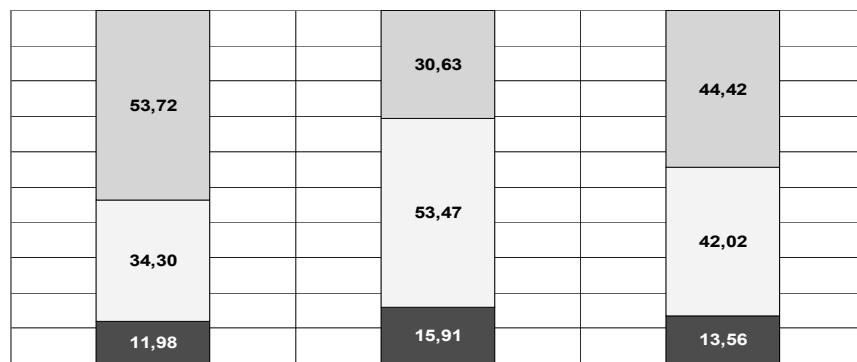


**Viajes de población ocupada, según sexo en barrio de Bellas Vistas, municipio de Madrid y municipio de Las Rozas**

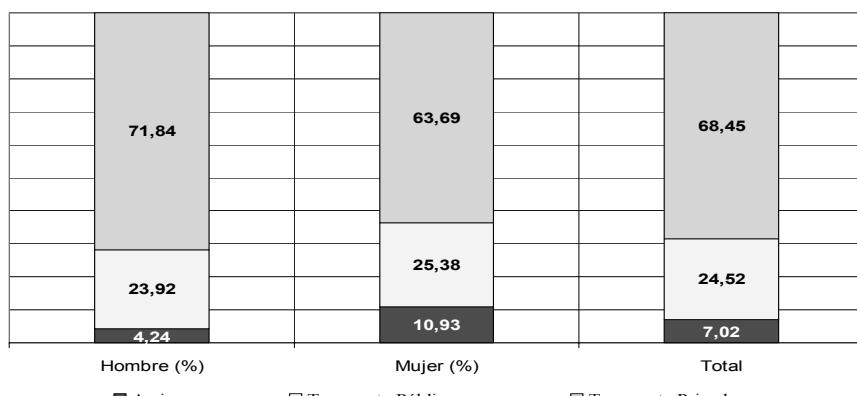
**BARRIO DE BELLAS VISTAS**



**RESTO MUNICIPIO DE MADRID**

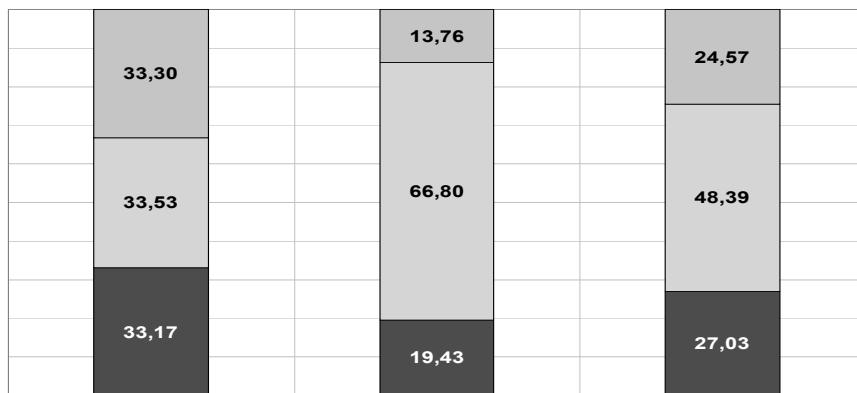


**MUNICIPIO DE LAS ROZAS**

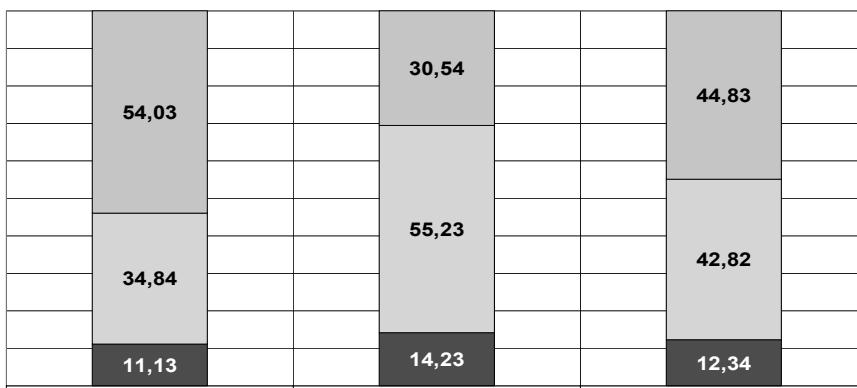


**Viajes por motivo de trabajo, según sexo y modo en barrio de Bellas Vistas, municipio de Madrid y municipio de Las Rozas**

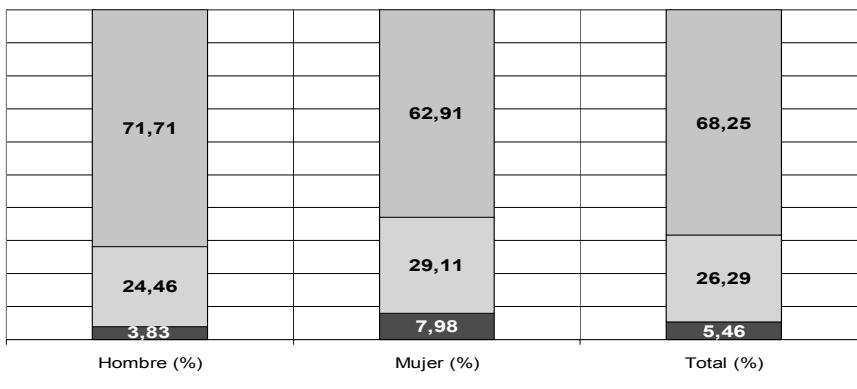
**BARRIO DE BELLAS VISTAS**



**RESTO MUNICIPIO DE MADRID**



**MUNICIPIO DE LAS ROZAS**



Hombre (%)

Mujer (%)

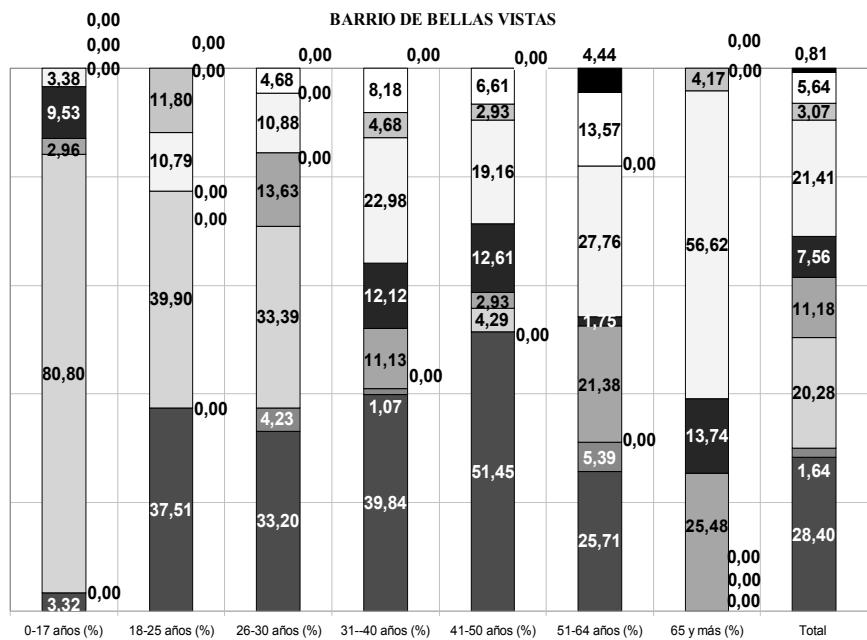
Total (%)

■ A pie

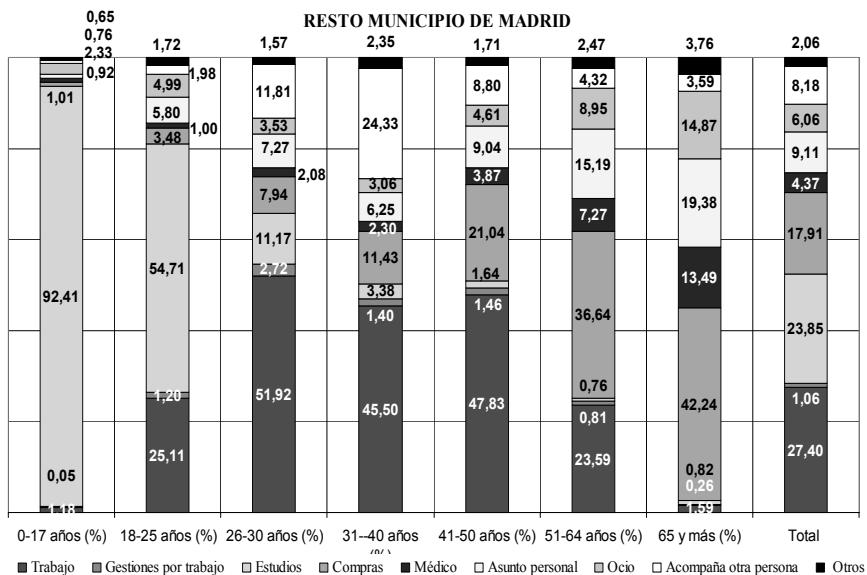
□ Transporte Público

□ Transporte Privado

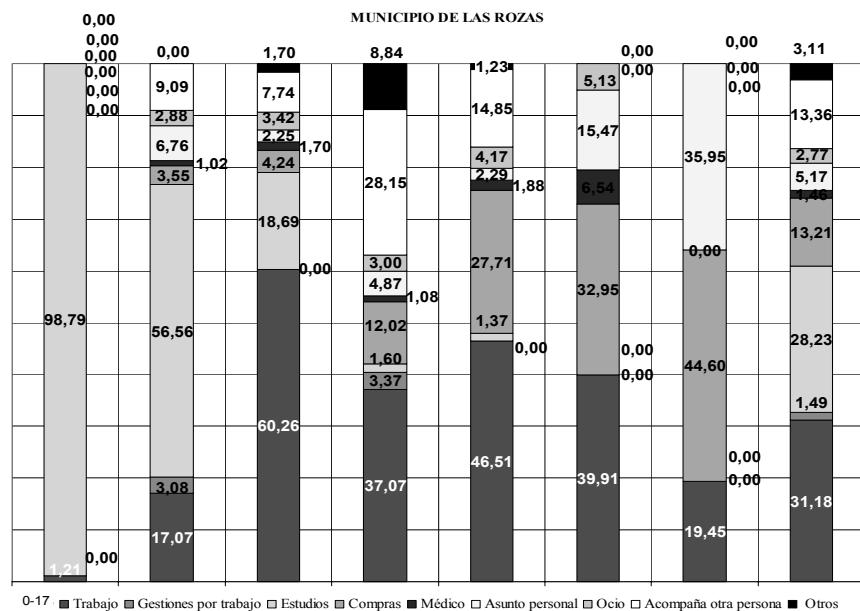
### Viajes de mujeres, según motivo y grupo de edad en barrio de Bellas Vistas



### Viajes de mujeres, según motivo y grupo de edad en municipio de Madrid



### Viajes de mujeres, según motivo y grupo de edad en Las Rozas



### Los conceptos de nueva vida cotidiana y de infraestructuras para la vida cotidiana

El concepto de *nueva vida cotidiana* se debe a las mujeres escandinavas, frustradas por el modo que en se veían obligadas a enfrentarse con la carga de la complejidad de la vida cotidiana contemporánea —a pesar, y a diferencia del contexto mediterráneo, de la existencia de servicios de apoyo a las personas dependientes y de otras medidas de apoyo a la familia—y deseosas de un entorno más propicio al desarrollo del individuo como persona compleja, con facetas múltiples que incluyen la vida profesional pero también la vida privada y el cuidado de otros. Es un concepto que proviene de la tradición de la geografía del tiempo y el espacio, y que:

“se centra en cómo las mujeres llevan a cabo sus rutinas diarias y tiene como objetivo la creación de estructuras materiales y socio-culturales de apoyo, las *infraestructuras para la vida cotidiana*. Ello demanda la necesidad de acción a múltiples niveles. En el nivel más simple, esta visión puede significar la integración de elementos actualmente separados en un todo temporal y espacial al nivel del barrio. Esto podría incluir guarderías de barrio o tareas compartidas en agrupaciones de edificios. El proceso de aprender a compartir algunos elementos de la vida cotidiana puede ser reforzado por una arquitectura adecuada que contenga espacios para la interacción.” (GILROY Y BOOTH, 1999: 309)

Este concepto supone una crítica a los modos actuales de pensamiento, en concreto: a la tradición funcionalista de la planificación urbana; a los fallos de la democracia representativa, que impide que muchas voces se puedan hacer oír; a la ineeficacia de las soluciones centralizadas aplicadas a la vida cotidiana; y, por último, a la definición del término trabajo según el cual la sociedad no valora el trabajo social no remunerado (HORELLI, BOOTH y GILROY, 2000). Propone un modelo de acción destinado a reorganizar las tareas fundamentales de la vida cotidiana en los barrios, reuniendo en el ámbito local empleos, servicios e infraestructuras para la realización de tareas que ahora están diseminadas en el espacio urbano. Para ello acuña una tercera noción, la del *nivel intermediario*, una estructura de apoyo a los residentes, independientemente de su género y edad, que se encuentra a medio camino entre el sector público, el sector privado y las familias.

Basándose en estos conceptos Horelli, Booth y Gilroy llevaron a cabo en la segunda mitad de la década de 1990 un proyecto financiado por la Unión Europea, dentro del Programa de Acción para la Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres titulado *EuroFEM- Red para el Género y los Asentamientos Humanos* (HORELLI, BOOTH y GILROY, 2000), a través de cual identificaron cerca de sesenta prácticas, cuyos resultados merecerían ser traducidos al español (Fig.-3). El punto de partida de este estudio consistió en preguntarse de qué modo se llevan a cabo actualmente las tareas de la vida cotidiana, con qué coste económico y con qué coste en términos de tiempo, y en identificar de qué manera algunas tareas que actualmente son llevadas a cabo individualmente por cada mujer en su hogar, pueden ser realizadas colectivamente sin pérdida de calidad o de tiempo. Por ejemplo, organizar a nivel de grupo de vecinos el cuidado de los niños después del colegio, o pagar a alguien para que lo haga. Según el contexto cultural y político, este tipo de respuestas compartidas a los problemas se puede organizar, bien en forma cooperativa (posible en países con tradición de asociacionismo y participación ciudadana), bien a través del mercado (preferida en los países de tradición liberal), o bien como un servicio público (posible en los países de tradición socialdemócrata, y, para algunos tipos de tareas, también en los de tradición cristianodemócrata). Es decir, la noción del *nivel intermediario* es lo suficientemente amplia como para permitir una variedad de soluciones acordes con el contexto de cada país, que además no son excluyentes sino que en un mismo lugar pueden complementarse entre sí.

En realidad este tipo de propuestas para introducir criterios de eficiencia a través de las economías de escala en la organización del trabajo doméstico no son algo nuevo. Desde mediados del siglo XIX en Estados Unidos y en Inglaterra florecieron las propuestas y algunos experimentos muy similares a los que proponen las promotoras de EuroFEM. HAYDEN (1981) documenta por ejemplo la actividad de Melusina Fey Peirce, cuyas propuestas de organización cooperativa del trabajo doméstico alcanzaron gran resonancia tanto en Estados Unidos como en Inglaterra hasta bien entrado el siglo XX.

Peirce propuso desde 1868 trasladar a la esfera económica los productos del trabajo doméstico —comida, lavandería y planchado, confección de ropa— a

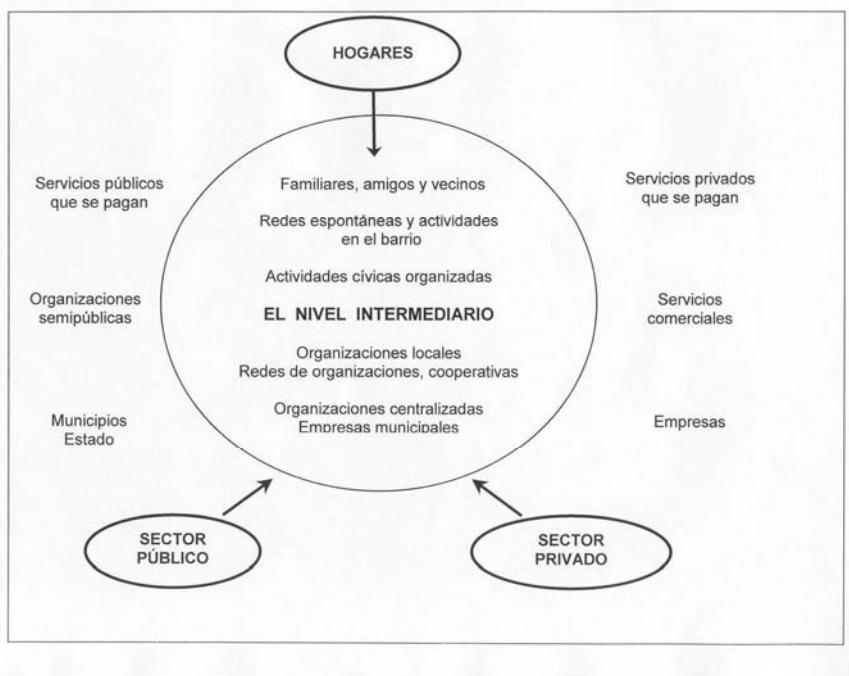


Fig. 3.- El nivel intermediario. (Fuente: L. HORELLI, Ch. BOOTH y R. GILROY, The EuroFEM Toolkit for Mobilizing Women into Local and Regional Development, 1998-2000).

través de cooperativas de mujeres que organizarían este trabajo según criterios de economías de escala y de división del trabajo a través de la especialización, inspirados directamente en la organización del trabajo industrial del capitalismo entonces en auge. Estas cooperativas cobraban un precio a las familias por trabajo realizado (en este caso, familia significa hombres), y este precio no sería alto gracias a las economías de escala, a la ausencia del beneficio empresarial, y a la mayor eficiencia de un trabajo organizado racionalmente y realizado por trabajadoras especializadas. Dispondrían de equipamiento técnico adecuado y de servicios destinados a sus trabajadoras, que tendrían jornadas de ocho horas y cobrarían sueldos equiparables a los de los varones en puestos cualificados. Como resultado, desaparecería la necesidad del servicio doméstico, casi siempre considerado ineficiente, las mujeres alcanzarían su independencia económica en este nuevo campo de la actividad económica no copado por los hombres, y aquellas que tuvieran intereses de otro tipo podrían dedicarse a actividades artísticas, intelectuales o científicas. Desde el punto de vista urbanístico, desaparecería la necesidad de disponer de una cocina y de sus espacios anejos en cada vivienda, que serían sustituidas por un edificio cada tantas viviendas donde se realizarían los trabajos domésticos de forma colectiva y según criterios racionales similares a los de la actividad industrial.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Peirce consiguió movilizar a las mujeres de su medio social, la clase acomodada de Cambridge,

En esta misma tradición Unwin propuso la construcción de grupos de viviendas con edificios destinados a servicios colectivos en 1901, y en 1909 construyó en Letchworth treinta y dos casas sin cocina con un edificio comedor común (Fig. 4). En 1915 y 1924 se construyeron en Lechtworth más viviendas según este modelo, que fue después replicado en Welwyn (MACDOWELL, 1983; HAYDEN, 1981). Al principio las mujeres se turnaban para cocinar en turnos de dos semanas, pero poco después se contrató a un cocinero. Hayden (1981), una de las pioneras en el análisis de la arquitectura y el urbanismo desde la perspectiva de género, nos cuenta como el propio Ebenezer Howard vivió en una de estas casas y expresó por escrito su satisfacción ante el hecho de que su mujer no tuviera que pasar su tiempo realizando las poco satisfactorias tareas domésticas. Este régimen colectivo de organización funcionó en las ciudades jardín hasta finales de la década de 1940. También en Inglaterra, durante la Segunda Guerra Mundial, para facilitar la incorporación de las mujeres a la economía de guerra, se crearon amplios programas de guarderías y de comedores colectivos, gestionados por los ayuntamientos, en las fábricas y en las escuelas (MCDOWELL, 1983).

Entre las experiencias contemporáneas se pueden destacar los treinta centros de recursos para mujeres financiados en varios países europeos por la UE como un programa piloto dentro de RECITE II, incluyendo uno en Canarias (HORELLI, 2002), la experiencia italiana de organización del tiempo (Boccia, 1996), o las cooperativas de viviendas canadienses (ANDREW y MILROY, 1991) y las viviendas públicas con servicios compartidos suecas y vienesas, denominadas *co-viviendas* (BOOTH y GILROY, 1999).

Los centros de recursos son infraestructuras que favorecen la capacitación, la inserción laboral y el apoyo profesional a las mujeres. Se trata de espacios pequeños, pisos con cinco o seis habitaciones y cocina, que ofrecen espacio para trabajar con infraestructuras informáticas adecuadas, para conferencias, comidas y exposiciones de arte. El centro finlandés, localizado en una alejada región rural cerca de la frontera rusa y replicado en otros municipios menores de su entorno, formó y promocionó profesionalmente, en el año y medio de duración del proyecto, a 200 mujeres, creó 40 empleos, 12 nuevas empresas, y 12 proyectos de desarrollo, además de redes de apoyo locales, regionales e internacionales en las que fueron movilizadas más de 3.000 personas. Una vez concluido el proyecto, el centro se ha convertido en una compañía limitada. Este proyecto ha conseguido hacer visibles y respetadas las actividades económicas

---

Massachusetts, y consiguió poner en práctica una de estas cooperativas, que funcionó durante tres años, hasta que tuvo que cerrar fundamentalmente como consecuencia del boicoteo de los maridos. A pesar de este fracaso, su labor divulgadora tuvo gran repercusión. Merece la pena citar aquí el análisis que hace Hayden de su legado: "Peirce tomó varios ideales de su tiempo, populares pero incompatibles –desarrollo tecnológico, cooperación voluntaria, separatismo doméstico y organización feminista—y llevó cada uno a su conclusión lógica. Los capitalistas no pudieron aceptar su ideal de cooperación no lucrativa. Los socialistas no entendieron su separatismo feminista. Para los defensores conservadores de la "esfera de la mujer", el énfasis en la autonomía económica de las mujeres no era aceptable. Las mujeres más radicales encontraron frustrante su insistencia en que debían enfrentarse con las cuestiones políticas y económicas que derivaban de sus vidas domésticas. En suma, tenía un don para hacer que todo el mundo se sintiera incómodo porque se enfrentó a la opresión interrelacionada del género y la clase de un nuevo modo." (HAYDEN 1978: 419)



Fig. 4.- Agrupación de viviendas con edificio para usos comunes, según el diseño de Unwin para la ciudad jardín de Lechtworth (Fuente: UNWIN, Raymond, *Town planning in practice*, 1909).

realizadas por las mujeres, quienes han visto así incrementado no sólo su capital económico sino también su capital social, cultural y psicológico.

En Italia hace un tiempo que se discuten formas de modificar el reparto desigual del tiempo entre hombres y mujeres para promover una mayor igualdad en el reparto tanto en la esfera privada como en la esfera pública (BOCCIA, 1996). Entre muchas propuestas, la que de momento ha sido puesta en práctica en un número considerable de ciudades se refiere a los horarios de apertura de servicios y comercios. La experiencia de los municipios italianos se basa en una ley de 1990 que permite a los alcaldes poner en práctica los medios necesarios para armonizar el tiempo de atención al público de los servicios con las necesidades de la población, extendiendo los horarios de apertura de la administración pública, los comercios, los servicios culturales y sociales, etc., para hacerlos compatibles con los horarios de las personas que trabajan. Esta experiencia pionera está siendo replicada en otros países, por ejemplo en Francia donde se aplica como política nacional.<sup>13</sup>

Las cooperativas de viviendas canadienses construidas a partir de la década de 1980 se amparan en la legislación de cooperativas que en Canadá sustituye desde 1973 la política de vivienda pública nacional por una política gestionada a niveles locales y promovida por cooperativas y organizaciones sin fines lucrativos (Figs. 5a, 5b). Esta reorientación de la política de la vivienda ha sido aprovechada por grupos de mujeres, muchas de ellas cabezas de familia, que son el segmento de la población canadiense con mayores problemas de acceso al mercado inmobiliario. La promoción por parte de las mismas mujeres que después van a vivir en los edificios permite a estas cooperativas diseñar las viviendas y espacios comunes de acuerdo con sus necesidades específicas, y ello ha dado lugar a una gran diversidad de soluciones arquitectónicas e innovaciones tipológicas que combinan espacios comunes de apoyo mutuo e instalaciones apropiadas para los niños (algunas tienen incluso el servicio de guardería como parte del proyecto), con la máxima privacidad de los espacios de cada vivienda. Algunas de estas cooperativas ofrecen soluciones para mujeres solas con hijos, que necesitan apoyo mutuo para resolver las múltiples tareas cotidianas, otras incluyen familias de diferentes tipos (convencionales, multigeneracionales, monoparentales), con viviendas que responden a sus necesidades vitales diferenciadas. El régimen cooperativo no se refiere sólo a la etapa de promoción, sino también a la tenencia, lo cual asegura la gestión común y participativa de los servicios y espacios comunes.

Las *co-viviendas* suecas se basan en la idea de realizar de manera compartida tareas que actualmente realizan las mujeres aisladamente en su casa. Estos edificios tienen una cocina común, un gran comedor, habitaciones para invitados, talleres, lavandería y sauna. Los residentes se turnan para cocinar durante la semana y para arreglar el espacio común. La realización conjunta de las tareas permite realizar economías de escala en la compra de provisiones, además de una reducción en el número de electrodomésticos y en el número de viajes necesarios para realizar las compras. Este es un ejemplo de la vinculación directa que existe entre las propuestas de apoyo a la vida cotidiana y la dimensión

---

<sup>13</sup> Véase [www.villes.gouv.fr/info/dossiers](http://www.villes.gouv.fr/info/dossiers).

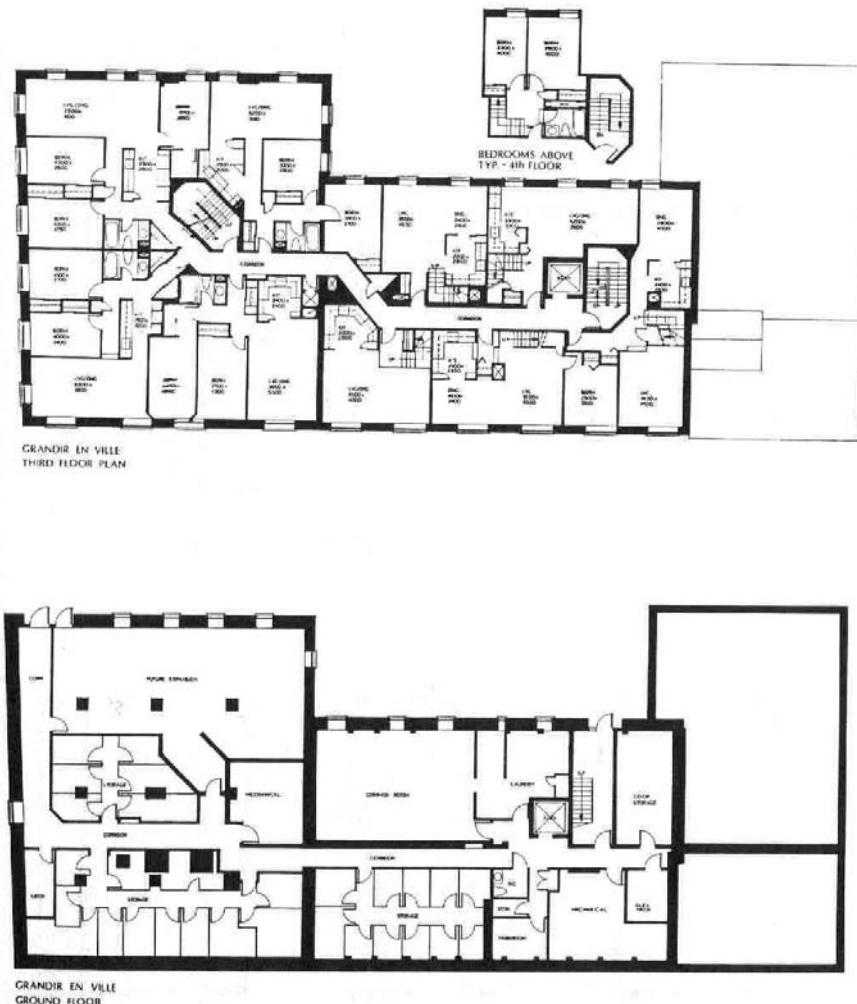


Fig. 5a.- Plantas. Ejemplos de cooperativas de viviendas canadienses (Fuente: C. ANDREW y E. M. MILROY (eds.), *Life Spaces. Gender, Household, Employment*, 1991).

propiamente medioambiental del desarrollo sostenible, al que no he hecho referencia más que tangencialmente más arriba al tratar la cuestión del transporte desde la perspectiva del género.

La experiencia vienesa es ligeramente distinta y con seguridad más exportable que la sueca. Se trata de un gran proyecto público iniciado por el ayuntamiento de Viena en 1992 con 359 viviendas. Este proyecto fue impulsado por la Oficina de Asuntos de las Mujeres, que propuso la construcción de un proyecto piloto pensado desde las necesidades específicas de las mujeres. Se pretendía que el criterio esencial de diseño fuera las necesidades de la vida

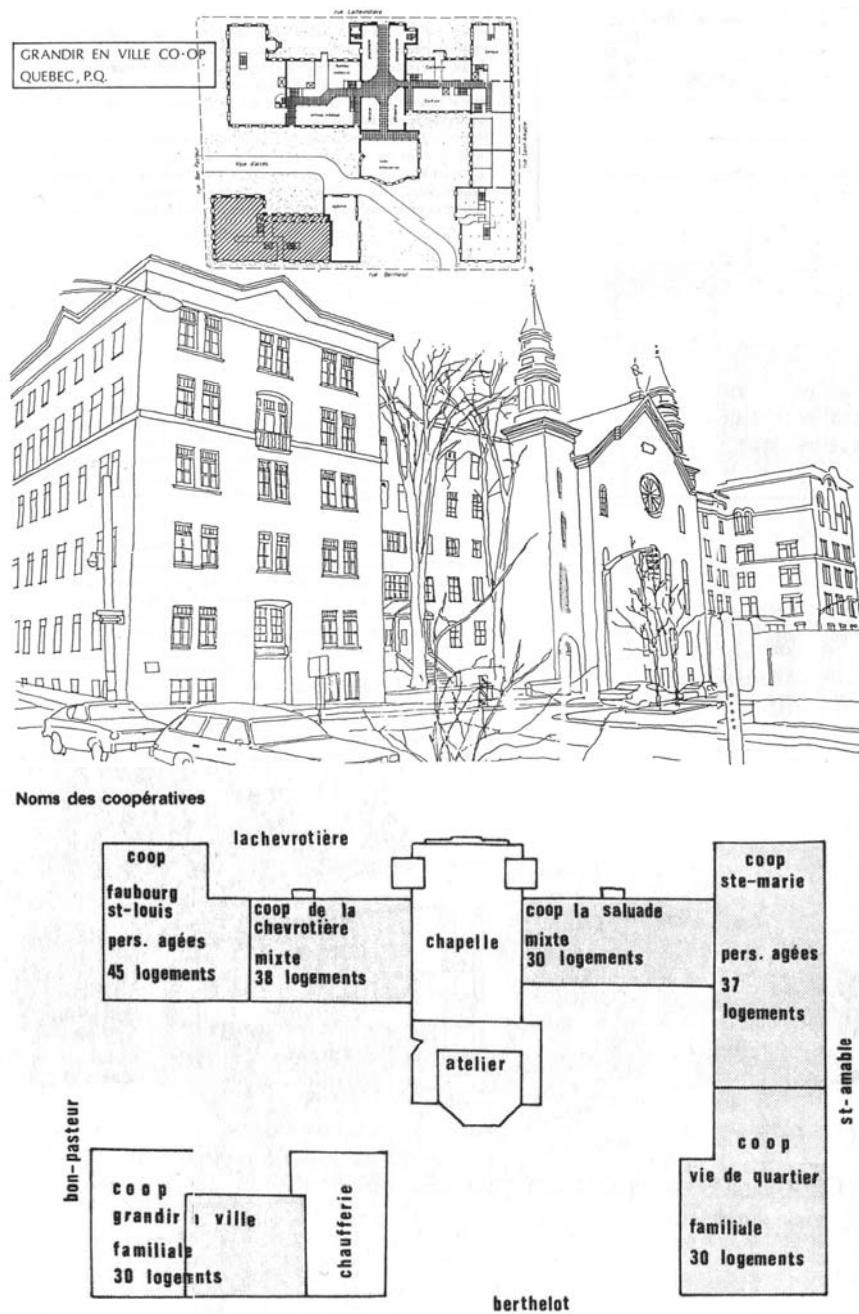


Fig. 5b.- Esquemas y vista. Ejemplos de cooperativas de viviendas canadienses (Fuente: C. ANDREW y E. M. MILROY (eds.), *Life Spaces.Gender, Household, Employment*, 1991).

cotidiana de quienes cuidan a otras personas, además de desempeñar un empleo. Para ello se pensó que el edificio debería ser diseñado por mujeres que conocieran esas necesidades por experiencia propia. Así se convocó un concurso de arquitectura sólo para mujeres, según un pliego de condiciones definido por un grupo de arquitectas jóvenes, basado en las directrices de la Ley Vienesa de Promoción de Vivienda. El pliego de condiciones incluía las necesidades de la vida cotidiana de las mujeres como elemento fundamental del diseño; también daba especial importancia a las relaciones entre el interior y el exterior e incluía una obligación de cooperación con arquitectos paisajistas, para asegurar una alta calidad del espacio libre.

El proyecto de conjunto ganador, adjudicado en 1993 a la arquitecta Franziska Ullmann, se centraba en facilitar la realización de las tareas de la vida cotidiana tanto en el interior de las viviendas, organizadas en torno a una gran cocina con espacio suficiente para realizar con comodidad estas tareas, con habitaciones grandes para todos, como en los espacios comunes, pensados para fomentar el encuentro, los jardines con espacios para juego de los niños (pensados para distintas edades y actividades), y al nivel del barrio, con equipamientos de proximidad (guardería, centro de comunicaciones, tiendas, policía, ambulatorio). En los espacios comunes se aplicaron criterios de diseño contra el crimen. También se incluyeron suficientes espacios de almacenamiento cómodos de acceso y los garajes se diseñaron de manera que pudieran ser usados para otras actividades cuando están vacíos. Casi todos los pisos tienen una terraza, un patio o un balcón grande, es decir, un espacio libre privado. Otros tres subproyectos para el diseño de edificios específicos fueron encargados a otras tres arquitectas. A partir de esta experiencia el ayuntamiento ha desarrollado una serie de criterios de diseño de viviendas con perspectiva de género que ahora deben cumplir todos los proyectos que reciben algún tipo de ayuda pública. Esta es una consecuencia de gran envergadura, pues en Viena prácticamente todas las viviendas que se construyen anualmente reciben algún tipo de subvención (Figs. 6a, 6b, 6c).

### Algunas implicaciones para España

La experiencia contemporánea de las mujeres nórdicas demuestra que la existencia de servicios universales de cuidado de las personas dependientes es una condición básica e indispensable, pero no suficiente, para promover la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en el empleo remunerado. Estos servicios liberan a las mujeres de una parte importante de las tareas de la vida cotidiana, pero a pesar de ello, la suma del trabajo que sigue siendo necesario para la organización de la vida familiar, más el trabajo en la esfera productiva, sigue representando una carga insostenible. Podemos distinguir por tanto dos niveles dentro del concepto de infraestructuras para la vida cotidiana: el primero, básico, es la provisión universal de servicios para el cuidado de las personas dependientes; el segundo, es la incorporación al sistema productivo o cooperativo de aquellas actividades ahora domésticas susceptibles de ser realizadas de manera compartida.

A diferencia del caso escandinavo, en el caso español el problema más urgente que se plantea ahora tiene lugar en el primero de estos dos niveles, el del

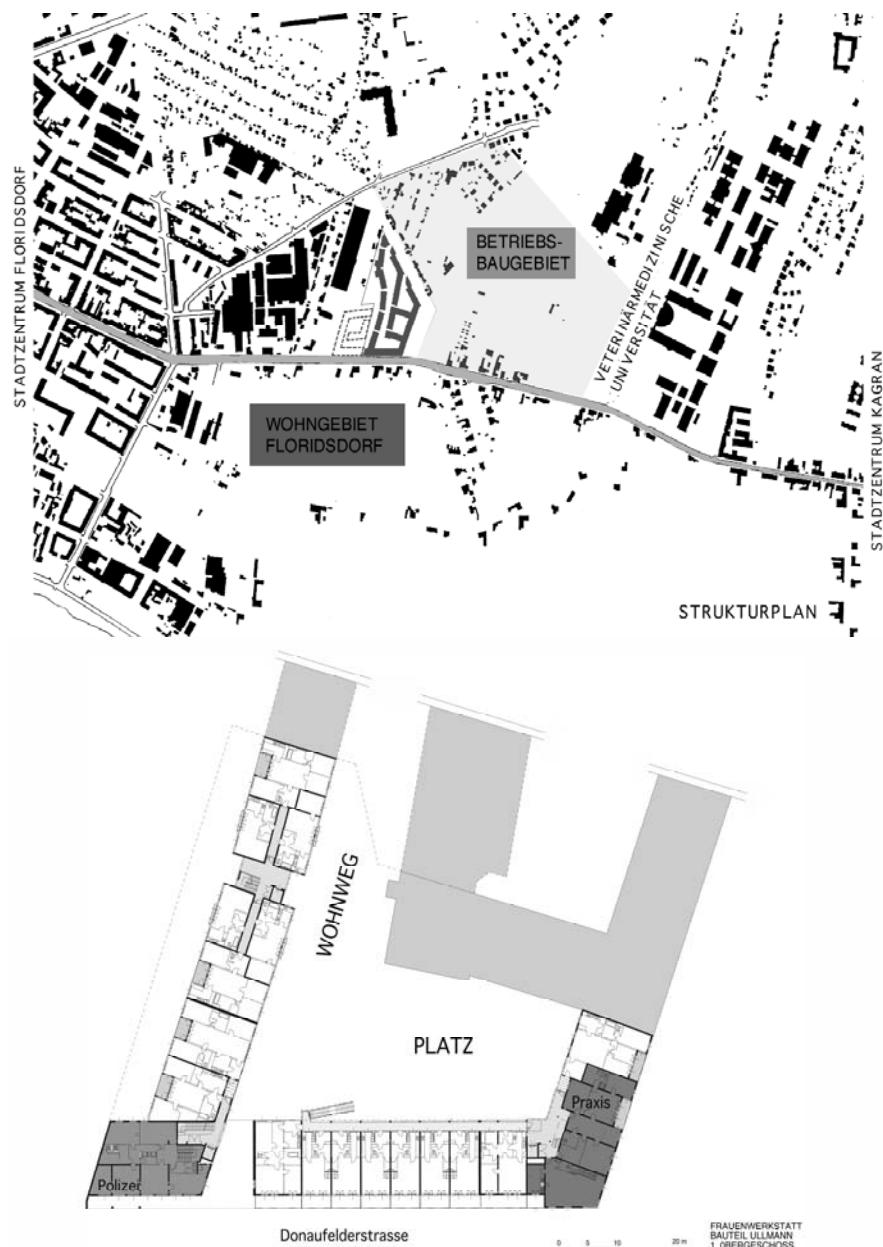


Fig. 6a.- Situación y Plantas. Proyecto de viviendas públicas Frauenwerkstadt, Viena, diseñado por mujeres aplicando la noción de infraestructuras para la vida cotidiana (Fuente: Franziska Ullmann, arq).

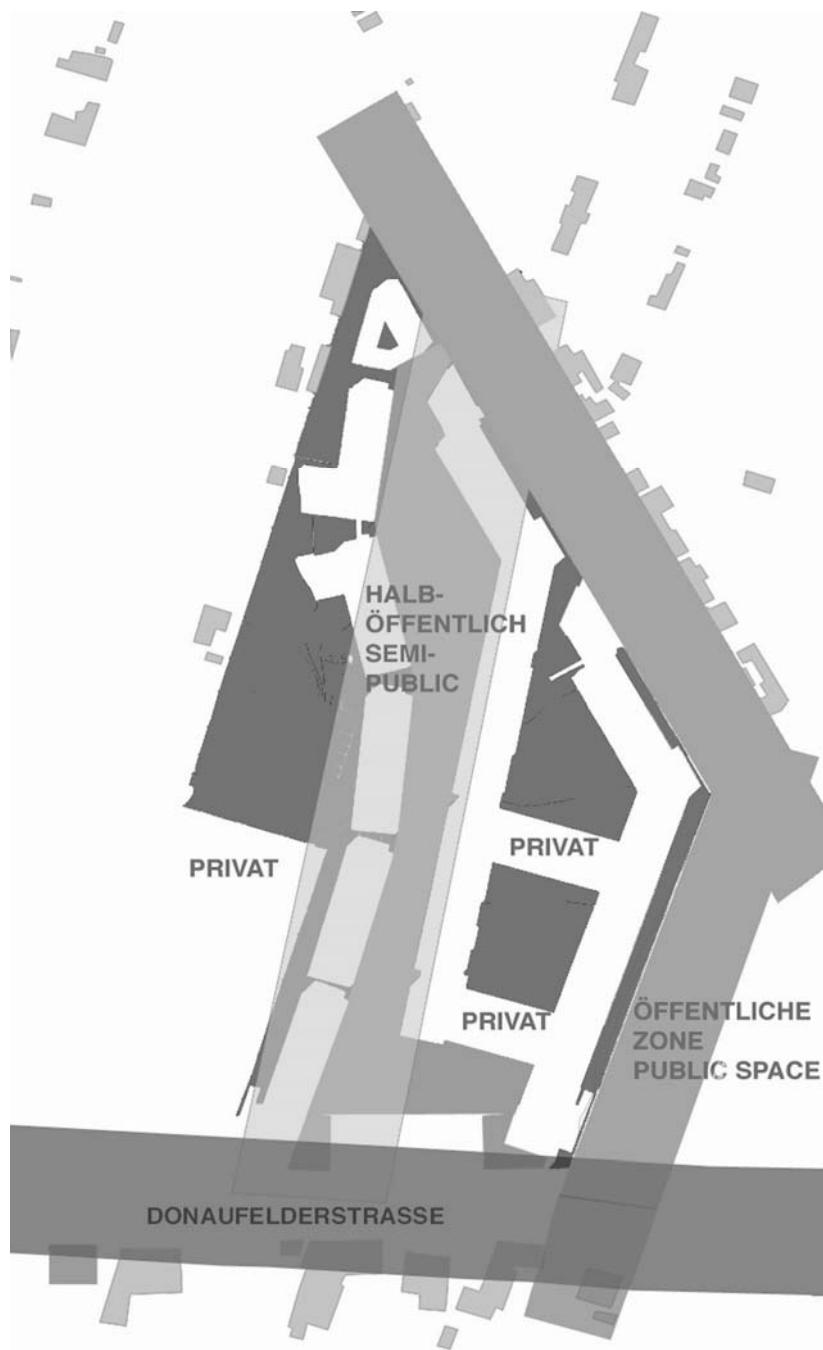


Fig. 6b- Esquema. Proyecto de viviendas públicas Frauenwerkstadt, Viena, diseñado por mujeres aplicando la noción de infraestructuras para la vida cotidiana (Fuente: Franziska Ullmann, arq).

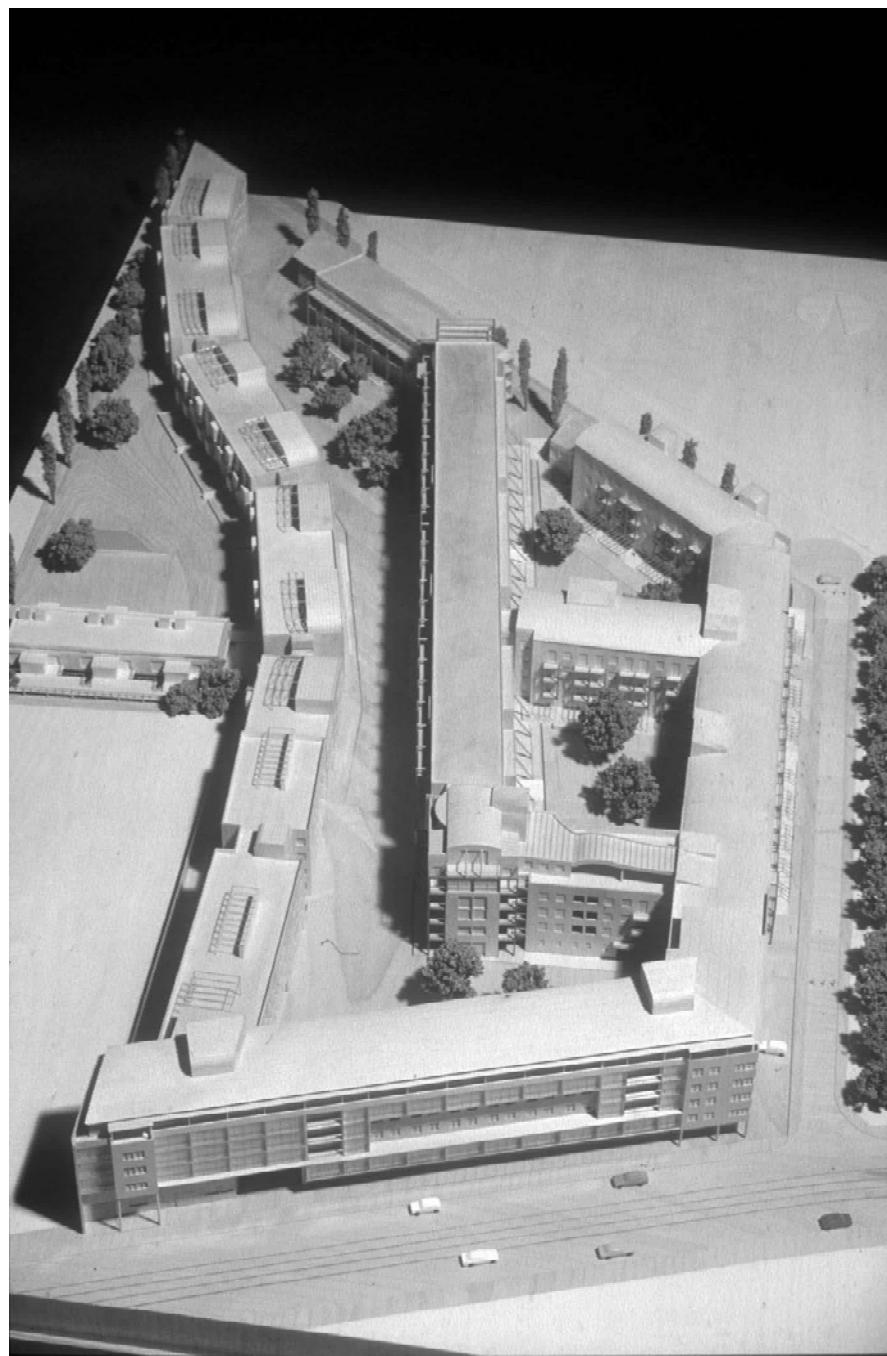


Fig. 6c.- Maqueta. Proyecto de viviendas públicas Frauenwerkstadt, Viena, diseñado por mujeres aplicando la noción de infraestructuras para la vida cotidiana. (Fuente: Franziska Ullmann, arq).

cuidado de las personas dependientes. Ya hemos hecho referencia al problema de la baja natalidad. La natalidad aumentaría en nuestro país si existiera una red universal de cuidado de niños entre 0 y 3 años que permitiera a las madres simultanejar sus deseos de maternidad con su necesidad de ganarse la vida. Las encuestas demuestran repetidamente que si las mujeres no tienen más hijos no es porque no quieran, sino porque no pueden. En el otro extremo, se plantea el problema del cuidado de los mayores. Hasta ahora este problema no ha sido evidente más que de modo parcial porque todavía las últimas generaciones de mujeres que han sido exclusivamente amas de casa han podido cuidar de sus mayores. En pocos años sin embargo estas mujeres, como los hombres, van a necesitar cuidados ellas mismas y no va a haber quien pueda dárselos dentro de sus familias. Con el alargamiento de la vida estas personas van además a necesitar cuidados durante mucho más tiempo que en épocas precedentes. Las nuevas generaciones de mujeres no van a estar dispuestas a hacer el sacrificio que hicieron sus madres y el apoyo de otras mujeres en la familia extensa tampoco existirá.

La demanda para la creación de redes universales de servicios para el cuidado de las personas dependientes va a ser una de las principales demandas políticas de la ciudadanía española en los próximos años. En Holanda por ejemplo, donde la cobertura de la atención infantil está lejos del modelo escandinavo, está a punto de aprobarse una ley para su universalización. Existen algunas estimaciones, realizadas por el profesor Navarro, de lo que supondría la puesta en práctica de tales servicios de atención a niños y ancianos, con sus equipamientos. En términos económicos supondrían alrededor de un punto del PIB; en términos de creación de empleo, más de 600.000 empleos directos. La financiación de una parte considerable de estos servicios podría obtenerse sin un aumento de impuestos, simplemente con una mayor racionalización del gasto y una definición distinta de las prioridades políticas e inversoras.<sup>14</sup>

El segundo nivel se refiere a las demás tareas relacionadas con la vida cotidiana que no implican cuidado de personas dependientes. Existen dos vías ante el problema que se plantea de cómo y quien hace estas tareas poco agradecidas pero indispensables para la vida de todos, hombres, mujeres, niños y mayores. La primera, indispensable a largo plazo, es un cambio de valores sobre la concepción del papel masculino en la familia que permita a los hombres asumir como normal un reparto equitativo de estas tareas. Esto permitirá dividir en dos los trabajos que no pueden ser realizados fuera del espacio doméstico. La segunda, que es la que nos ocupa aquí, es la construcción de entornos urbanos más sensibles a las necesidades de las personas en sus vidas cotidianas, por ejemplo, en lo referente al transporte y la accesibilidad de los servicios, o la seguridad de los espacios públicos, junto con la incorporación a la esfera del

---

<sup>14</sup> El profesor Navarro ha estimado por ejemplo que el coste de proveer los servicios de atención a los ancianos en sus casas es equivalente a lo que actualmente se gasta el erario público en productos farmacéuticos como consecuencia del bajo nivel de utilización de productos genéricos. Vicenç NAVARRO, "La familia en España", en *El País*, 19 de enero de 2002, p.14. Trasladando este razonamiento al campo de la inversión en infraestructuras podríamos hacer el cálculo de cuál sería el coste equivalente, en Kms de autopista, de las guarderías y residencias de ancianos que necesita la población.

trabajo remunerado de todas las tareas que sean susceptibles de ser realizadas colectivamente, sea ello de modo cooperativo, empresarial o como un servicio social. Para ello, muchas veces basta con la existencia de un simple espacio común en un conjunto de viviendas.

Esto implicaría una reconceptualización y actualización de la noción de equipamiento en nuestro sistema de planeamiento, notablemente, en lo referente a su tamaño y localización. A diferencia de los equipamientos que fueron necesarios en el período de instauración de los servicios sociales básicos, la sanidad y la educación, que requerían por lo general edificios únicos y grandes parcelas, los equipamientos que ahora se necesitan para facilitar la vida cotidiana, salvo algunos como las residencias de ancianos, son a menudo de pequeño tamaño y muchas veces ni siquiera necesitan estar localizados en parcela propia. Lo que sí necesitan es estar imbricados en el tejido residencial, accesibles y dispersos por todo el espacio urbano para que todas las familias tengan acceso a los servicios que pueden ofrecer. En particular en proyectos de nueva planta sería relativamente sencillo experimentar con propuestas de viviendas con servicios compartidos según los modelos canadienses y vieneses. No me cabe duda de que proyectos de este tipo tendrían gran éxito comercial.

Los conceptos de *nueva vida cotidiana* y del *nivel intermediario* ponen en cuestión nociones bien asentadas en el pensamiento urbanístico como son las que contraponen la idea de equipamiento a la idea de infraestructura. La consideración habitual de las guarderías y de los servicios de apoyo a la vida familiar como equipamientos y como gasto social, más que como infraestructuras y como inversión, aunque cada vez se habla más de inversión en capital humano, asegura su relegación en la escala de las prioridades políticas. Por ello me parece un hallazgo la expresión *infraestructuras para la vida cotidiana*, que enfatiza, por un lado, la importancia de estos servicios no sólo por cuestiones de igualdad, sino por razones de eficiencia económica, y, por otro lado, porque al hablar de mejorar y facilitar la vida cotidiana se habla de algo que beneficia a todos, hombres y mujeres, niños y mayores por igual. El término *infraestructuras para la vida cotidiana* expresa la evidencia de que el problema de resolver las tareas de la vida cotidiana es un problema político de todos y no un problema individual de las mujeres.

La incorporación de las mujeres a la vida económica es un proceso irreversible, sin posibilidad de vuelta atrás, que está fomentado no sólo por su derecho a la igualdad, sino también por el incremento del coste de la vida y el estancamiento de los salarios, que exigen dos empleos en cada familia para mantener el mismo nivel de vida. Los empresarios ya lo están empezando a entender y hay empresas que incluyen guarderías entre sus instalaciones. A medida que aumente su independencia económica aumentará también la independencia personal y política de las mujeres. El voto femenino será cada vez más buscado, de hecho ya lo está siendo, y los políticos, para salir elegidos, tendrán primero que abrir los ojos y ver la existencia de sus necesidades y después que acceder a sus demandas.

### Bibliografía

- ANDREW, Caroline, y MILROY, E. Moore.(eds). *Life Spaces. Gender, Household, Employment.* 2<sup>a</sup>. ed. Vancouver, Canada: UBC Press, (University of British Columbia, Press), 1991.
- BOCCIA, Teresa. *Le politiche temporali nel Mezzogiorno d'Italia: i casi di Napoli, Catania e della Basilicata*, atti Convegno Internazionale Eurofem. Aosta, 1996.
- BOFILL LEVI, Anna; DUMENJO MARTI, Rosa Maria; SEGURA SORIANO, Isabel. *Las Mujeres y la ciudad: manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género*. España: Fundación María Aurelia Capmany, 1998.
- BOOTH, Ch., DEARKE, J. y YEANDLE, S. *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. Madrid: Narcea, 1998.
- Gender mainstreaming, conceptual framework, methodology, and presentation of good practices. Final report of activities of the group of specialists on mainstreaming*. Council of Europe, 1998.
- ESPING ANDERSEN, Gosta. *The Social Foundations of Postindustrial Economies*. Oxford University Press, 1999.
- FLAQUER, Lluís, *Políticas familiares en Europa*. Barcelona: Fundación La Caixa, 2000.
- GARBER, Judith A. y TURNER, Robyne S. (ed.). *Gender in Urban Research, Urban Affairs Annual Review*. Sage, 1995.
- GILROY, R. y BOOTH, C. "Building Infrastructure for Everyday Lives", *European Planning Studies*, 1999, 7.3: 307-324.
- GILROY, R. y BOOTH, C. "The Role of a Toolkit in Mobilising Women in Local and Regional Development", *Local Economy*, 2000, Vol. 15(1), 9-17.
- GOODCHILD, Barry. "Housing Design, Urban Form and Sustainable Development", *Planning Practice and Research*, 65, no. 2 (1994), pp.143-57.
- GREED, Clara. *Women & Planning; Creating Gendered Realities*. London - New York: Routledge, 1994.
- HAYDEN, D. *The Grand Domestic Revolution*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1981.
- HAYDEN, D. "Melusina Fay Peirce and cooperative housekeeping", *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol.2, No.3, 1978, pp. 404-420.

- HORELLI, L. "European women in defense of place, with a focus on resource centers in Finland", *Development*, 45-1, 2002.
- HORELLI, L. (ed.) *Proceedings of the EuroFEM International Conference on Local and Regional Sustainable Human Development from the Gender perspective*. Hämeenlinna: EuroFEM, 1998.
- HORELLI, L. y VEPSEA, K. "In search of supportive structures for everyday life", en ALTMAN, I. y CHURCHMAN, A. (eds.) *Women and the Environment*. Nueva York: Plenum Press, 1984.
- HORELLI, L., BOOTH, C. y GILROY, R. *The EuroFEM Toolkit for Mobilising Women Into Local and Regional Development*. Revised version. Helsinki: Helsinki University of Technology, 1998-2000.
- JOHNSTON, R.J. et al. *The Dictionary of Human Geography*. 4<sup>a</sup>. edición. Oxford: Blackwell, 2000.
- KOSKELLA, Hille. *Fear, Control And Space; Geographies of Gender, Fear of Violence, and Video Surveillance*. Finland: Helsingin yliopiston maantieteen laitos, 1999.
- MATRIX. *Making Space: Women and the Man Made Environment*. London: Pluto, 1984.
- MAZEY, Sonia. *Gender mainstreaming in the EU. Principles and practice*. Londres: London European Research Center, University of London, 2001.
- MCDOWELL, Lynda. "Towards an understanding of the gender division of urban space", en *Environment and planning D: Society and Space*, 1983, Vol. 1, pp. 59-72.
- MICHAUD, Anne, et al. *Une ville à la mesure des femmes, le rôle des municipalités dans l'atteinte de l'objectif d'égalité entre hommes et femmes*. Montreal: Ville de Montreal, 1997.
- MINACA, Monique; MAYERL, Roland, et al. *Charte Européenne des Femmes dans la Cité (Carta Europea de las mujeres en la ciudad)*. 1<sup>a</sup>. ed. Bruselas: Comisión Europea, DG V, 1994.
- A Cookbook for Grass-Roots Planning*. Oslo, Norway: Ministry of Environment, 1993.
- MORENO, Luis. "Supermujeres y bienestar", *Claves*, 111 (2001), pp.49-53.
- NAVARRO, Vicenç. *Globalización económica, poder político y estado del bienestar*. Barcelona: Ariel, 2000.
- Women in the City: Housing, Services, and the Urban Environment*. París, OECD, 1995.
- REEVES, D. "Mainstreaming Equality to achieve socially sustainable development; an examination of the gender sensitivity of strategic plans in the UK with implications for practice and theory". Paper presented at the *ESRC Seminar*

*Series, the Interface between Public Policy and Gender Equality.* Sheffield: Hallam University, April. 2000.

RITZDORF, Marsha. "A Feminist Analysis of Gender and Residential Zoning in the United States." *Women and the Environment; Human Behavior and Environment, Advances in Theory and Research.* eds. Irwin Altman, and Arza Churchman, 255-80. Vol. 13. New York: Plenum Press, 1994.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés. *Urbanismo con perspectiva de género.* Sevilla, Instituto Andaluz de la Mujer, Junta de Andalucía y FSE, 2004.

SANDERCOCK, Leonie and FORSYTH, Ann. "A Gender Agenda: New Directions for Planning Theory", *Journal of the American Planning Association*, 58 , no. 1, 1992.

TOBÍO, Constanza, DENCHE, Concha (eds.). *El espacio según el género. ¿Un uso diferencial?* Serie Documentos, 15. Madrid: Comunidad de Madrid, Dirección General de la Mujer, 1995.

VALENTINE, Gill. "Women's fear of violence and the design of public space", *Built Environment*, 16, 4, 1990, pp. 288-313.



## **LA CIUDAD DEL TODO URBANIZABLE: ESTRATEGIAS DEL SECTOR INMOBILIARIO Y NUEVAS E INSOSTENIBLES FORMAS DE URBANIZACIÓN.**

**THE CITY OF “THE ALL DEVELOPABLE LAND”:  
STRATEGIES OF THE REAL ESTATE AND NEW AND  
UNSUSTAINABLE WAYS OF URBANIZATION**

Basilio Calderón Calderón\*

### **RESUMEN**

Desde finales del siglo XX las empresas inmobiliarias –promotores y constructores- han modificado sus tradicionales estrategias con objeto de ganar tamaño para poder competir en nuevos territorios, diversificando las áreas de negocio o invirtiendo en el exterior. Merced a ello se ha reforzado su posición monopolística a costa de encarecer y hacer muy difícil el acceso a la ciudad, con el comportamiento cómplice de las propias instituciones públicas, manifiestamente incapaces de contener la extrema voracidad del sector.

**Palabras clave:** promoción inmobiliaria, empresas constructoras, patologías urbanas.

### **ABSTRACT**

Since the end of twentieth century, real estate companies –property developers and builders- have modified their traditional strategies in order to obtain more land to compete in the new territories, diversifying business areas and investing outside. Thanks to it, their monopolistic position has been reinforced even making, with the necessary aid of the institutions, the access to the cities much more difficult and expensive, being those institutions completely unable of stopping the sector extreme voracity.

**Key words:** Real Estate, Building Companies, Urban pathologies.

---

\* Profesor titular del Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid.

La necesidad de competir ha transformado profundamente el sentido de las políticas urbanas y obviamente el carácter de la ciudad. Las primeras, que históricamente habían tenido cierto sentido social, se han convertido en políticas de crecimiento, en las que el fomento de la competitividad y el desarrollo de estrategias orientadas a la promoción de la economía local en alianza con el capital privado, han pasado a ser prácticamente la única motivación.<sup>1</sup> Y al tiempo, la ciudad ha perdido personalidad y carácter, así como las referencias de los lugares, en términos de objetos urbanos, estilos arquitectónicos, hábitos culturales, estructura y morfologías urbanas; unos objetos que ahora podrían pertenecer por igual a cualquier lugar del mundo, sin mayores referencias locales, ya que, en palabras de Francesco Rutelli, alcalde de Roma, el objetivo no es otro que la ciudad -en su caso la ciudad de Roma- "...se dote de contenidos -y de formas- que puedan entenderse indistintamente en Pekín, Montevideo o Sydney".<sup>2</sup> Pero lo más significativo ha sido, sin duda, la estrategia para poner en valor las periferias con objeto de seguir alimentando el negocio inmobiliario. Es por ello por lo que ya no se ven desplazadas a la periferia las actividades incompatibles, como sucedía en la ciudad tradicional europea, o la residencia, como en la formación del suburbio anglosajón, sino que son las funciones y elementos emblemáticos de la centralidad las que abandonan las localizaciones tradicionales para colonizar un nuevo territorio suburbano.

La consecuencia necesaria de todo ello habría sido, por una parte, un incremento de la presencia y agresividad del sector financiero en el mercado inmobiliario, un espectacular desarrollo de nuevas formas de marketing urbano para promocionar y manipular la imagen de la ciudad, el desarrollo de formas de urbanización manifiestamente insostenibles y un incremento de lo que en términos generales podríamos denominar desigualdad: de acceso a la vivienda, de acceso a los servicios urbanos, de acceso, en definitiva, a la ciudad.

### **Instalados en una confortable desigualdad: más viviendas construidas y más dificultad para adquirirlas**

A partir de mediados de los años noventa del siglo XX se asiste en España a un desarrollo espectacular del sector de la promoción inmobiliaria que viene a romper con alguna de las limitaciones estructurales que caracterizaba a un sector que aporta casi el 3 % del PIB español. El sostenido e imparable incremento del precio de las viviendas, la falta de inversiones alternativas y el brusco hundimiento bursátil del sector de las telecomunicaciones -sector de moda en el último quinquenio del siglo pasado- ha dado lugar a un periodo de bonanza en la actividad constructiva sin precedentes, acentuando el carácter de sector refugio y fiscalmente opaco que tradicionalmente ha tenido la propiedad inmobiliaria en España. Prueba de ello es el hecho de que, desde el comienzo del ciclo expansivo del mercado inmobiliario en 1997, se han iniciado en España cerca de tres millones de viviendas que, considerando sus valores de tasación

---

<sup>1</sup> HALL, P.- Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX. Ed Serbal. Barcelona 1996.

<sup>2</sup> RUTELLI, F.- "Roma, indicadores urbanos de calidad y desarrollo de la ciudad", en MARAGALL, P.- *Europa próxima*. Barcelona, 1999, pág. 171.

medios, han supuesto más de 24,2 billones de pesetas de inversión en nueva vivienda por parte de las familias; es decir, con una media que supera los 6 billones de inversión anual, solo en viviendas nuevas<sup>3</sup>: un volumen de actividad que ha estimulado la aparición de miles de pequeñas empresas oportunistas vinculadas al sector inmobiliario que aprovechan la coyuntura y vienen a acentuar su tradicional minifundio empresarial; pero que al tiempo, ha servido para que algunas grandes empresas hayan tomado conciencia de sus limitaciones, en especial de su pequeño tamaño, en relación con las empresas dominantes en europa. Y desplegando diversas iniciativas para ganar tamaño por medio de las fusiones o adquisiciones y mejorar su posición relativa en la Unión Europea; y es que, las inmobiliarias españolas son pocas y no tienen prácticamente relevancia como sector, por lo que, en realidad . “son un cero a la izquierda en las carteras de los inversores internacionales”.<sup>4</sup>

Además de razones de carácter estructural como las relacionadas con las obligaciones que impone la Ley Orgánica de la Edificación en materia de garantías y seguros, la coyuntura para desarrollar estas estrategias empresariales era, por otra parte, idónea ya que prácticamente todas las empresas vienen repitiendo semestre tras semestre beneficios históricos. Sólo en los seis primeros meses del año 2001, la inmobiliaria Metrovacesa incrementó su beneficio en un 31%, y esperaba cerrar en año en torno al 25%, Vallehermoso mejoró su beneficio en un 48,5 al calor del espectacular incremento de la edificación residencial, Urbis un 71% , en tanto que Ferrovial Inmobiliaria aumentó sus beneficios entre Enero y Junio de 2001 en un 249,3%, por señalar tan sólo algunos ejemplos del dinamismo de este sector.<sup>5</sup> No es extraño que, en este contexto, el banco de inversión estadounidense Merrill Lynch elevase en Julio de 2001 sus previsiones sobre las inmobiliarias españolas; bastaba con observar el comportamiento bursátil de las cuatro mayores compañías que operan en el mercado continuo: las acciones de Metrovacesa subieron en el primer semestre de 2001 un 15,06%, las de Vallehermoso un 14,04 y si Inmobiliaria Colonial perdió un 3,15, para el citado banco es una garantía la seguridad y solidez de la cartera de oficinas que esta inmobiliaria posee en Madrid y Barcelona. Finalmente, Urbis, que también perdió en bolsa un 1,26%, asegura una rápida recuperación a la vista del éxito de su unión con Dragados Inmobiliaria que se tradujo en un incremento de los beneficios en los seis primeros meses del 2001 de 35,1 millones de euros, que representa nada menos que un 71%.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Servicio de estudios del BBVA. Situación inmobiliaria, Febrero 2001.

<sup>4</sup> [http://www.inmonoticias.com/entrevis/ENTRE\\_basagoiti.htm](http://www.inmonoticias.com/entrevis/ENTRE_basagoiti.htm)

<sup>5</sup> “Las inmobiliarias, en la cresta de la ola”. *El País*, Negocios, Año XIV, n1 818 , 8 de Julio de 2001, pág. 5.

<sup>6</sup> “Merrill Lynch eleva sus previsiones sobre las inmobiliarias españolas”. *Expansión Directo*, 31 de Julio de 2001.

**Cuadro 1.- Viviendas construidas-rehabilitadas y demolidas 1900-2002**

AÑO	Viviendas a construir (1)	Viviendas creadas en rehabilitación (2)	Viviendas a demoler (3)	Total viviendas (1+2-3)
<b>1990</b>	224.739	8.692	13.706	219.725
<b>1991</b>	206.728	8.659	11.071	204.316
<b>1992</b>	218.577	8.715	10.084	217.208
<b>1993</b>	212.463	10.341	8.230	214.574
<b>1994</b>	226.812	10.402	8.622	228.592
<b>1995</b>	271.464	11.066	8.857	273.673
<b>1996</b>	256.151	9.805	8.346	257.610
<b>1997</b>	292.996	13.459	10.491	295.964
<b>1998</b>	350.431	13.655	12.638	351.448
<b>1999</b>	392.208	12.624	13.947	390.885
<b>2000</b>	438.620	14.222	15.101	437.741
<b>2001</b>	397.389	15.236	16.018	396.607
<b>2002</b>	407.910	14.160	16.195	405.875

Fuente: Ministerio de Fomento, Boletín de 17-02-2004. [www.mfom.es](http://www.mfom.es) (elaboración propia)

Pero, sin cuestionar el éxito y restar un ápice de legitimidad a este conjunto de beneficios, no conviene olvidar que una buena parte de ellos, reposan sobre el gigantesco esfuerzo familiar que representa la adquisición de una vivienda cuyo precio viene incrementándose entre el 14 y el 18% en los tres primeros años del siglo, es decir más de 5 veces el IPC anual<sup>7</sup>. Un crecimiento desproporcionado que exige un enorme esfuerzo familiar para la adquisición de una vivienda ya que, a pesar de tener los tipos de interés más bajos de Europa, España es uno de los países donde el esfuerzo de una familia para adquirir una vivienda, es más elevado en intensidad y en tiempo debido a que la mejora de la financiación –descenso de los tipos de interés- se ha compensado con un brutal incremento del coste de adquisición. De modo más concreto y como se puede apreciar en el cuadro 2, España es el cuarto país de los quince reseñados, donde una familia realiza mayor esfuerzo para la compra de la vivienda (un 34,4%), un 0,92% más que la media europea. El país que menos esfuerzo dedica en la compra de la vivienda es Francia, con un 29% de la renta familiar, seguido de Bélgica, que dedica un 30 % de la misma. En el lado opuesto se encuentra Grecia que, con un 40,5%, es el país en el que más esfuerzo se hace en la compra de la vivienda

<sup>7</sup> El precio de la vivienda libre subió el 15,5 % en el segundo trimestre del año 2001 respecto al mismo periodo del año anterior, alcanzando las 171.430 pts. por metro cuadrado construido, cifra que esconde grandes diferencias ya que frente a los 271.800 pts del País Vasco o las 260.200 de Madrid, el precio por metro cuadrado en Extremadura fue de 83.300. *El País*, 27 de Agosto de 2001, pág. 51. En el tercer trimestre de 2000, las condiciones de financiación permitían, a los hogares con un único salario medio el acceso a una vivienda de 13,3 millones de pesetas siempre que su capacidad de pago no sobrepasara una tercera parte de los ingresos. Sin embargo, a los precios actuales, el acceso a una vivienda de tipo medio supone un grado de esfuerzo de casi el 40% del salario bruto. *Situación Inmobiliaria*. Febrero 2001. Servicio de estudios del BBVA.

seguido de Portugal con un 36,1%.<sup>8</sup> En una primera aproximación puede deducirse de este hecho que, si teniendo los tipos de interés más bajos de Europa el esfuerzo familiar para adquirir una vivienda es de los más elevados las causas hay que buscarlas tanto en la menor renta familiar, como y sobre todo en el mayor precio de las viviendas, hecho que explicaría la fortaleza que en los primeros años del siglo XX caracteriza al sector de la construcción y promoción inmobiliaria.

**Cuadro 2.- Tipo de interés hipotecario y % del salario que se dedica a la compra de una vivienda (primer semestre de 2001)**

PAÍS	Interés hipotecario	Esfuerzo familiar (% salario)	PAÍS	Interés hipotecario	Esfuerzo familiar (% salario)
Alemania	5,78	34	Holanda	5,99	33,3
Austria	6,24	34,8	Inglaterra	6,9	32,4
Bélgica	6,58	30	Irlanda	5,98	31,5
Dinamarca	6,8	33,2	Italia	6,88	34,9
España	5,6	34,4	Noruega	6,9	32,6
Finlandia	5,87	32,6	Portugal	6,4	36,1
Francia	6,96	29	Suecia	6,4	33
Grecia	7,02	40,5	Media europea	6,42	33,48

Fuente: Asociación Hipotecaria Española y Banco Central Europeo

Y tan desproporcionado esfuerzo no puede imputarse exclusivamente a la falta absoluta de suelo, como habitualmente se proclama, sino al escaso grado de movilización del mismo por interés del binomio propiedad-promoción, por el escaso grado de elaboración del planeamiento de desarrollo y por la larga compleja y técnicamente disuasoria tramitación urbanística que convierte a todo el sistema en extremadamente ineficiente<sup>9</sup>. En los 3.320 municipios que a finales de 1992 tenían plan en España se desarrollaba como media "un plan parcial cada 8 años" y según J.R. Gancedo "...el tiempo total acumulado que viene siendo necesario en España para transformar el suelo en solar edificable, y por tanto para poder ofertar al mercado dicho solar, oscila, como media, entre un mínimo de siete años y un máximo superior a 20 años".<sup>10</sup> Con la particularidad añadida de que la promoción residencial está en manos básicamente de promotoras muy

<sup>8</sup> [http://www.inmonoticias.com/inter/europa\\_viv.HTM](http://www.inmonoticias.com/inter/europa_viv.HTM)

<sup>9</sup> En todo caso no es la falta de legislación la responsable de este estado de cosas desde 1990 cabe citar al menos la Ley 8/1990 de 25 de Julio sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo. El Real Decreto-Legislativo 1/1992, de 26 de Junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación urbana (BOE 30.06.92) , el Decreto-ley 5/1996, de 7 de Junio sobre medidas liberalizadoras en materia de suelo (B.O.E. 8.06.1996), la Sentencia 61/1997 de 20 de Marzo de 1997 del Tribunal Constitucional, la Ley 7/1997 de 14 de Abril sobre medidas liberalizadoras en materia de suelo (B.O.E. 15.04.97), la Ley 6/1998 de 13 de Abril sobre Régimen del Suelo y Valoraciones. Finalmente a partir de 1998 se han ido aprobando leyes regionales completas como la Ley 5/99 de 8 de Abril de urbanismo de Castilla y León, o modificaciones a las medidas transitorias que fueron adoptando las CC.AA. tras la sentencia del Tribunal constitucional.

<sup>10</sup> GANCEDO, J.R.- "La crisis del sistema de planeamiento" en *Perspectivas demográfico-sociales, urbanísticas y territoriales en el umbral del siglo XXI*. Pamplona, Eunsa., 1995, págs. 361-379.

pequeñas, de implantación local, que no tienen reserva de suelo y que tienen que adquirirlo a propietarios o grupos inmobiliarios mayores, en una fase muy avanzada de la larga tramitación administrativa del mismo, entre 7 y 10 o más años y cuando está tan sólo a falta de la licencia; y este suelo es extraordinariamente caro, ya que, al elevado precio que se pagó por él en origen -rústico o urbanizable- se añade el sobreprecio por los muchos años de reserva, por la escasez de solares y por los costes de urbanización y gestión, encareciéndose de forma desproporcionada el producto final.

**Cuadro 3.- Viviendas afectadas por actuaciones protegibles.**

AÑO	VIVIENDAS PROTEGIBLES TERMINADAS			
	total viviendas protegidas	viviendas protegidas resto	promoción publica	viviendas protegidas reg.especial
<b>1988</b>	112.500	93.627	18.873	..
<b>1989</b>	84.857	71.334	13.523	..
<b>1990</b>	60.863	50.837	9.630	396
<b>1991</b>	46.146	36.566	7.894	1.686
<b>1992</b>	44.892	32.654	9.344	2.894
<b>1993</b>	52.594	38.193	8.917	5.484
<b>1994</b>	54.731	38.238	12.842	3.651
<b>1995</b>	78.653	57.731	7.337	13.585
<b>1996</b>	77.785	45.362	6.774	25.649
<b>1997</b>	75.380	49.095	3.829	22.456
<b>1998</b>	72.179	45.890	4.685	21.604
<b>1999</b>	60.116	43.706	3.223	13.187
<b>2000</b>	52.853	39.876	2.609	10.368
<b>2001</b>	52.922	41.201	2.121	9.600
<b>2002</b>	38.957	30.715	1.467	6.775

Fuente: Ministerio de Fomento, Boletín nº 36.2, 17/02/2004. <http://www.mfom.es/>

Pero también es responsable de la situación actual la propia administración municipal ya que es a ella a la que compete la oferta de un suelo sometido a 17 normativas regionales diferentes. Es sabido, en efecto, que el precio final de una vivienda tiene una enorme resistencia a la baja debido al control que los ayuntamientos ejercen sobre el precio del suelo ya que las subastas de suelo público- que constituyen una parte esencial de su financiación anual- han elevado el precio del suelo hasta en un 51,4 % con respecto al precio de salida.<sup>11</sup> Y no

<sup>11</sup> “Las inmobiliarias, en la cresta de la ola”, op. cit., pág. 5. Asimismo y como muestra de este hecho, baste señalar que el 25 de febrero de 1999 El Ayuntamiento de Valladolid adjudicó a la promotora Edificasa 2000 por 711 millones de pesetas una parcela de 1223 m<sup>2</sup> con una edificabilidad de 7631 m<sup>2</sup> valorada inicialmente en 155 millones, tras una subasta a la que concurrieron 19 empresas; en un solo

menos relevante en esta estrategia ha resultado ser la caída espectacular de la vivienda de protección oficial, que deja el grueso del mercado en manos de la iniciativa privada y en un tipo de vivienda, la vivienda libre, que pese a su elevado precio se vende en su totalidad antes de que la construcción haya finalizado.

Se puede deducir de ello que el atractivo de este sector se ha consolidado de forma espectacular, olvidando pasadas crisis como la del final de los años setenta o la de los primeros años del noventa y ello ha redundado en una presencia creciente de agentes más o menos profesionales en él, así como en una decidida apuesta por las fusiones o adquisiciones, la diversificación de actividades, la mejora de la implantación en el exterior y en un explosivo desarrollo de nuevas estrategias de venta -B2B y B2C- a través de internet. Y todo ello está en manos del promotor inmobiliario, es decir de

“aquella persona física o jurídica, pública o privada que, individual o colectivamente, decide, impulsa, programa y financia, con recursos propios o ajenos, las obras de edificación para sí o para su posterior enajenación, entrega o cesión a terceros bajo cualquier título.”

Un agente que ha eclipsado a quienes durante buena parte del proceso de desarrollo urbano contemporáneo en España tuvieron la responsabilidad casi absoluta sobre el proceso: el propietario del suelo y el constructor y que, paradojas del destino, desde la aprobación de la Ley de Ordenación de la Edificación tiene que desarrollar su labor en un contexto cada vez más exigente, compitiendo en lo relativo a la intermediación inmobiliaria en un contexto de liberalización extrema que exonera al intermediario de ofrecer cualquier garantía. La respuesta por parte del sector ha sido inmediata y le ha llevado a integrar también esta etapa del proceso dentro de su organigrama ya sea creando, o ya sea adquiriendo redes de intermediación inmobiliaria con amplia implantación territorial.<sup>12</sup>

La frecuencia de fusiones de empresas constructoras y promotoras para “ganar tamaño” y poder competir en nuevos territorios, la diversificación de las áreas de negocio o la creciente inversión en el exterior en actividades más relacionadas con la gestión que con su actividad tradicional, es decir, con la construcción son alguna de las manifestaciones explícitas de esta vieja pero siempre renovada estrategia.

### **El refuerzo de la posición monopolística: fusiones y absorciones en el sector de la construcción en España en la última década del siglo XX**

El sector de la construcción está integrado por un conjunto de actividades de notable trascendencia en la economía de nuestro país; y no sólo por su importancia relativa con respecto al PIB sino también por el efecto multiplicador que esta rama de actividad tiene sobre la economía en su conjunto y por su

acto público -una subasta- el suelo multiplicó su precio de salida -que ya era elevado- nada menos que 4,5 veces. *El Norte de Castilla*, 25 de Febrero de 1999.

<sup>12</sup> Ferrovial inmobiliaria adquiere Don Piso, el primer grupo de intermediación inmobiliaria en España. <http://www.yahoo.com>, 4 de Julio de 2001

notable efecto de arrastre sobre la restante actividad económica. El crecimiento experimentado en los últimos años -5 %- es de tal naturaleza que prácticamente duplica el crecimiento medio de la Unión Europea, situando a España en el cuarto país por detrás de Irlanda, donde el crecimiento en el año 2000 fue del 11%, Finlandia con un 7% y Suiza con un 5,7%.<sup>13</sup> A mayor abundamiento, el futuro para el sector se presenta halagüeño dada la importancia de la licitación de obra pública; en efecto, el esfuerzo inversor del ministerio de Fomento en los cuatro primeros años del siglo XXI, incluyendo también los compromisos de financiación privada, superará los 7 billones de pesetas, desglosados en 2,8 billones para carreteras, 2,4 para ferrocarriles, 1,1 en aeropuertos, 0,6 billones aeropuertos y 0,3 destinados a otras infraestructuras. Y todo ello en un contexto en el que la edificación residencial superó en el año 2001 el medio millón de viviendas iniciadas, contribuyendo a este incremento una suma de circunstancias favorables como fueron el crecimiento del empleo, unos tipos de interés bajos, los elevados niveles de confianza de los hogares y el aumento de la renta disponible, inducida por la reforma del IRPF.<sup>14</sup> Como consecuencia, en el año 2000, las seis primeras constructoras facturaron 3,2 billones de pesetas, lo que representó un incremento del 14,2% respecto al mismo período del ejercicio anterior, encabezando la lista el grupo Dragados, con unos ingresos de 754.000 millones, seguido de FCC que facturó un total de 689.000 millones. A continuación se situaron ACS y Ferrovial, con unos ingresos de 538.000 millones y 508.000 millones, respectivamente, ocupando los últimos puestos la empresa Acciona, con ventas de 456.000 millones y OHL, con 291.000 millones.<sup>15</sup>

Esta actividad está asegurada por un reducido grupo de grandes constructoras, que acaparan el 20% del mercado con más de 2,5 billones de facturación agregada, por un nutrido censo de pequeñas constructoras - más de 215.000 empresas de ámbito local- que controlan el 60% del mercado, mientras que el 20% restante se reparte entre 54.000 constructoras medianas. La importancia de cada grupo en la gestión de la ciudad es inversamente proporcional a su tamaño, especialmente a partir de la alianza entre constructoras y promotoras orientada al control de las reservas de suelo urbanizable en la ciudad española. Obviamente, esta estructura está sometida a permanentes cambios, inducidos por el creciente grado de integración económica, por la necesidad de obtener nuevas economías de escala aplicando nuevas tecnologías -sobre todo de Internet- y por la creciente tendencia a la concentración empresarial. Y es que, siendo muy difíciles las posibilidades de generar beneficio por incremento de la productividad, las empresas han de buscar vías alternativas para alcanzarlo de la mano de un reforzamiento de la posición monopolística, de una proyección exterior de determinadas ramas del negocio y también de la pérdida de importancia de la actividad cabecera -la construcción- en favor de una creciente diversificación de actividades y riesgos.

<sup>13</sup> La construcción crecerá un 5% en España en el 2000, el doble que en la UE, según Euroconstruct. <http://architecturalmodel.net/es>

<sup>14</sup> En 2003 se iniciaron en España 690.292 viviendas, 6,7 % más que el año anterior, lo que representa un record histórico en edificación residencial. *El País*, 27 de febrero de 2004.

<sup>15</sup> Las seis grandes constructoras facturarán 3,2 billones. *La Gaceta de los Negocios*, 30 de octubre de 2000. <http://www.rts.es/aconstruir/default.htm>

No sorprende por ello que en los últimos años del siglo XX se haya asistido a un importante cambio de estrategia de las grandes empresas constructoras en España. En efecto, por razones diversas, dejaron de estar ocupadas de forma preferente en la construcción residencial para implicarse en proyectos de ingeniería e infraestructuras -aprovechando los fondos estructurales- y en actividades de gestión de muy diverso alcance, desde la prestación de servicios urbanos hasta la explotación de concesiones. Este cambio exigía una aceleración en el proceso de concentración de grandes empresas constructoras a tal punto que muchos de los nombres tradicionalmente asociados a la construcción a gran escala han desaparecido o se han diluido en las siglas de una nueva empresa. El primer eslabón de la cadena fue la fusión de Fomento de Obras y Construcciones y Construcciones y Contratas en FCC, que tuvo lugar hace algunos años aunque la situación había permanecido estable hasta 1998. Desde entonces han tenido lugar, como operaciones más relevantes, la adquisición de Agromán por Ferrovial, la fusión de Ocisa y Padrós para formar la constructora OCP, la absorción por parte de ésta de la gran constructora institucional; Auxini, la compra por parte de Obrascón de un 26% de Huarte "para fusionarla en el Grupo Obrascón a principios de 1998", la fusión de Cubiertas y Entrecanales en Necso (Grupo Acciona), la absorción de Paesa por Lain, la fusión de Ginés Navarro con OCP formando ACS (Actividades de Construcción y Servicios),<sup>16</sup> la fusión de Obrascón-Huarte con Lain para formar OHL, la integración corporativa de las dos constructoras de la ONCE: Construcción y Gestión de Servicios -CGS- y Constructora Pirenaica -Copisa- y, por último, en Junio de 2000 se produjo la fusión de Covián y Corsan para formar la empresa Covián-Corsán, la octava gran empresa constructora, con un volumen de facturación de cerca de 72 mil millones de pesetas y una plantilla de 2.408 personas.

Las empresas medianas independientes habían quedado reducidas prácticamente a Sacyr -con un volumen de facturación de sesenta mil millones- y a empresas como Constructora San José, situadas todas ellas entre la banda de los veinte y los sesenta mil millones de facturación anual. No hay que olvidar, no obstante que la aparente mayor ventaja de las grandes empresas para acometer proyectos de mucho volumen o muy sofisticados desde el punto de vista tecnológico se ha visto en los últimos años contrarrestada por algunos factores emergentes en la actividad del sector, como son, en primer lugar, el que sea muy frecuente que se repartan los grandes contratos de obras públicas entre varias empresas (quizá sea ésta una política transitoria propia de una situación de crisis, de un intento de repartir equitativamente un pastel relativamente pequeño, de no incurrir en acusaciones de corrupto favoritismo o de intentar potenciar a pequeñas empresas locales) y, en segundo lugar, el mecanismo de las uniones temporales de empresas -UTEs- que permite a pequeñas y medianas empresas especializadas

<sup>16</sup> ACS nace de la fusión llevada a cabo en 1997 por las constructoras Ginés Navarro y OCP, dos empresas de mediano tamaño que juntas configuran el tercer grupo del país dentro del sector, con unos recursos propios de más de 78.000 millones de pesetas. Pero ACS no es sólo una compañía constructora. El 30% de sus beneficios procede de actividades distintas, como mantenimiento, medio ambiente e imagen corporativa que hacen de ACS una entidad mucho menos vulnerable en los tiempos de recesión en el sector de la construcción.

poder optar a obras de gran dimensión y complejidad tecnológica sin tener que afrontar los inconvenientes de las grandes empresas.

Y es que, al igual que sucede con las empresas promotoras, las empresas constructoras han ido ganando tamaño como fórmula para evitar operaciones hostiles de compra por grandes grupos internacionales que se aprovecharían de las plusvalías generadas en el último ciclo de actividad del sector y como estrategia para aumentar su presencia en el mercado bursátil buscando el amparo ante las coyunturas negativas que con carácter cíclico afectan al sector; pero también para ganar territorio, es decir, para extender su ámbito de actuación a todas las Comunidades Autónomas. Y estas tres estrategias se han completado con un incremento de la diversidad funcional, de modo que, al igual que las empresas inmobiliarias han abandonado el sector tradicional de actividad -la promoción residencial- para orientarse hacia la gestión de patrimonio -explotación de edificios de oficinas y centros comerciales en alquiler-, las empresas constructoras han ido extendiendo sus redes en otros sectores relacionados con la ingeniería civil, la explotación de concesiones, el mantenimiento integral de la edificación y otros.

### **Estrategia para la apertura y penetración en nuevos mercados por parte de las grandes empresas constructoras españolas: diversificación, gestión y explotación de concesiones**

Parece fuera de toda duda que la causa de esta veloz carrera por adquirir dimensión se encuentra en el cambio que se está produciendo en la naturaleza de su actividad. Las empresas están dejando de ser constructoras puras -que cumplen un encargo y lo cobran- para convertirse en grupos que detectan necesidades de infraestructuras y equipamientos, tanto en España como en el exterior, y se ofrecen para financiarlo, construirlo y actuar como operadores.<sup>17</sup> Y es que el sector de la construcción viene experimentando profundos cambios desde los últimos años del siglo XX caracterizados por una notable mejora en los ingresos procedentes de actividades diferentes a la construcción, con el objetivo de mantener sus estrategias de crecimiento a través de sectores que les aportan sinergias, así como mayores márgenes, al tiempo que consiguen reducir el peso en su actividad principal y aminorar el efecto cíclico de su negocio tradicional cuando se atisban épocas de menor crecimiento.<sup>18</sup> Buena muestra de ello es el hecho de que, durante el ejercicio de 1999 el 32,6 % de los ingresos totales de los

<sup>17</sup> Un caso extremo puede ser el argentino. En este país se ha elaborado un plan de 3,6 billones de pesetas con el horizonte del 2005. Para afrontarlo, cinco empresas españolas (Ferrovial, FCC, ACS, Acciona y Sacyr) se han unido para ofertar al gobierno argentino su financiación mediante un novedoso sistema consistente en que las empresas pagan las obras por adelantado y cobrarían mediante un canon anual detraído de la recaudación de impuestos de la gasolina. *El País. Negocios*, domingo 4 de Febrero de 2001.

<sup>18</sup> RUIZ MONTERO, P.- "Las empresas constructoras buscan en la nueva economía el recambio de su negocio tradicional". *ABC*, 10 de diciembre de 2000.  
<http://www.rts.es/aconstruir/noticias/noticia2157.htm>

seis grupos principales de España (Fomento de Construcciones y Contratas, Dragados, Ferrovial, ACS, Acciona y OHL) procedieron de actividades distintas a la construcción, frente al 26,7 porciento contabilizado durante el año anterior. Y es que, después de haber alcanzado su plena madurez en la década de los 90, las grandes sociedades españolas de este sector se han lanzado a la búsqueda de nuevos negocios donde competir y crear mayor valor para sus accionistas, constituyéndose algunas de ellas en auténticos grupos industriales y de servicios.

**Cuadro 4.- Edificación y obra civil en el sector de la construcción en Europa**

CONSTRUCCIÓN EN EUROPA		
Edificación	Residencial	24,2
	No residencial	19,8
	Rehabilitación	36,1
Obra civil		19,9

Fuente: <http://www.ohl.es/ohl/index-evolucion.html>

Las actividades de construcción pura suponen cada vez un porcentaje menor de los ingresos y resultados de las constructoras españolas, y aunque todavía se auguran crecimientos de alrededor del 6% en este sector para los próximos dos años, el principal foco de crecimiento en ventas provendrá de las actividades de diversificación a medida que éstas maduren ya que es en ellas en las que las empresas depositan la esperanza de salvación o al menos la compensación por el carácter cíclico de su negocio tradicional: la construcción. De este modo, los principales yacimientos de negocio se encontrarán en el futuro inmediato en la calidad de gestión, diversificación, comprendiendo ésta los servicios de telecomunicaciones, logística, transporte de viajeros por carretera, montajes eléctricos e industriales, medio ambiente, energías renovables, conservación y mantenimiento de carreteras, gestión y financiación de infraestructuras, y gestión privada de aeropuertos.

Es esta estrategia la que permite entender, a la vez la ofensiva de las seis grandes empresas constructoras españolas para tomar posiciones en el exterior: Ferrovial, Dragados, Acciona, FCC, OHL, Sacyr y ACS ya sea directamente o ya sea a través de empresas filiales especializadas en la explotación de concesiones, gestionan una buena parte de las infraestructuras en algunos países hispanoamericanos, facturando al año más de 200.000 millones de pesetas y disponiendo de una cartera es decir, proyectos iniciados y no finalizados por importe superior a 1,6 billones de pesetas. Los sectores en los que están presentes son fundamentalmente la explotación de aeropuertos, ferrocarriles, transporte subterráneo urbano, puertos, ferrocarriles, puentes, autopistas, carreteras, presas y tendido eléctrico, desaladoras, factorías industriales, aparcamientos, edificios de oficinas y administrativos, hoteles, centros comerciales, hospitales, colegios, cárceles, viviendas y complejos residenciales completos.

Como se puede apreciar en el cuadro n° 5 son relativamente pocas las empresas con fuerte presencia en el exterior, especialmente en Iberoamérica y las áreas de operación se reparten entre las puramente constructoras y la explotación de concesiones en algunas infraestructuras y servicios urbanos. Fomento de construcciones y Contratas cerró en 1999 una alianza con el grupo portugués de

inversiones Geril para actuar de manera conjunta en el mercado de la construcción civil y de obras públicas en Portugal. En hispanoamérica lleva más de 20 años actuando siendo sus principales obras en ejecución: el aeropuerto chileno Arturo Merino Benites -24.000 millones- y participación en un consorcio para su explotación durante 25 años). También está desarrollando una terminal del aeropuerto de Santiago, un centro penitenciario para 1500 reclusos en Argentina, un puente en la República Dominicana y una estación de bombeo en Puerto Rico.

**Cuadro 5.- Presencia de las grandes empresas constructoras en Iberoamérica. Año 2000**

PAÍS (nº de empresas)	EMPRESAS	SECTORES
<b>Chile (7)</b>	Dragados, Ferrovial, Sacyr, FCC, Necso, OHL, ACS	Autopistas, aeropuertos, viviendas, aparcamientos, puentes, ferrocarriles
<b>México (6)</b>	Dragados, Ferrovial, FCC, Necso, OHL, ACS	Aeropuertos, presas, industrias hospitalares, puertos, centros comerciales
<b>Argentina (6)</b>	Dragados, Ferrovial, Sacyr, FCC, OHL, ACS	Autopistas, suministro de aguas, industrias, hospitales, cárceles
<b>Colombia (5)</b>	Dragados, Ferrovial, FCC, Necso, Sacyr	Presas, metro, ferrocarril
<b>República Dominicana (5)</b>	Ferrovial, ACS, Necso, FCC, Sacyr	Presas, Centro Comercial, puentes
<b>Brasil (4)</b>	Dragados, Necso, OHL, ACS	Industrias, centros culturales
<b>Puerto Rico (4)</b>	Dragados, Ferrovial, FCC, Necso.	Metro, aparcamientos, depuradoras, viviendas
<b>Venezuela (3)</b>	Ferrovial, ACS, Necso	Autopistas, puertos, ferrocarril, oficinas, presas
<b>Uruguay (2)</b>	Ferrovial, ACS	Puentes, hospitales
<b>Paraguay (2)</b>	ACS y Necso	Puentes, edificios, oficinas, carreteras
<b>Costa Rica (2)</b>	ACS, OHL	Hospital
<b>Cuba (1)</b>	Necso	Hoteles, centro cultural, centro comercial
<b>Jamaica (1)</b>	ACS	Saneamiento urbano, aeropuertos
<b>Guatemala (1)</b>	Necso	Presas
<b>Honduras (1)</b>	Necso	Aeropuertos, hospital

Fuente: *El País*, 4 de febrero de 2002- 2001, SEOPAN y páginas Web respectivas

Otra empresa con gran presencia en el exterior es Ferrovial, que controla del 58% de la constructora polaca Budimex, quien a su vez se había fusionado con la empresa también polaca Mostostal Krakow. De esta forma, Polonia se convierte en país-llave para el desarrollo y expansión de Ferrovial en el mercado centroeuropeo porque el sector de la construcción en este país presenta buenas perspectivas de crecimiento. Budimex opera, además, en Alemania, países de la antigua Unión Soviética, Chequia y Eslovaquia y esta situación podría impulsar la

expansión y consolidación en mercados de su área de influencia. La actividad principal del Grupo Budimex es la construcción -civil, edificación e industrial-, con una creciente presencia en el mercado inmobiliario. En el año 2000 facturó en Hispanoamérica 166.000 millones de pesetas y cuenta con una cartera de 175.000 millones. Construye autopistas en Chile y Colombia y el complejo hospitalario más grande de hispanoamérica en Uruguay. Gestiona a través de la empresa filial CINTRA siete autopistas en Chile y Colombia, nueve aeropuertos en México y otro en Chile, aparcamientos y cerca de 3.000 viviendas.

El Grupo Dragados está presente en los mercados internacionales desde hace más de treinta años. En una primera fase en productos vinculados a la construcción, para continuar posteriormente (según los objetivos de internacionalización y diversificación) actuando en todas las líneas de negocio. Las ventas internacionales del Grupo Dragados superaron en 1999 los 183.300 millones de pesetas, un 23% más que en 1998. El Grupo contaba con una cartera al cierre del año de 820.000 millones de pesetas. Al finalizar el año 2000 Dragados ejecuta directamente o de forma asociada una docena de contratos de gran envergadura como son una hidroeléctrica en Venezuela -100.000 millones-, el Ferrocarril Bogotá-Santa Marca -50.000 millones-, la ampliación de la autopista de acceso Norte a Buenos Aires -36.000 millones-, la nueva terminal del aeropuerto de Santiago de Chile valorada en 25.000 millones. Y a través de su filial AUREA participa en la explotación de 12 aeropuertos en México, varias autopistas y carreteras de peaje en Argentina, Chile, Colombia y Ecuador y un ferrocarril en Colombia. Como estrategia de penetración el Grupo Dragados ha adquirido el 50% de Via Engenharia, la novena constructora de Brasil, que pasa a denominarse Vía Dragados, se situará entre los cinco primeros puestos del ranking brasileño en los próximos años.

La empresa OHL cuenta hoy con un montante de obra viva en Iberoamérica de 86.500 millones de pts., habiendo facturado en el año 2000 algo más de 20.000 millones sobre una cifra total de negocio en el grupo de 295.000 millones. Construye y gestiona autopistas y aparcamientos en Brasil, Chile, Argentina, México y desaladoras en México y Chile. La intensa actividad desplegada por el área internacional de OHL ha culminado en la consecución de tres contratos por valor de 5.000 millones de pesetas en Chile, Argentina y Perú, reforzando así la fuerte presencia que el Grupo OHL mantiene en América Latina. En Chile, OHL rehabilitará el tendido de ferrocarril Paine-Barrancas. El presupuesto de la obra asciende a 2.225 millones de pesetas y tiene un plazo de ejecución de seis meses y medio. En Argentina, el Ministerio de Obras Públicas ha adjudicado la nueva cárcel de la ciudad de Córdoba a OHL, que lo construirá en UTE con la compañía local Teximco. El presupuesto asciende a 1.412 millones de pesetas y un plazo de ejecución de un año y medio. En Perú, OHL rehabilitará en UTE con CYM, compañía peruana, la carretera Huancayo-Imperial. La adjudicación realizada por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción alcanza los 1.156 millones con un plazo de ejecución de un año. Finalmente, OHL estudia tomar el control de la compañía mexicana

Tribasa, en suspensión de pagos, dejando a la vista su intención de extender el negocio en Hispanoamérica.<sup>19</sup>

La empresa constructora SACYR, rival directo de Corsán–Corvian, adquirió en el año 2000 la constructora portuguesa Somague, aunque su apuesta más firme es Chile, país en el que cuenta con varias filiales explotando en consorcio con otras compañías varios tramos de autopista de la Ruta 5 y de la Red Vial Litoral Central.<sup>20</sup> Acciona obtiene el 30% de la facturación de NESCO, la cabecera de su división de infraestructuras de Iberoamérica.; está construyendo factorías para Volkswagen, Renault, Mercedes Benz, y General Motors en Argentina, Brasil y México. También explota terminales aeroportuarias en Jamaica y Honduras) ferrocarriles en Venezuela y diversas obras hidráulicas y autopistas.

En definitiva si los operadores son cada vez más poderosos, han sabido diversificar inversiones para afrontar los peligros de las crisis cíclicas del sector de la construcción, operan de forma regular en otros países, y a pesar de todo la ciudad es cada vez más cara e inaccesible, más monótona, con menos espacios públicos, no es descabellado pensar que la ciudad futura se esté asentando sobre grandes paradojas –cuando no patologías- en el presente.

#### **4.- La nueva ciudad en la periferia: más espacio, más lejos, más insostenible**

Un somero análisis de las características que presenta el ciclo inmobiliario iniciado en 1997 nos permite corroborar gran parte de los fenómenos apuntados; en efecto, la oferta de vivienda se ha concentrado en las promociones privadas libres, en tanto que el inicio de viviendas protegidas permanece prácticamente estancado desde 1997 y la promoción pública representa una proporción mínima de las promociones totales (apenas un 3,9%); se constata, asimismo, que el mayor crecimiento se registra en el segmento de las viviendas unifamiliares frente a los pisos, de manera que aquellas llegaron a representar casi un tercio de los proyectos de obra nueva visados en los colegios de arquitectos y, por último, que los promotores parecen inclinarse por el inicio de viviendas relativamente grandes, aunque el grueso de la producción, un 47,6% del total, corresponde habitualmente a pisos de tamaño medio, de entre 61 y 90 metros cuadrados. Dicho de otro modo, en los últimos años se sigue demandando más cantidad y calidad de espacio, pero sobre todo se demandan y consumen espacios alternativos, no necesariamente contiguos, que son el contrapunto al denso espacio de la ciudad construida entre 1960 y 1990, pero que en sí mismos constituyen otra forma de agresión, solo que ahora de carácter ecológico, a la ciudad.

Y es que, también en España, el desarrollo urbano de las últimas décadas ha introducido una separación extrema de funciones por barrios, y ha extendido la urbanización discontinua y la ocupación extensiva del territorio.<sup>21</sup> Baste señalar

---

<sup>19</sup> <http://www.ohl.es/ohl/index-evolucion.html>

<sup>20</sup> *El País*, 4 de febrero de 2001 (Negocios, pág. 18)

<sup>21</sup> CASTELLS, M.-“La ciudad de la nueva economía” Conferencia pronunciada en el Salón de Ciento del ayuntamiento de Barcelona, el 21 de febrero de 2000, en el acto de clausura del Máster “La ciudad:

que las grandes ciudades españolas han consumido más suelo en los últimos treinta años que en toda la historia anterior, y que esta brutal producción de ciudad dirigida por el sistema inmobiliario, sin mayor control que los planes de usos del suelo, ha sido un factor determinante de una situación favorecida además por los modelos funcionalistas de ciudad que planteaban los planes de urbanismo de la época. La combinación del marketing inmobiliario y de la industria del automóvil permite ampliar el radio de la ciudad difusa aumentando los costes asociados a la vida en la misma hasta el punto de que el lugar de origen, el domicilio privado, se erige en el último reducto de paz del planeta personal; dicho de otro modo, se adquiere y se extiende la conciencia de que la ciudad es inhabitable e insoportable y que la solución es huir nuevamente de ella.

**Cuadro n° 6: Visados de dirección de obra nueva. N° de edificios según destino principal España 1992-2002.**

Año	Adosadas	Aisladas	Total	1992=100
1992	41636	24501	66137	100
1993	43952	22838	66790	100,9
1994	59621	26566	86187	130,3
1995	62648	30065	92713	140,2
1996	56725	31975	88700	134,1
1997	69589	34505	104094	157,4
1998	88362	47920	136282	206,1
1999	110819	47668	158487	239,6
2000	120.320	45.080	165.400	249,4
2001	103.336	41.601	144.937	219,1
2002	101.357	44.012	145.369	219,7

Fuente: Licencias municipales de obra(edificación y vivienda). Ministerio de Fomento. BOLETIN nº 36.2 - 17/02/2004. <http://www.mfom.es>

Y para huir de la ciudad, el sistema ofrece dos productos esenciales y caros -vehículo y vivienda- ya que la carestía es garantía de exclusividad, es decir, de anticontaminación, anticongestión, antiruido, anti-estrés etc.... Obviamente, el problema, al menos en el estado de evolución de la población, no sería la falta absoluta de suelo, incluso en el supuesto de que toda ella quisiera vivir en una casa individual y con jardín; el problema se encuentra en que para sostener todo ello, la huella ecológica aumenta hasta el límite del agotamiento de los recursos, por lo que no es la falta de suelo el verdadero problema futuro de la ciudad, sino los efectos derivados de su desproporcionado consumo.

Y es que, la solución que el sistema legal oferta y que coincide con las aspiraciones de los promotores inmobiliarios se apoya en un aumento de suelo urbanizable de uso residencial y no necesariamente contiguo, sobre el que promover urbanizaciones relativamente homogéneas de construcción y consumo estandarizado. Es sabido que la nueva legislación del suelo, al menos en la experiencia de las comunidades pioneras como la valenciana, ha provocado un sobredimensionamiento del suelo residencial en relación a las necesidades previsibles; en principio y desde la perspectiva municipal podría considerarse

políticas proyectos y gestión" (<http://www.fbg.ub.es>) organizado por la Universidad de Barcelona y dirigido por Jordi Borja.

como una política correcta de planeamiento, favorecedora de la gestión urbanística y de la normalización de los precios del suelo y de la vivienda, pero cuando se suma todo el suelo previsto en cada uno de ellos, el evidente sobredimensionamiento genera grandes expectativas urbanísticas y desincentiva el mantenimiento de explotaciones agrícolas sobre el espacio y tiene graves consecuencias en el funcionamiento eficaz del territorio.

En definitiva, este proceso de urbanización extensivo, discontinuo y segregado, se hace insostenible a largo plazo, tanto desde una perspectiva social como desde consideraciones ambientales, siendo además perjudiciales para el desarrollo social e incluso para el crecimiento económico, ya que dejan tras de sí una estela de degradación y de dualidad social. Por lo tanto el acondicionamiento de los nuevos territorios se hace a costa de un deterioro general del entorno de la ciudad y de ciudades vecinas, pero también de un deterioro de la ciudad construida que se puede advertir en las grandes ciudades, ya que en ellas los espacios con una función predominante quedan desiertos y sin vida en períodos temporales determinados -ciertas horas del día, vacaciones, etc... Aumenta, asimismo, el abandono de viviendas en la ciudad compacta para ocupar nuevas viviendas en la periferia difusa, un abandono que se explica por la extrema degradación de las grandes barriadas de los años sesenta, el envejecimiento de su población y la falta de tradición en la ocupación del lugar, que lleva a la segunda generación a cambiar de lugar -de barrio- en cuanto sus condiciones de emancipación lo permiten. Y el ritmo de abandono-venta-capitalización de la vivienda original es mayor cuanto más eficaz y estandarizado es el consumo inmobiliario en la periferia.

Este desarrollo genera unas tensiones sobre el precio del suelo de tal envergadura que al final los propietarios acaban sucumbiendo a la presión de la demanda de grandes grupos promotores que serán los que se encarguen del cambio de uso y la urbanización, la periurbanización. Los efectos en una primera aproximación son, por una parte una artificialización del suelo, es decir la pérdida de suelos cultivados arrastrados por el agua como consecuencia de la desforestación realizada por necesidades energéticas, o la degeneración de las propiedades químicas y físicas debida a una intensificación excesiva de la agricultura, y por otra, la impermeabilización de los suelos que impide la necesaria absorción de humedad por parte del mismo y por tanto favorece la rápida pérdida de la capa vegetal.<sup>22</sup> De este modo, frente al viejo ideal de la ciudad como espacio de crecimiento continuo, organizado en torno a un centro urbano, donde residen las funciones directivas, y delimitado por autopistas orbitales y cinturones verdes, y que ha sido durante varias décadas el ícono dominante de la ciudad ordenada que inspira la primera legislación del suelo, la ciudad actual es una ciudad que se difumina en el campo, ocupando áreas cada vez más extensas -en ocasiones regiones enteras-.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> ALEDO, A.- "Desertificación y urbanización: el fracaso de la utopía".  
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n9/aaale.html>

<sup>23</sup> EZQUIAGA, J. M.- "Los retos del futuro: el tipo de planificación que necesitamos".  
<http://db.aguirrenewman.es/urbanewsonline/documentos/>

Obviamente, este proceso se acompaña de un sorprendente despilfarro del tejido urbano heredado, puesto de manifiesto en el injustificable alto índice de ruina y abandono de edificios en los centros urbanos, especialmente en los centros históricos. Injustificable, pero explicable, ya que la degradación morfológica y funcional conduce a la expulsión de población y funciones para hacer más selectiva y rentable la vuelta al centro de la ciudad. En cierta medida, el vaciamiento de las áreas centrales no es más que una *pausa estratégica* entre dos formas de ocupación de un mismo lugar y no obedece a causas espontáneas, es decir al agotamiento de un determinado modelo, sino a la sobreimposición de un nuevo modelo de ocupación y explotación del territorio de la ciudad central.

**Cuadro n° 7: Demolición y rehabilitación en España 1990-2002**

	Obras de rehabilitación		Obras de demolición	
	Edificios a rehabilitar	Viviendas creadas en rehabilitación	Edificios a demoler	Viviendas a demoler
<b>1990</b>	20.143	8.692	8.427	13.706
<b>1991</b>	18.606	8.659	7.744	11.071
<b>1992</b>	17.722	8.715	6.711	10.084
<b>1993</b>	17.561	10.341	6.228	8.230
<b>1994</b>	17.801	10.402	6.388	8.622
<b>1995</b>	18.682	11.066	6.645	8.857
<b>1996</b>	18.818	9.805	6.731	8.346
<b>1997</b>	22.449	13.459	8.157	10.491
<b>1998</b>	25.405	13.655	9.543	12.638
<b>1999</b>	25.591	12.624	10.794	13.947
<b>2000</b>	26.334	14.222	11.859	15.101
<b>2001</b>	26.946	15.236	11.905	16.018
<b>2002</b>	27.985	14.160	12.912	16.195

Fuente: Ministerio de Fomento, boletín 17-02-2004. <http://www.mfom.es/>

Lamentablemente este modelo de ciudad ya está consolidado. Pero no porque sea la sociedad la que lo ha demandado como quiere una parte de la sociología contemporánea, sino porque ha sido impuesto por un muy eficaz sistema de producción urbanística<sup>24</sup>. Y consideramos que lo está porque ha generado ya multitud de alternativas que tienen en común la huida de la ciudad,

<sup>24</sup> Considera el sociólogo francés François Ascher, que el modelo de macrociudad es ineludible; y no es consecuencia "...de los planes de arquitectura y urbanismo, sino de las directrices que está tomando la sociedad." La mayor parte de la población urbana ya no vive en aglomeraciones densas y contínuas, sino en "metrópolis", es decir, en territorios urbanos extensos, discontinuos, heterogéneos y multipolares...un espacio en el que los servicios estarán mejor comunicados y cuyo dinamismo no procederá de decisiones políticas sino puramente sociológicas; "es la población la que decide vivir fuera de la ciudad" y los economistas tendrán que rentabilizar esa decisión y los políticos hacerla factible, pero no decidirlo, porque la decisión es de la sociedad". ASCHER, F.- *Métropolis, ou l'avenir des villes*, Ed. Odile Jacob, París, 1995, y "Las ciudades del futuro serán regiones urbanas", *El País*, lunes 15 de Enero de 2001.

aunque no se manifiesten siempre del mismo modo: en unos casos se trata de una huida confortable que permite combinar el trabajo -el teletrabajo- con una alta y selecta -porque es segregada- calidad de vida, en tanto que en otros casos y desde una declarada confesionalidad ecológica - se pretende conciliar la utopía ecológica con la utopía social, dotando de respuestas urbanísticas-residenciales a la contestación social de los años sesenta.<sup>25</sup>

Ahora bien, si en el siglo XIX las conquistas sociales se materializaron a veces lejos de la ciudad, -en las colonias- y en no pocos casos aquello era un distintivo de la pertenencia a un grupo social para el que no se había pensado la vieja ciudad, en el momento presente las nuevas colonias, llamadas ahora urbanizaciones residenciales, han convertido la distancia y la segregación en virtud, revestida, cierto es, de falsa ideología ecologista y de insultante hedonismo; de este modo a la vieja toponimia local, evocadora de las conquistas de la clase obrera -el progreso, la fraternidad, la cooperativa-, se ha añadido otra que aparentemente siembra, cierto es que sólo de forma nominal, los bordes de la ciudad de parques, jardines, árboles, arbustos y flores, ocultando una tupida red de intereses inmobiliarios y de casas, de muchas casas, que ya no son *baratas* como en el pasado y que no son sino la avanzadilla cosmética que enmascara el paisaje real de la ciudad, el paisaje que habita en sus edificios y calles; la construcción de estos nuevos y selectos complejos residenciales y la progresión del fenómeno de reconquista burguesa del Centro pueden considerarse, desde esta perspectiva, como algunas variantes de las nuevas formas de ciudad presididas por la gestión empresarial, y en general por el economicismo imperante en este final de siglo.<sup>26</sup>

Una muestra más de que la identificación entre naturaleza y belleza aparece de forma cíclica en la ciudad, y de que, siempre que lo hace, responde a ideologías excluyentes y genera comportamientos de enorme trascendencia para la ciudad. En efecto, si a principios del siglo XX la ideología de la ciudad bella fue apropiada por el gran empresario inmobiliario, al final del mismo siglo XX, una ideología similar está siendo apropiada por las instituciones, y por las grandes empresas inmobiliarias ávidas de no perder posición en el inacabado festín inmobiliario.

---

<sup>25</sup> "... el paradigma de la extensión continua ("continental") de la ciudad como forma de crecimiento urbano, sustituyendo extensivamente el orden rural por el urbano, se ha cancelado. En su lugar vuelve a cobrar sentido la imagen de la intrusión discreta de piezas urbanas en la naturaleza (por ejemplo, en el paradigma de la urbanización medieval con ciudadelas, como en La Alhambra). La metáfora topológica del archipiélago asume y expresa figurativamente ahora la resistencia de lo rural y el valor preeminente concedido socialmente a los espacios naturales". QUERO, Damian.- *Las formas de crecimiento metropolitano*. [http://www.habitat.aq.upm.es/aghab/aghabes\\_5.htm](http://www.habitat.aq.upm.es/aghab/aghabes_5.htm)

<sup>26</sup> HALL, P.- *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ed. del Serbal, 1996, 494 pp. (Cfr. p. 425).

## CONCLUSIÓN

El otrora único espacio de la ciudad como espacio plurifuncional ha dejado paso a un espacio crecientemente especializado y por ende mucho más selectivo y exigente. Para atender a tales requerimientos las empresas inmobiliarias han tenido que cambiar sus tradicionales estrategias, para sobrevivir en unos casos y para mantener la dinámica de crecimiento en otros. Y todo ello se ha hecho a costa de encarecer el acceso a la ciudad con el comportamiento cómplice de las propias instituciones públicas incapaces de contener la extrema voracidad de un sector que, merced a sus peculiares estrategias empresariales, a la implantación en las actividades más rentables, a su irrupción en el sector de servicios urbanos y a la inversión en el exterior, ha acentuado su posición monopolística e impuesto nuevas e insostenibles formas de urbanización para crear una ciudad nonótona, de baja calidad, extremadamente cara, obligatoria y excluyente. Y es que, lo que realmente tiene valor en ella es el registro de la propiedad inmueble. Fuera de él sólo hay soledad y tinieblas.

### Bibliografía

- ALVAREZ, A.- “Bilbao, la definición de una imagen de marca como reclamo competitivo”. *Ciudades* (Revista del Instituto universitario de urbanística de la Universidad de Valladolid, nº 5, 1999, pág. 151-178.
- ALVERGNE, C. & COFFEY, W.- “Les nouvelles dynamiques intra-métropolitaines: l'exemple américain”. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 1997, nº 3, pp.387-404.
- AMENDOLA, G.- *La ciudad postmoderna*. Celeste ed., Madrid, 2000, 379 pp.
- ASCHER, F.- *Métopolis, ou l'avenir des villes*, Ed. Odile Jacob, París, 1995.
- BERNAL, B. (Coord.).- *Revitalización funcional del centro histórico. Un reto de las ciudades históricas*. Universidad de Burgos, Burgos, 1999.
- BAILLY, A.- “Les représentations urbaines. L'imaginaire au service du marketing urbain”. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine* 1993, nº 5, pp. 863-868.
- BORJA, J. y CASTELLS, M.-*Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Ed. Taurus, Madrid, 1997, 418 pp.
- BUSQUETS I GRAU, J.- *La urbanización marginal*. Edicions UPC , Barcelona 1999, 254 pp.
- CALDERÓN, B.- *Patrimonio residencial y ciudad tradicional en España al finalizar el segundo milenio*. Universidad de Burgos, Burgos, 1998, pp. 107-120.
- CASTELLS, M.- *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Alianza Ed., Madrid 1995, 504 pp.
- DEMATTÉIS, G.- “Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas”, en MONCLUS, F. J.(Ed.).- *La ciudad dispersa*. Barcelona, 1998, pp. 17-34.
- DOMÍNGUEZ, R. (Coord).- *La ciudad. Tamaño y crecimiento*. Málaga. III Coloquio de Geografía Urbana, 1999, 560 pp.
- GARCIA MONTALVO, J y MÁS, M.- *La vivienda y el sector de la construcción en España*. Caja de Ahorros del Mediterráneo, Valencia, 2000, 442 pp.
- GAVIRA, C.- “Ciudad, cultura y mercado”. *Ciudades*, nº 3, 1996, pp. 35-48.
- HALL, P.- *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ed Serbal, Barcelona, 1996, 495 pp.
- IBELINGS, H.- *Supermodernismo: arquitectura en la era de la globalización*. G. Gili, Barcelona, 1998.

INDOVINA, F.- “Algunes consideracions sobre la ciutat difusa”, *Documents de anàlisi Geogràfica*, n°32, 1998, pp. 21-32.

JUARISTI, J.- “La postmodernización como estrategia de revitalización urbana: aprendiendo de Bilbao”, *AGE*, Málaga, 1999, pp. 1085-1096.

KELBAURGH, D. (Ed.).- *The pedestrian pocket book (A new suburban design strategy)*, Princeton Architectural Press, New York, 1989.

LÓPEZ DE LUCIO, R.- “La incipiente configuración de una región urbana dispersa: el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid”, en MONCLUS, F.J. (Ed.)- *La ciudad dispersa*. Barcelona, 1998, pp. 169-196.

McHARG, Ian L.- *Proyectar con la naturaleza*. Ed. G. Gili, Barcelona, 2000.

MONCLUS, F.J. (Ed.).- *La ciudad dispersa*. Barcelona, 1998, 223 pp.



**Remodelación de los barrios de  
Pajarillos y Rondilla de Valladolid  
(España)**



## **REMODELACIÓN DE LOS BARRIOS DE PAJARILLOS Y RONDILLA DE VALLADOLID (ESPAÑA)**

**REGENERATION OF ‘PAJARILLOS’ AND ‘RONDILLA’  
NEIGHBOURHOODS OF VALLADOLID (SPAIN)**

En noviembre de 2003, la Associazione Nazionale Centri Storico -artistici (ANCSA) y el Comune di Gubbio, ambos de Italia, galardonaron al estudio “Regeneration of ‘Pajarillos’ and ‘Rondilla’ neighbourhoods of Valladolid (Spain)” con el distintivo *Progetto segnalato* dentro de la sección europea del **Premio Gubbio 2003\***.

El documento original, “Estudio para la remodelación de los barrios de Pajarillos y Rondilla de Valladolid”, fue encargado por la Sociedad municipal de suelo y vivienda de Valladolid S.A. a una UTE formada por el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid y la empresa consultora Inzamac-Tecopy. Los trabajos se iniciaron en diciembre de 1999 y finalizaron en octubre del 2002.

Por parte del IUU, el equipo redactor estuvo formado por las siguientes personas: Juan Luis de las Rivas Sanz (director del IUU), Manuel Domingo Vaquero, Antonio Hoyuela Jayo (miembro también de Inzamac-Tecopy) y María A. Castrillo Romón. El investigador principal fue Alfonso Álvarez Mora y en la elaboración de la documentación para el Premio Europeo Gubbio 2003 colaboraron los siguientes becarios del IUU: María Puente Antón, Javier Zanca Pernía y Rafael González Díez.

### **Contexto urbanístico de la rehabilitación de Pajarillos y Rondilla**

El crecimiento urbano en España en los años sesenta y setenta produjo las actuales áreas residenciales de renta baja (incluidas Pajarillos y Rondilla) que conforman las “primeras periferias” de las ciudades españolas. Las características comunes a estas áreas son:

- Alojaron originariamente a contingentes de inmigración rural (mano de obra industrial, niveles de renta bajos).
- Son áreas residenciales monofuncionales, de alta densidad y baja calidad.
- El régimen de tenencia de la vivienda es, mayoritariamente, la propiedad.

---

\* El texto y las ilustraciones que siguen corresponden básicamente a la versión castellana de los paneles presentados por el Instituto Universitario de Urbanística (IUU) al Premio Europeo Gubbio 2003. Las traducciones del inglés y la adaptación para su publicación han sido tareas de Félix Iglesias Escudero, becario del IUU.

En los ochenta, con los primeros gobiernos democráticos tras la Guerra Civil española, se acometieron importantes mejoras en estos barrios (construcción de equipamientos públicos, dotaciones y espacios abiertos... en los espacios disponibles).

Hoy en día, en España, el suelo urbanizado crece a un ritmo muy superior al del incremento demográfico. Esas “primeras periferias” se encuentran entre la amenaza del declive urbano (rentas bajas, población envejecida, bajos niveles calidad de las viviendas, escasa valoración social) y las oportunidades de la rehabilitación urbana (localización urbana atractiva, adecuados niveles de equipamiento público, identidad cultural y existencia de redes sociales).

En el ámbito disciplinar, hay un amplio consenso sobre el reconocimiento de los valores culturales y medioambientales de la ciudad compacta existente y sobre el fomento de un planeamiento urbano participativo, pero el conocimiento disponible sobre intervención sobre el patrimonio urbano aún no está suficientemente adecuado a la actuación sobre las periferias españolas desarrolladas en las décadas alcistas de 1960-1980, que son más homogéneas, más densas y tienen porcentajes de vivienda en propiedad más altos que las áreas históricas. Es necesario generar un nuevo conocimiento específico para este género de intervenciones urbanísticas.

**REFLEXIONAR sobre las “PRIMERAS PERIFERIAS” urbanas españolas y  
sobre los problemas y posibilidades de REHABILITACIÓN del ESPACIO  
URBANO de esos barrios de renta baja desarrollados en las décadas de 1960 y  
1970**

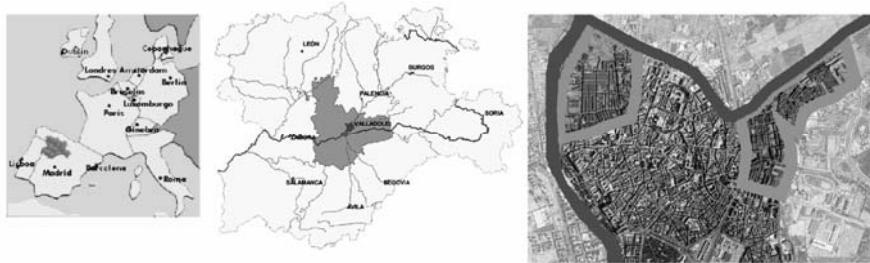
### **Objetivos del trabajo**

El encargo recibido por el equipo redactor podría sintetizarse en una serie de objetivos programáticos. Se trataba, en primer lugar, de diseñar un programa de regeneración urbana basado en una serie de propuestas de intervención urbanística orientadas a la mejora de los estándares de calidad urbana y residencial de los barrios de Pajarillos y Rondilla y, especialmente, a la mejora de sus espacios públicos, movilidad, medio ambiente, paisaje y diversidad urbana.

Además, se planteaba la necesidad de definir mecanismos de gestión para las propuestas de intervención que se considerasen y así, por ejemplo, se barajaba la posibilidad de que, como consecuencia del estudio y convenientemente justificados por éste, se promoviesen modificaciones en el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid o se estableciesen líneas-guía para las intervenciones municipales directas sobre los espacios públicos, se avanzase la documentación necesaria para incoar la tramitación de posibles Áreas de Rehabilitación Integrada, etc.

Por último, y no menos importante, se indicaba el objetivo de fomentar la participación de las asociaciones de vecinos de cada barrio. Ante la dificultad de cerrar consensos concretos para la intervención sobre los barrios en el tiempo de

redacción del estudio, este objetivo fue interpretado de la siguiente manera: el documento elaborado debería ser una herramienta útil para generar un debate ordenado entre agentes urbanos (Ayuntamiento y asociaciones de vecinos, principalmente) y para una toma de decisiones participada.



Localización geográfica de los barrios de Pajarillos y Rondilla.

### Objetivos de las propuestas de intervención

De forma muy sintética, los objetivos de intervención urbanística propuestos por el equipo y aceptados por los agentes urbanos participantes fueron:

- Aumentar la calidad de vida en Pajarillos y Rondilla a fin de frenar su declive social y recuperar su papel en la ciudad.
- Reforzar la estructura urbana de ambos barrios y desarrollar relaciones urbanas potenciales que se valoran como oportunidades.
- Mejorar las viviendas construidas entre 1955 y 1984 y, especialmente, proteger los polígonos de vivienda pública con valor patrimonial reconocido en el ámbito local.
- Mejorar los espacios públicos elevando sus niveles de calidad ambiental y mejorando las condiciones de movilidad peatonal.
- Incrementar la diversidad urbana de ambos barrios.

### Método de trabajo

Aunque la metodología inicialmente propuesta se mantuvo en sus líneas básicas, el desarrollo del trabajo fue haciendo necesarios algunos ajustes. Finalmente, el proceso habido puede resumirse en cuatro etapas fundamentales.

La primera estuvo centrada en la recogida, elaboración y análisis de información urbanística e incluyó la realización de una encuesta personal de tipo endoperceptivo entre los vecinos del barrio y la elaboración de un SIG en el que la información se presentaba desagregada hasta el nivel de parcelas. Esta etapa fue realizada por el equipo redactor del estudio (IUU e Inzamac-Tecopy) con la colaboración puntual de un equipo de investigadores dirigidos por el profesor de la Universidad de Valladolid Esteban Blanco, que realizaron encuestas de

movilidad en ambos barrios, y de Cylstat, empresa que colaboró en el informe socioeconómico de ambos barrios y en el diseño de la encuesta endoperceptiva.

La segunda etapa estuvo referida a la elaboración consensuada de un diagnóstico para cada barrio. Un primer borrador de diagnóstico fue propuesto por el equipo redactor a los representantes municipales y vecinales. Tras una serie de reuniones y debates, se consensuaron sendos diagnósticos sintéticos en los que se plasmaban, principalmente, los problemas hacia los que había que dirigir las intervenciones que se propusiesen.

En la siguiente etapa se abordó la definición de los criterios generales que debían guiar las intervenciones y se abordó el diseño, debate y consenso de diferentes opciones de intervención urbanística. Esta fue la etapa más larga y más compleja, con ritmos y desarrollos muy desiguales de un barrio a otro.

Finalmente, cerrando la participación del equipo redactor con un documento abierto que propiciase la continuación del proceso de toma de decisiones participada, el IUU elaboró sendos "Documentos de síntesis. Inventario de acciones" que contenían el "menú" de las diferentes propuestas y opciones que, en cada barrio, quedaban sometidas a la selección consensuada de los agentes urbanos para su ejecución.

### Criterios de intervención

El declive urbano de los barrios de Pajarillos y Rondilla debe entenderse en términos de **pérdida o amenaza** de muchos valores culturales.

La intervención urbanística en los barrios con el objetivo de prevenir su declive social y económico supone:

- Garantizar los **valores de la ciudad compacta y continua**.
- Mejorar la **calidad de vida** por medio de la elevación de los estándares urbanísticos.
- Mejorar la edificación: proteger y restaurar los **edificios históricos** –seña de identidad local– y **mejorar la vivienda existente** de forma acorde a sus características.

La rehabilitación de los barrios es un **derecho social**:

- Derecho a la vivienda y a la ciudad.
- Derecho a una identidad cultural, a las redes sociales de apoyo y a un medio ambiente saludable.
- Derecho a participar: el barrio es la escala más adecuada para la participación y el consenso en la toma de decisiones urbanísticas.

La rehabilitación de los barrios es un factor de **economía sostenible**:

- Reciclaje de la ciudad existente y sus equipamientos.
- Revitalización urbana y de las actividades económicas de los barrios.

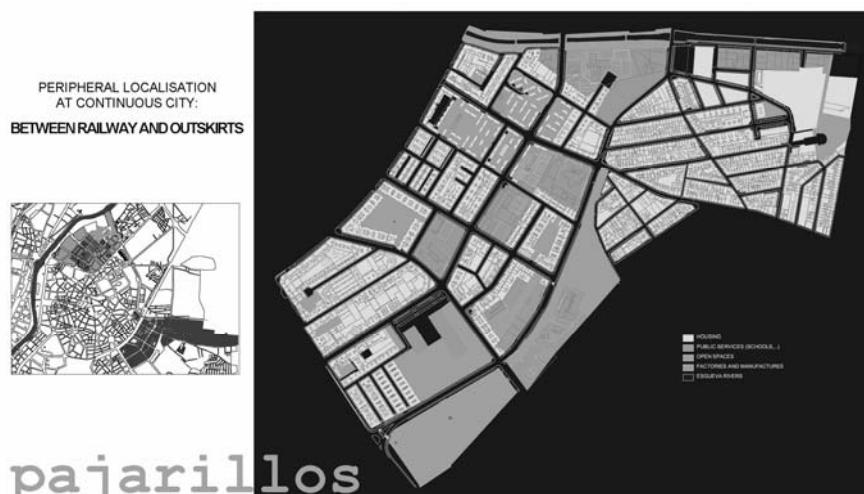
La rehabilitación de los barrios es **combatir el despilfarro urbano**:

- Revaloriza la ciudad compacta.
- Refuerza la proximidad urbana y la movilidad urbana sostenible

- Concuerda con la Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio (1999).
- Concuerda con la Ley de Urbanismo de Castilla y León (1999).

FRENAR el despilfarro urbano

MEJORAR la calidad del espacio urbano en términos de habitabilidad, confort y estructura urbana



Localización periférica dentro de la ciudad continua pero segregado de los barrios históricos por la vía del ferrocarril.



Evolución espacial del barrio en cuatro fases: antes de 1960 (arriba izquierda) estaban construidos Pajarillos Altos y el polígono “29 de octubre”; de 1960 a 1970 (arriba derecha) se construye buena parte de Pajarillos Bajos (alta densidad y baja calidad urbana y residencial); de 1971 a 1984 (abajo izquierda) se producen operaciones de relleno y sustitución con mayores estándares de confort en las nuevas viviendas; de 1985 en adelante (abajo derecha) se construyen equipamientos, se cualifican espacios públicos y se construyen algunos grupos de viviendas de promoción privada en los bordes del barrio.

Barrio de Pajarillos			
Superficie	90 has.	2,8% del área urbana de Valladolid	
Población	22.500 hab.	6,9% de la población de Valladolid	
Viviendas	7.700 viv.	6,7% de las viviendas de Valladolid	
Densidad de población	2,9 hab./viv.	250 hab./ha.	
Densidad de vivienda	85,5 viv./ha.		
Equipamientos			
Equipamiento educativo, sanitario y otros	100.000 m <sup>2</sup>	13 m <sup>2</sup> /viv.	4,4 m <sup>2</sup> / hab.
Espacios libres de uso público	120.000 m <sup>2</sup>	15,6 m <sup>2</sup> /viv.	5,3 m <sup>2</sup> / hab.
Equipamiento urbano (total)	220.000 m <sup>2</sup> (24,4% de la superficie de Pajarillos)	26,8 m <sup>2</sup> /viv.	9,7 m <sup>2</sup> / hab.

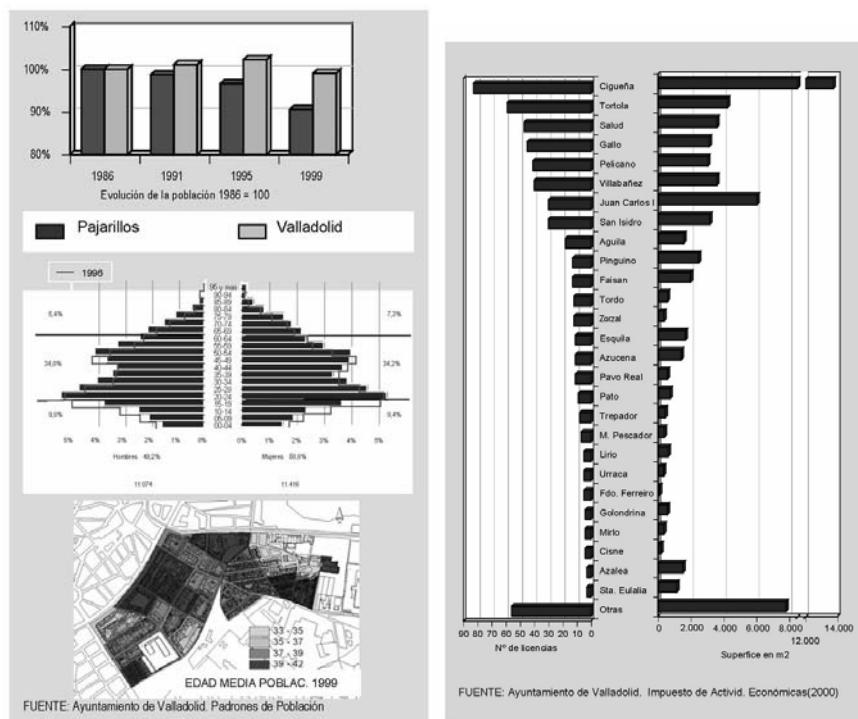
Pajarillos presenta una estructura urbana en dos partes: Pajarillos Altos (surgida en el siglo XIX, población de rentas bajas, vivienda de baja densidad) y Pajarillos Altos (edificado en su mayor parte en la segunda mitad del siglo XX con una alta densidad de viviendas).



Espacios públicos con bajo nivel de calidad.



Vivienda de poca calidad, especialmente en los grupos "29 de Octubre" e "Ibáñez Olea".



La población del barrio se presenta envejecida y se percibe un cierto declive demográfico que se refleja también en el decrecimiento del tamaño medio de los hogares.

Especialmente el polígono “29 de octubre” y el grupo de promoción privada “Ibáñez Olea” presentan bajos niveles de calidad residencial. Además, en ambas áreas se perciben síntomas de declive urbano más fuertes que en el resto del barrio y, particularmente en “29 de octubre”, importantes procesos de exclusión social.



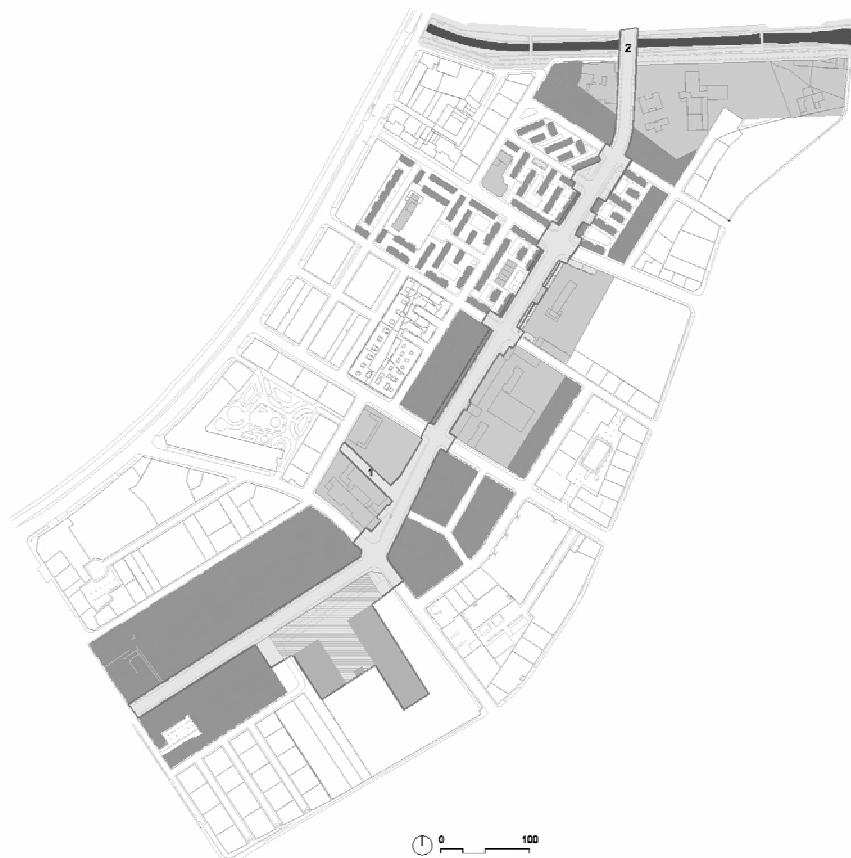


Esquema de las principales áreas de propuesta para Pajarillos:

- A. Eje de la calle Cigüeña: mejora del paisaje urbano y refuerzo como centro del barrio.
- B. Rehabilitación del polígono “29 de octubre”: cuatro opciones de intervención.
- C. Rehabilitación del grupo “Ibáñez Olea”: dos opciones de intervención.
- D. Mejora residencial: aumentar la calidad de las viviendas y sus espacios libres.
- E. Mejorar y aumentar los espacios libres de uso público y elevar la calidad ambiental del barrio



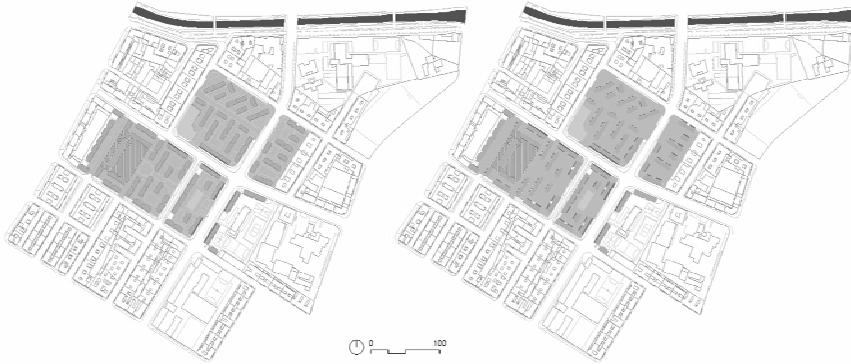
Otros proyectos urbanísticos previstos a corto y medio plazo por distintas administraciones públicas son: soterrar el ferrocarril creando un nuevo boulevard en el actual corredor ferroviario y rehabilitar el antiguo mercado central para “Centro de equipamiento integrado” (con lo que se conseguirán  $12 \text{ m}^2/\text{hab}$ . de equipamiento social y  $13 \text{ m}^2/\text{hab}$ . de espacios libres públicos, y un total dotacional de  $35 \text{ m}^2/\text{hab}$ .).



## ACIGÜEÑA MAIN STREET IMPROVING THE URBAN LANDSCAPE, REINFORCING THE NEIGHBOURHOOD CENTRE

- RAISING THE LEVEL OF ENVIRONMENTAL AND MOBILITY STANDARDS AT CIGÜEÑA: TRAFFIC CALMING AND IMPROVEMENT OF PEDESTRIAN ROUTES (PARTIALLY MADE)
  - ENLARGING SIDEWALKS, NEW PLANTATIONS, ARRANGING TRAFFIC
  - 1 REFORMING ENVIRONS OF "LEOPOLDO CANO" HIGH SCHOOL CREATING A NEW STREET'S FRONT AND OPENING A NEW PEDESTRIAN ROUTE TO "PATO'S PARK"
  - 2 RE-CREATING A OPEN SPACE ON THE BRIDGE ON ESGUEVA RIVER
  - RE-USING FACILITIES: REGENERATION OF VALLADOLID'S "MERCADO CENTRAL DE ABASTOS" AND ITS ENVIRON
  - NEW "CENTRO DE EQUIPAMIENTO INTEGRADO" (PROJECT WINNER OF EUROPAN AND PARTIALLY MADE)
  - NEW SQUARE OF NEW "CENTRO DE EQUIPAMIENTO INTEGRADO": RE-CREATION OF PUBLIC SPACE BETWEEN CIGÜEÑA STREET AND THE SQUARE, IMPROVEMENT OF URBAN IMAGE AND ACCESIBILITY
  - ECONOMICAL RECOVERY: ENCOURAGEMENT OF RETAILING AT POTENTIAL NEIGHBOURHOOD CENTRE
- EXISTING HOUSING
  - OTHER EXISTING PUBLIC SERVICES
  - BOUNDARY OF INTERVENTION AREA

## B REGENERATION OF "29 DE OCTUBRE" PUBLIC HOUSING CONSENSUS ON OPERATIONAL OPTIONS:



- B.1.- REPAIR BUILDINGS**
- IMPROVING ROOFS, FACADES, HOUSING FACILITIES AND STAIRS
  - COMPLEMENTARY:
    - NEW PROGRAMME FOR ENCOURAGEMENT OF RETAILING IN CIGUÉÑA AND VILLABÁÑEZ STREETS FRONTS (CHANGE USE OF HOUSING AT GROUND FLOOR)
    - ARRANGEMENT OF OPEN SPACES
    - NEW CIVIC ACTIVITY FOR THE PUBLIC BUILDING AND ITS OPEN SPACE
- B.2.- IMPROVE BUILDINGS (+ B.1)**
- REPARING BUILDINGS RENEWING HOUSING FACILITIES, ENLARGING KITCHENS AND CREATING NEW DRYING PLACES
  - NEW PROGRAMME FOR ENCOURAGEMENT OF RETAILING IN CIGUÉÑA AND VILLABÁÑEZ STREETS FRONTS (CHANGE USE OF HOUSING AT GROUND FLOOR) (CHANGING USE OF HOUSING AT GROUND FLOOR)
  - COMPLEMENTARY:
    - ARRANGEMENT OF OPEN SPACES
    - NEW CIVIC ACTIVITY FOR THE PUBLIC BUILDING AND ITS OPEN SPACE



- B.3.- RENEW A LITTLE PART OF THE BUILDINGS (+ B.2 + B.1)**
- TAKING DOWN THE MOST DEGRADED BLOCKS AND REBUILT BY LITTLE MANAGEMENT AREAS
  - COMPLEMENTARY:
    - REPAIR BUILDINGS ENLARGING, OR NOT, KITCHENS, ETC.
    - NEW PROGRAMME FOR ENCOURAGEMENT OF RETAILING
    - ARRANGEMENT OF OPEN SPACES
    - NEW CIVIC ACTIVITY FOR THE PUBLIC BUILDING AND ITS OPEN SPACE
- B.4.- RENEW THE GREATEST PART OF BUILT AREA**
- POSSIBLE PARTIAL RESTORATION AND REUSING FOR UNIVERSITARY DWELLINGS
  - SELECTIVE RENEWAL REINFORCING URBAN STRUCTURE
  - COMPLEMENTARY:
    - DEMOLITION OF DEGRADED BLOCKS AND REBUILD BY LITTLE MANAGEMENT AREAS
    - REPARATION OF OTHER BUILDINGS (ENLARGING THEM OR NOT)
    - NEW PROGRAMME FOR ENCOURAGEMENT OF RETAILING
    - ARRANGEMENT OF OPEN SPACES
    - NEW CIVIC ACTIVITY FOR THE PUBLIC BUILDING AND ITS OPEN SPACE

# C REGENERATION OF "IBÁÑEZ OLEA" HOUSING TWO OPERATIONAL OPTIONS:



## C.1.- RE-QUALIFY

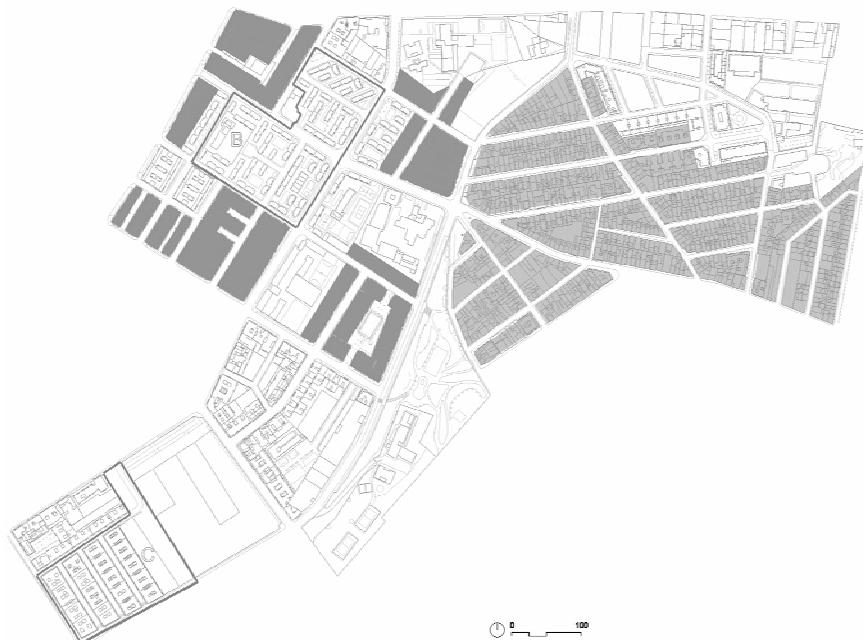
- ARRANGING THE PUBLIC SPACE DOING "PASEO DE SAN ISIDRO" MORE KINDLY FOR PEDESTRIANS
- IMPROVING THE CUL-DE-SACS (TREPADOR, ÁNADE, ESTORNINO AND ORIOL STREETS) RAISING THEIR LEVELS OF ENVIRONMENTAL STANDARDS (PAVING, TREES...)
- IMPROVING THE URBAN LANDSCAPE ADAPTING THE AVAILABLE SPACE FOR RESIDENTS' PARKING
- COMPLEMENTARY:
- FACADES TREATMENT
- IMPROVING BUILDINGS: INSTALL ELEVATORS (WHERE POSSIBLE)

## C.2.- RENEW PARTIALLY (+ C.1)

- CREATING A NEW SQUARE AT THE CORE OF THE DEVELOPMENT TAKING DOWN AND REBUILDING A PART OF HOUSING
- NEW BUILDINGS
- COMPLEMENTARY:
- ARRANGING THE PUBLIC SPACE DOING "PASEO DE SAN ISIDRO" MORE KINDLY FOR PEDESTRIANS
- IMPROVING THE CUL-DE-SACS AND RAISING THEIR LEVELS OF ENVIRONMENTAL STANDARDS
- FACADES TREATMENT
- IMPROVING BUILDINGS: INSTALL ELEVATORS (WHERE POSSIBLE)



CIUDADES 8 (2004)

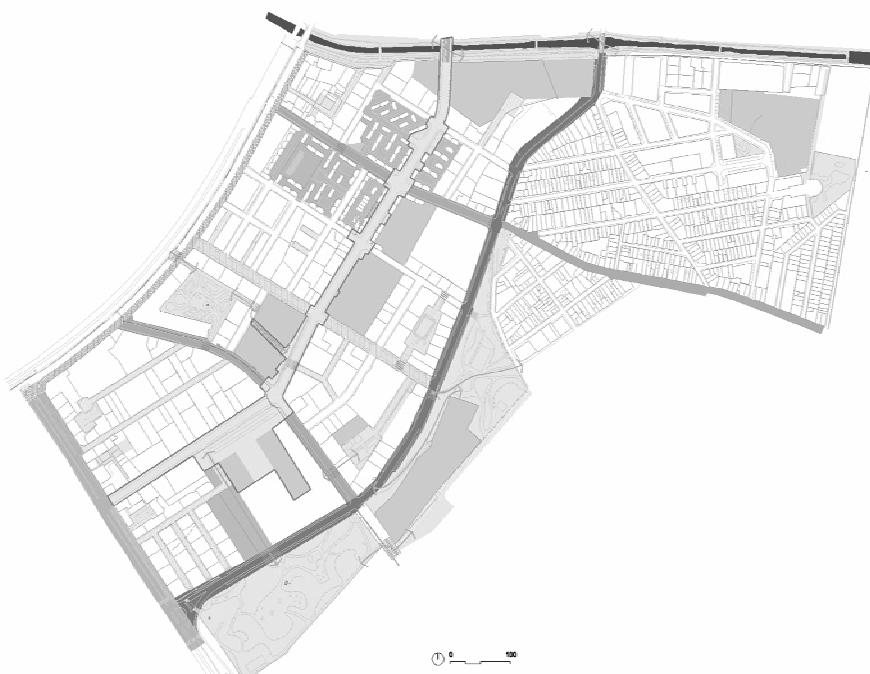


## D IMPROVING HOUSING: RAISING THE LEVELS OF DWELLING AND OPEN SPACES STANDARDS

- "PAJARILLOS ALTOS": POSSIBLE "AREA DE REHABILITACIÓN INTEGRADA"  
(INTER-GOVERNMENTAL PROGRAMME FOR RESTORING HOUSING AND OPEN SPACES)
- HIGH-DENSITY HOUSING AREA AT THE CORE OF THE NEIGHBOURHOOD: LOCAL PROGRAMME  
FOR RAISING THE COMFORT STANDARDS (HOUSING FACILITIES, FACADES AND ROOFS)
- ■ ■ "29 DE OCTUBRE" (B) AND "IBÁÑEZ OLEA" (C) HOUSING: REGENERATION AREAS



CIUDADES 8 (2004)



## **E** IMPROVING AND INCREASING THE PUBLIC SPACES AND THE ENVIRONMENTAL STANDARDS OF NEIGHBOURHOOD

■ CREATING A NEW LANDSCAPE: CIGÜEÑA STREET

IMPROVING OPEN SPACES AT REGENERATION AND RENEWAL AREAS

"PAJARILLOS BAJOS" ENVIRONMENTAL AREA

INTERVENTIONS ON PRIMARY DISTRIBUTORS:

■ 1. REFORM JUAN CARLOS I AVENUE IMPROVING ACCESSIBILITY TO THE PARK

■■■ 2. RE-CREATE SALUD STREET FORESEEING FUTURE BOULEVARD ON UNDERGROUND RAILWAY

■■■ 3. IMPROVE PEDESTRIAN MOBILITY AT "PASEO DE SAN ISIDRO"

■■■ TRAFFIC CALM THE LOCAL DISTRIBUTORS (TÓRTOLA AND VILLABAÑEZ STREETS)

■■■ PELICANO STREET (DONE)

■■■ HOME ZONES TREATMENT

— POSSIBLE LOCATION FOR NEW PARKING FOR RESIDENTS

IMPROVEMENT OF PEDESTRIAN ROUTES

■■■ CONNECTING PEDESTRIAN ROUTES

— NEW CYCLING PATH

■■■ EXISTING OPEN SPACES

■■■ EXISTING URBAN FACILITIES



Localización en el límite de la ciudad histórica, rodeando antiguos conventos extramuros (Santa Teresa de Jesús, Santa Clara).



Evolución espacial del barrio de la Rondilla en cuatro fases: antes de 1960 (arriba izquierda) existían los conventos de Santa Teresa y Santa Clara y el barrio de Linares; de 1960 a 1970 (arriba derecha) se construye el “núcleo duro central” del barrio (densidad muy alta y calidad urbana y residencial muy baja); de 1971 a 1984 (abajo izquierda) se producen operaciones de relleno con nuevas viviendas de mayor calidad y confort; de 1985 en adelante (abajo derecha) se construyen equipamientos, se cualifican espacios públicos y se construyen algunos grupos de nuevas viviendas en los bordes del barrio.

Barrio de la Rondilla			
Superficie	80 ha.	2,5% del área urbana de Valladolid	
Población	28.800 hab.	8,9% de la población de Valladolid	
Viviendas	11.000 vivo.	9,4% de las viviendas de Valladolid	
Densidad de población	2,6 hab./viv.	43 hab./edif.	360 hab./viv.
Densidad de viviendas	138 viv./ha.		
Viviendas vacías	1.023 viv.	9 % de las viv. vacías de Valladolid	
Equipamientos			
Equipamiento educativo, sanitario y otros	143.800 m <sup>2</sup>	13 m <sup>2</sup> /viv.	5 m <sup>2</sup> /hab.
Espacios libres de uso público	216.000 m <sup>2</sup>	19,6 m <sup>2</sup> /viv.	7,5 m <sup>2</sup> /hab.
Equipamiento urbano (total)	359.800 m <sup>2</sup> (45% de la superficie de Rondilla)	32,6 m <sup>2</sup> /viv.	12,5 m <sup>2</sup> /hab.

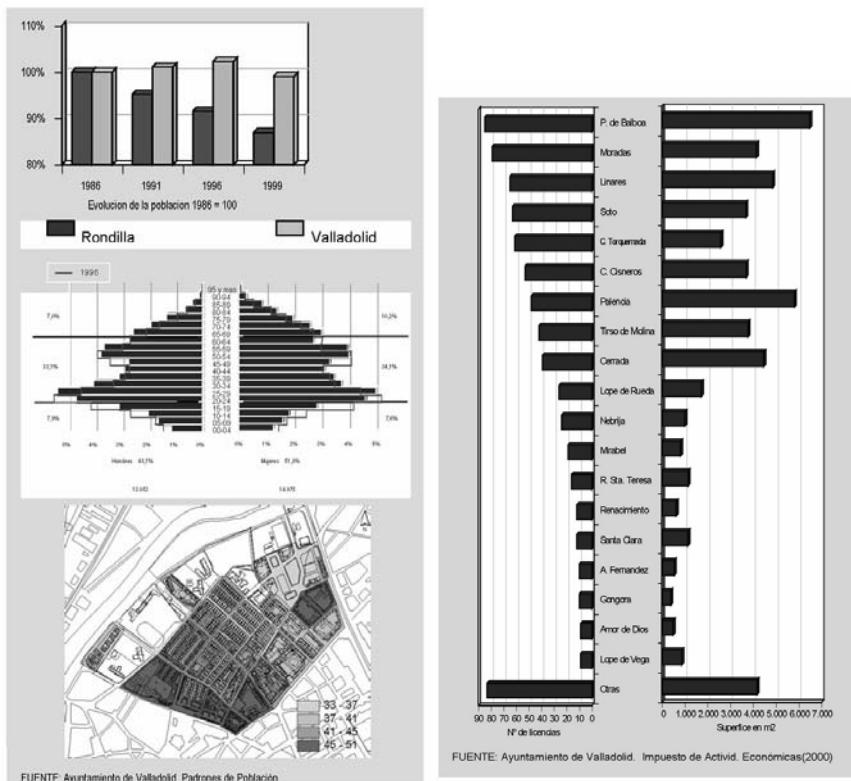
Estructura urbana separada en dos partes: área de alta densidad al Suroeste y área cívica abierta al Noroeste.



Los equipamientos del barrio son suficientes en términos cuantitativos y de superficie pero sus niveles de calidad son bajos: su capacidad estructurante del espacio urbano no está optimizada y hay una notable falta de equipamientos para la tercera edad y de pequeños espacios libres públicos de proximidad.



En general, vivienda de alta densidad (mucho más que en el centro) y bajos niveles en cuanto a confort y accesibilidad (ascensores y aparcamientos).

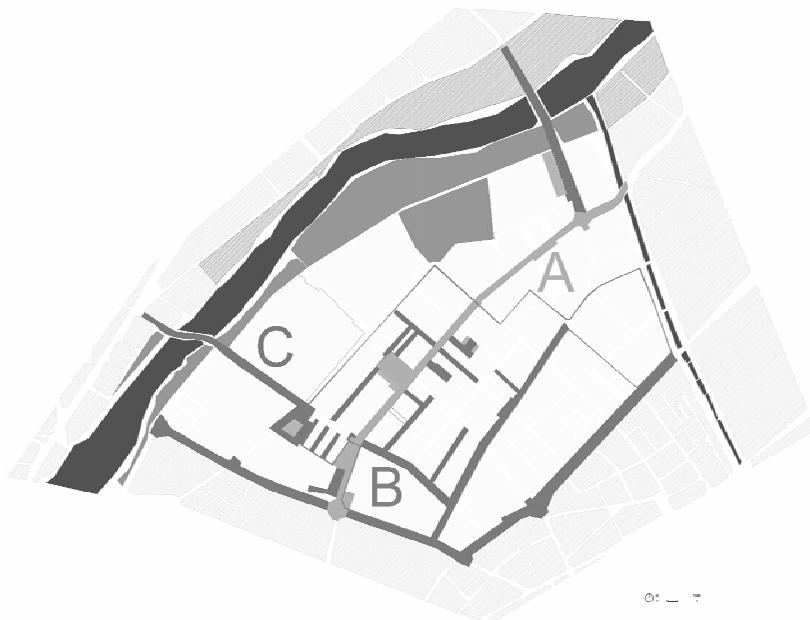


La población de la Rondilla da claras muestras de envejecimiento y declive demográfico a pesar de la inmigración extracomunitaria de los últimos años. Se aprecia un decrecimiento del tamaño medio de los hogares y la existencia de más de 300 viviendas ocupadas por personas solas mayores de 80 años.

La venta al por menor concentrada en pocas calles (Cardenal Cisneros, Cardenal Torquemada y Portillo de Balboa).

La asociación de vecinos es muy activa y las encuestas muestran un alto nivel de apropiación social del barrio.



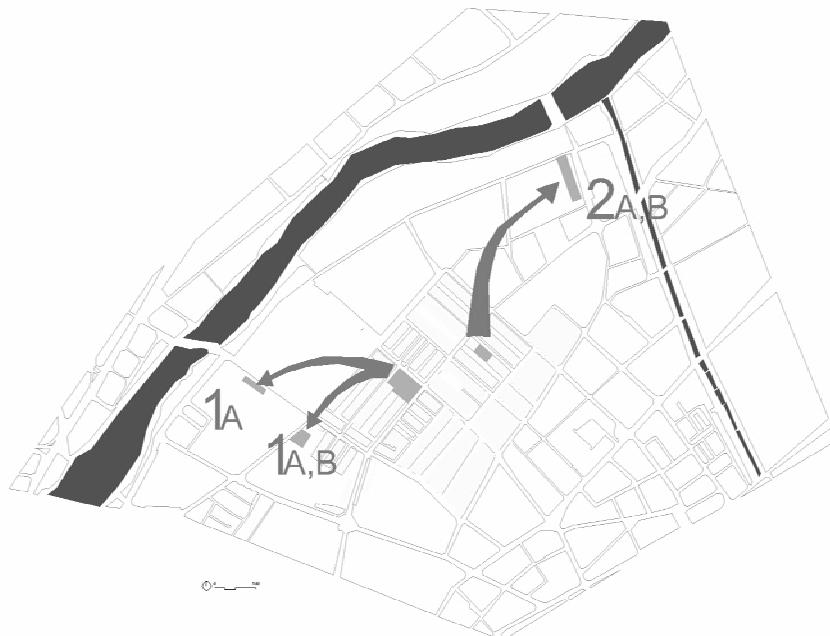


Esquema de las principales áreas de propuesta para Rondilla:

- A. Eje de la calle Cardenal Torquemada, clave para el refuerzo de la estructura urbana del barrio.
- B. Desarrollos residenciales de 1950-1970: mejora de los niveles de calidad de las viviendas y sus espacios libres.
- C. Mejora y aumento de los espacios libres de uso público y elevación de la calidad ambiental del barrio.

En cuanto a la movilidad urbana, Rondilla está diseñada como un área ambiental y la mayoría de los desplazamientos de los residentes hacia otras áreas de la ciudad se realizan a pie o en transporte público (autobús). Sin embargo, en muchos espacios públicos del barrio se entabla un conflicto permanente entre tráfico rodado, tráfico peatonal y aparcamiento (se estima un déficit de más de 600 plazas de aparcamiento para residentes).





Esquema de las opciones de gestión de las propuestas de esponjamiento del núcleo denso del centro del barrio.

CENTRAL CORE IS SO DENSE. NORTHWEST AREA IS NOT DENSE. IS POSSIBLE CREATE, AT THE TIME:

- NEW OPEN SPACES AT THE CORE (SELECTIVE URBAN RENEWAL AREAS)
- NEW BUILDING AT LOW-DENSITY AREA, NEAR "RIBERA DE CASTILLA" PARK (STRATEGIC LOCATIONS)

DESTROYED DWELLINGS AT URBAN RENEWAL AREAS SHOULD BE REBUILT IN THE RESULTANT SQUARES AND IN STRATEGIC LOCATIONS (REINFORCING LOCAL DISTRIBUTORS).

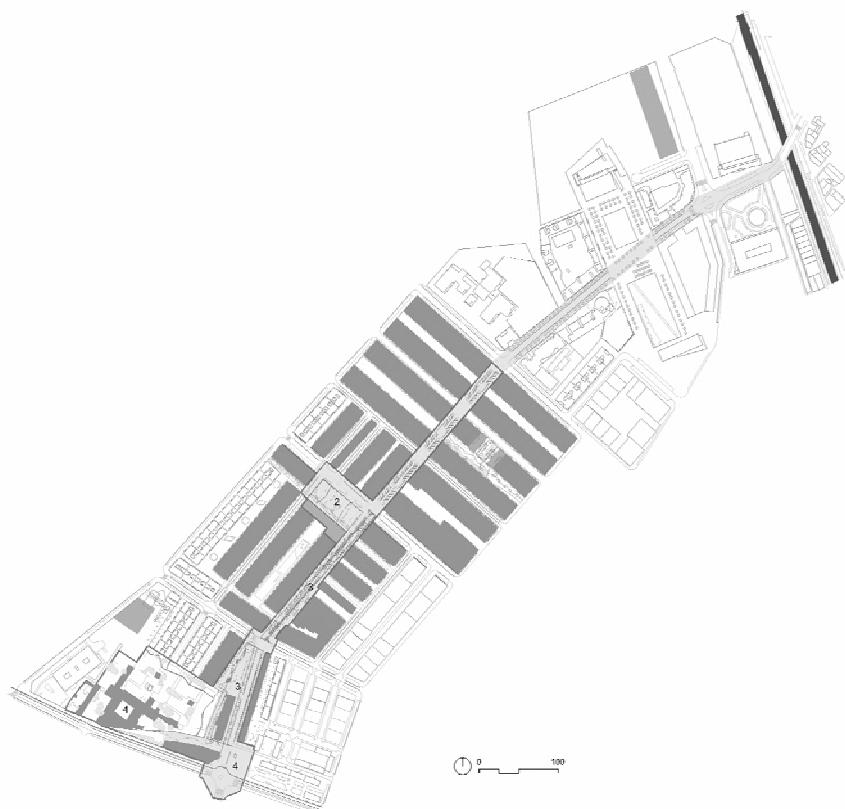
THERE ARE URBAN AGENTS CONSENSUS THAT NEW DWELLINGS SHOULD BE SO LARGE THAN TAKEN DOWN (APROX. 60 M<sup>2</sup>) AND UPDATED IN COMFORT STANDARDS.

ORGANISATIONAL OPTIONS ARE TWO:

- A**. EXTERNAL FINANCIAL RESOURCES ARE AVAILABLE. REBUILDING SO DWELLINGS THAN EXISTING.
- B**. NOT EXTERNAL FINANCIAL RESOURCES. BUILDING MORE DWELLINGS THAT EXISTING. THE SURPLUS FINANCES THE OPERATION.

**ORGANISATIONAL SCHEME:**

1. "CARDENAL TORQUEMADA" AREA: REBUILDING DWELLINGS AT NEW "PLAZA MAYOR" AND MIRABEL STREET (**A**) OR AT NEW SQUARE AND MIRABEL AND TIRSO DE MOLINA STREETS (**B**)
2. "NEBRIJA" AREA: REBUILDING DWELLINGS AT NEW SQUARE AND PORTILLO DE BALBOA STREET (**A** AND **B**) MOST LACKING IN OPEN SPACES AREA



## A CARDENAL TORQUEMADA MAIN STREET KEY FOR REINFORCEMENT OF URBAN STRUCTURE NEIGHBOURHOOD

### REINFORCEMENT OF URBAN STRUCTURE

- 1- RESTORING HISTORICAL BUILDING AND ITS COURTS, ORCHARDS AND GARDENS (SANTA TERESA DE JESÚS' CONVENT)
- 2- NEW "PLAZA MAYOR" FOR THE NEIGHBOURHOOD: SELECTIVE URBAN RENEWAL AREA
- 3- NEW SQUARE WITH A LITTLE CIVIC BUILDING: REGENERATION OF "SAN JUAN DE LA CRUZ" PRIMARY SCHOOL AND ITS ENVIRONS
- 4- REFORMING RONDILLA'S ACCESS FROM THE CITY CENTRE: TRAFFIC CALMING, RAISING THE LEVEL OF ENVIRONMENTAL STANDARDS

RAISING THE LEVEL OF ENVIRONMENTAL AND MOBILITY STANDARDS AT CARDENAL TORQUEMADA:  
TRAFFIC CALMING AND IMPROVEMENT OF PEDESTRIAN ROUTES (PARTIALLY MADE)

— IMPROVING AND ENLARGING SIDEWALKS

— PARKING REFORM

— NEW CYCLE PATH

○ NEW PLANTATIONS

NEW PUBLIC OPEN SPACES

POSSIBLE LOCATION OF UNDERGROUND PARKING FOR RESIDENTS

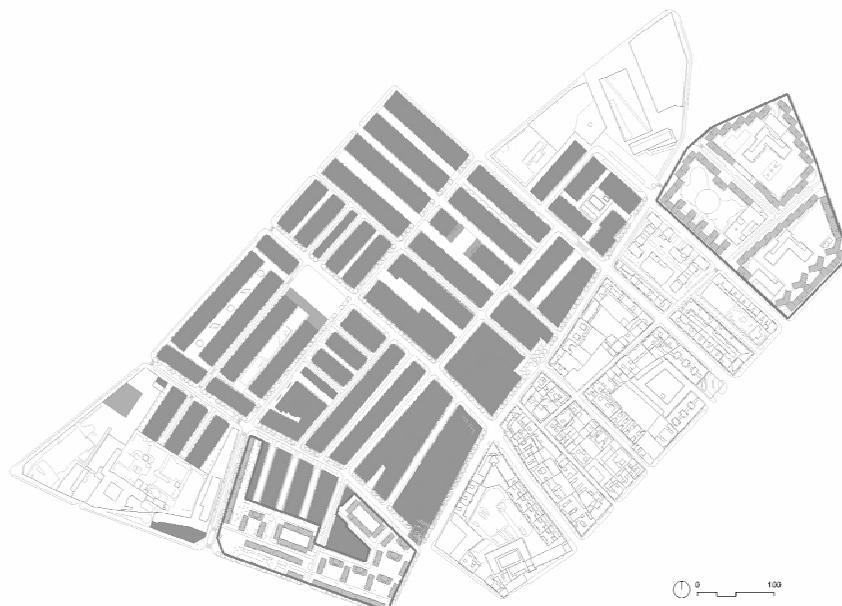
ECONOMICAL RECOVERY: RETAILING ENCOURAGEMENT AT POTENTIAL NEIGHBOURHOOD CENTRE

AREA FOR SELECTIVE URBAN RENEWAL: RELOCATING NEIGHBOURS AT ENVIRONS: RAISING THE LEVEL OF DWELLING AND URBAN STANDARDS (COMFORT, ACCESSIBILITY... AND PUBLIC SPACES, URBAN VARIETY...)

NEW BUILDING

EXISTING BUILDING

BOUNDARY OF INTERVENTION AREA



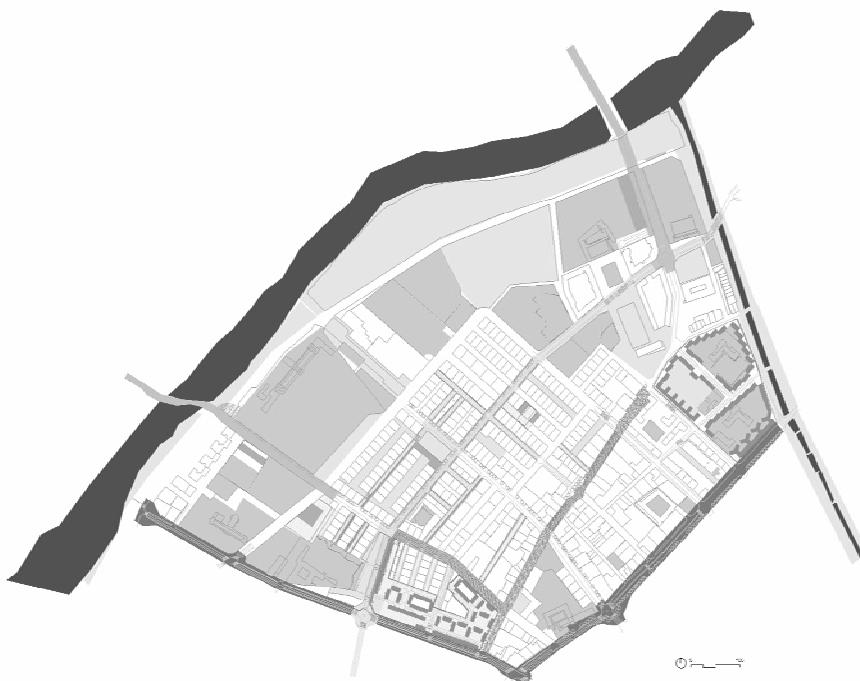
## B THE HOUSING DEVELOPMENTS (1950-1970): RAISING LEVELS OF DWELLING AND OPEN SPACES STANDARDS

- HOUSING AT THE CORE OF THE NEIGHBOURHOOD: LOCAL PROGRAMME FOR RAISING THE COMFORT STANDARDS (ELEVATORS, HOME FACILITIES, ENHANCEMENT OF FACADES AND ROOFS)
- PUBLIC HOUSING AREAS
- "18 DE JULIO" HOUSING: "AREA DE REHABILITACIÓN INTEGRADA" (INTER-GOVERNMENTAL PROGRAMME FOR RESTORING BUILDINGS AND OPEN SPACES)
- "XXV AÑOS DE PAZ" HOUSING: "AREA DE REHABILITACIÓN INTEGRADA" (INTER-GOVERNMENTAL PROGRAMME FOR RESTORING BUILDINGS AND OPEN SPACES)
- NEW BUILDING



Vista infográfica de las propuestas de nuevas edificaciones en el barrio.

La alta densidad habitacional y la falta de aparcamiento dan lugar a altas tasas de congestión en el “núcleo duro” central del barrio.



## C IMPROVING AND INCREASING THE PUBLIC SPACES AND THE ENVIRONMENTAL STANDARDS OF THE NEIGHBOURHOOD

- CREATING A NEW LANDSCAPE CARDENAL TORQUEMADA STREET
- NEBRIA STREET URBAN RENEWAL AREA: NEW SQUARE AND PLAYGROUND IN THE DENSE CORE OF NEIGHBOURHOOD
- PUBLIC HOUSING AREAS: IMPROVING PUBLIC SPACES ("AREAS DE REHABILITACIÓN INTEGRADA")
- RONDILLA ENVIRONMENTAL AREA
  - PALENCIA AND RONDILLA DE SANTA TERESA AVENUES: FROM BOUNDARIES TO PROMENADES (TRAFFIC CALMING, ENVIRONMENTAL IMPROVING)
  - PORTILLO DE BALBOA AND TIRSO DE MOLINA STREETS: TRAFFIC CALMING LOCAL DISTRIBUTORS
  - REINFORCING LOCAL DISTRIBUTORS (PORTILLO DE BALBOA AND TIRSO DE MOLINA STREETS); NEW BUILDINGS IN STRATEGIC LOCATIONS (HOUSING RELOCATED FROM RENEWAL AREAS)
- CREATING HOME ZONES
- POSSIBLE LOCATIONS FOR NEW UNDERGROUND PARKING FOR RESIDENTS
- IMPROVING PEDESTRIAN ROUTES
  - CONECTING PEDESTRIAN ROUTES
  - PARKING REFORM
  - ENLARGING SIDEWALKS
  - NEW CYCLE PATH
- NEW PLANTATIONS
- NEW BUILDINGS
- EXISTING OPEN SPACES
- EXISTING URBAN FACILITIES

## **ENTREVISTA A C. MAGDALENA, ARQUITECTA DE LA SOCIEDAD MUNICIPAL DE SUELO Y VIVIENDA DE VALLADOLID (VIVA)**

La Sociedad Municipal de Suelo y Vivienda de Valladolid (VIVA) ha sido la entidad financiadora del “Estudio de remodelación de los barrios de Pajarillos y Rondilla”, redactado por el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid (IUU) en colaboración con Inzamac-Tecopy.

Covadonga Magdalena es arquitecta de VIVA y, como tal, ha sido representante técnico del municipio en las discusiones habidas para la elaboración y aprobación de este trabajo galardonado en el “Premio Europeo Gubbio 2003”. Su participación en el debate de los contenidos del Estudio con los representantes de otros agentes urbanos implicados le ha hecho acreedora, a ojos del IUU, de un espacio en Ciudades donde explicar la postura institucional y sus impresiones personales al respecto de esa experiencia.<sup>1</sup>

**IUU En un primer momento, el “Estudio de remodelación de los barrios de Pajarillos y Rondilla” se planteó, por parte de VIVA, ligado a la figura de Área de Rehabilitación Integrada (ARI). Con el desarrollo del trabajo, pronto fue evidente que el estudio encargado al IUU debía abarcar una multitud de aspectos y que la hipótesis de ARI era conveniente acotarla a ámbitos muy concretos dentro de cada barrio. Finalmente, el documento elaborado se perfila como un “menú” de intervenciones urbanísticas que ha de apoyar la futura toma de decisiones en Pajarillos y Rondilla, incluidas tres posibles AARRII. ¿Cómo se valora en VIVA este resultado? ¿Ha satisfecho las expectativas de VIVA como comitente del estudio? ¿Hay en marcha o en perspectiva alguna iniciativa municipal derivada o apoyada en este documento?**

**VIVA** Un estudio de estas características normalmente plantea la doble vertiente de un enfoque ambicioso y abierto a la multitud de demandas que el área de estudio imponga o de un propósito más acotado desde su origen.

En el caso concreto de los estudios de los barrios de Rondilla y Pajarillos, si bien es cierto que la idea generadora que los impulsa se circunscribe a la figura de Áreas de Rehabilitación Integrada, sucede -como correctamente se apunta- que el planteamiento se modifica hacia un enfoque mucho más enriquecedor a medida que se profundiza en el conocimiento de los barrios objeto de estudio y los agentes que intervienen en este análisis constatan la multitud de problemáticas de mayor o menor complejidad de éstas áreas.

---

<sup>1</sup> IUU = Instituto Universitario de Urbanística (María Castrillo), VIVA = Sociedad Municipal de Suelo y Vivienda de Valladolid (Covadonga Magdalena).

El resultado, a mi entender, excede las pretensiones iniciales de la Sociedad, tanto en el ámbito informativo -con un extenso y riguroso material documental que aporta una información exhaustiva del estado social y urbano de los barrios estudiados- como en un plano de posibles actuaciones, planteando un amplio abanico de alternativas complementarias. Los ingredientes mencionados generan un documento directriz de intervención, de gran utilidad en la gestión de actuaciones inmediatas, y un punto de partida excelente para la planificación de programas más ambiciosos a largo plazo.

Las iniciativas más inmediatas que se desprenden del estudio, y que éste mismo desarrolla, son las solicitudes a propuesta municipal a la Junta de Castilla y León de declaración de Áreas de Rehabilitación Integrada de los polígonos “18 de Julio” y “XXV Años de Paz” del barrio de la Rondilla.

Con el desarrollo del Estudio, VIVA ha formalizado la participación directa de las asociaciones de vecinos mayoritarias en ambos barrios en la definición y consenso de un documento urbanístico de tipo propositivo. Una participación formal y directa de este tipo contaba con pocos antecedentes en la política urbanística municipal de Valladolid. ¿Cómo valora VIVA esta experiencia y en qué medida considera que esta participación y consenso puede contribuir a mejorar la intervención del Ayuntamiento sobre ambos barrios?

Cualquier iniciativa que tenga entre sus propósitos la intervención en el patrimonio edificado y la escena urbana, si pretende tener alguna posibilidad de obtener resultados positivos en su gestión, deberá de caracterizarse por partir de un planteamiento de consenso, al menos en los aspectos más generales, entre todos los agentes que intervienen en el proceso.

Con esta premisa, y con referencia a los casos concretos de los barrios de Rondilla y Pajarillos, las sesiones de trabajo conjunto equipo redactor, asociaciones de vecinos y sociedad municipal han supuesto para todos un mayor esfuerzo y dedicación, así como, una dilatación en el tiempo de ejecución. A pesar de ello, esta experiencia ha dado como resultado un documento realista frente a la situación actual de los barrios, cercano a las pretensiones de los vecinos y práctico en tanto que de base para una futura gestión de cualquiera de las actuaciones que en él se contemplan. Entiendo que estos rasgos característicos del Estudio contribuyen a facilitar cualquier decisión sobre la intervención en estos barrios.

**IUU** **VIVA tiene ya una larga experiencia en el desarrollo del ARI del centro histórico de Valladolid. Sin embargo, al plantear la posibilidad de aplicar la figura de ARI en barrios periféricos de la ciudad, inicia un camino con muy pocos precedentes en el ámbito nacional y ninguno en el local. ¿Cuáles son las diferencias más importantes entre el centro**

**histórico y las áreas propuestas en Pajarillos y Rondilla en relación con la declaración y desarrollo de AARII?**

VIVA Me parece oportuno comenzar mencionando el objetivo que diferencia a los dos propósitos de intervención para posteriormente proceder a desarrollar la cuestión que se plantea. En el caso del Área de Rehabilitación de la zona de Platerías, Catedral y sus entornos, el fin prioritario es la recuperación del uso de residencial en la zona de gestión. El objetivo en las Áreas que plantea el Estudio corresponde a un segundo paso, que consistiría en conseguir condiciones dignas en el uso residencial, pues el destino como tal está totalmente consolidado.

La declaración de un Área de Rehabilitación Integrada supone el mismo proceso administrativo sea el ámbito que sea, y lo regula la legislación que sobre medidas de financiación de actuaciones protegidas en materia de vivienda y suelo se publica en el ámbito estatal desarrollándose, en esta Comunidad, a través del Plan Director de Vivienda y Suelo de Castilla y León.

Las diferencias claves están realmente en la gestión, tanto por las condiciones de propiedad como por los aspectos arquitectónicos. Las características de tenencia y ocupación considero más oportuno desarrollarlas en la siguiente cuestión, y con respecto al patrimonio residencial, objetivo directo de la intervención, quiero reseñar que en el caso del A.R.I. de Platerías nos estamos refiriendo a un área del Casco Histórico de la ciudad de Valladolid muy heterogénea, tanto en el aspecto tipológico como en el constructivo y por supuesto, en el grado de deterioro y demanda de intervención. Existen desde edificaciones que datan del siglo XVI hasta construcciones de los años 80 y posteriores. Estos rasgos conllevan una normativa reguladora compleja que intenta abarcar la diversidad de actuaciones que se plantean, así como, unos criterios arquitectónicos de intervención con cierta flexibilidad que permitan conseguir cierta coherencia en un panorama arquitectónico tan caótico.

Las áreas que propone el Estudio están ubicadas en el barrio de la Rondilla, también en la ciudad de Valladolid. En cuanto al planeamiento, no está sujeto al Plan Especial del Casco Histórico y, en el aspecto de las características de lo edificado, entiendo que es sumamente descriptivo mencionar el hecho que nos estamos refiriendo a dos polígonos de vivienda pública, “18 de Julio” y “XXV Años de Paz”, con una antigüedad entorno a 50 años, con unas condiciones arquitectónicas homogéneas en cada conjunto. Estas premisas permiten un esquema de intervención conjunta en el que las actuaciones, aunque promovidas por la propiedad, pueden estar enmarcadas en un documento director, economizando de esta manera esfuerzos humanos e inversión privada y pública.

IUU **Tanto en el barrio de Pajarillos como en el Rondilla y, en general, en todas las periferias españolas de los años 60 y 70, la propiedad**

**horizontal es la forma de tenencia inmobiliaria dominante. Sin duda, esta circunstancia tiene una gran importancia en relación con la gestión de la intervención sobre la edificación, pero también es una cuestión que reviste una cierta novedad en el sentido de que, al contrario de lo que sucede con los centros históricos -donde todavía es relevante el número de inmuebles de propietario único-, en el campo de la rehabilitación urbana y residencial, no hay mucha experiencia acumulada por los organismos públicos. Por ello sería interesante que comentases, por favor, la experiencia de VIVA con comunidades de propietarios afectadas por el ARI del centro histórico y qué consideraciones podrían extrapolarse de cara al desarrollo de AARRIII en Pajarillos y Rondilla ¿Podría decirse que el dominio absoluto de la propiedad horizontal plantea un escenario de rehabilitación urbana sustancialmente diferente?**

VIVA El punto de vista que puedo aportar en este aspecto es como técnico y desde la experiencia acumulada por participar durante seis años en el desarrollo y gestión del A.R.I. de Platerías, Catedral y sus entornos, en absoluto pretendo ni me considero capacitada para abordarlo desde las connotaciones legales que por su carácter subyacen. Desde esta consideración, quiero expresar que la existencia de edificios en propiedad horizontal en el Área que nos ocupa es más numerosa de lo que es habitual en centros históricos, entorno a un 37% de la totalidad de la edificación que comprende la zona. Esta peculiaridad es debida principalmente a dos circunstancias: por un lado, la presencia, como ya se ha mencionado, de edificios residenciales de reciente construcción, en los que este tipo de propiedad es habitual; por otro, la venta de las viviendas a sus arrendatarios por parte de la propiedad original.

La gestión de una intervención arquitectónica en el patrimonio edificado, así como el desarrollo de un programa de subvenciones en un contexto de propiedad horizontal supone tener presentes varios aspectos: la redacción de una normativa reguladora que flexibilice la participación y vinculación de cada propietario en las actuaciones del inmueble, un alto grado de implicación y voluntad resolutiva de las personas que forman parte del órgano gestor del Área.

Si, por un lado, estas peculiaridades exigen una gran dedicación (también por la diversidad de casos que se presentan en el transcurso del tiempo), por otro, este tipo de propiedad ofrece, entre otras, una característica reseñable: facilita en gran medida la decisión de los afectados a vincularse con un programa como las Áreas de Rehabilitación Integrada y, por lo tanto, favorece el desarrollo satisfactorio de éstas. Y es que en el régimen de tenencia en propiedad, al contrario que en el alquiler, los propietarios que perciben la subvención y, por tanto, asumen los costes de la intervención son a su vez los usuarios de las viviendas objeto de actuación.

Con estos antecedentes resulta fácil presuponer que un programa de subvenciones con objeto de intervenir en el patrimonio edificado y en el

que el régimen de propiedad predominante sea la horizontal resulte más complejo tanto en el planteamiento como en la gestión. No obstante, si se consigue una alta implicación y vinculación entre propiedad y órgano gestor los resultados llegan a ser altamente satisfactorios.

**IUU El “Estudio de remodelación de los barrios de Pajarillos y Rondilla” incorpora propuestas que, para llevarse a cabo, deberán formalizarse de acuerdo con la Ley de Urbanismo de Castilla y León y su Reglamento recientemente aprobado. ¿Cuál es tu opinión sobre la consideración de la rehabilitación urbana en el marco de nuestra legislación autonómica?**

**VIVA** La rehabilitación urbana, sobre todo en el ámbito de la actuación sobre propiedad privada, tendrá un desarrollo positivo si se propicia un marco que aúne dos factores, entiendo, como imprescindibles: la sensibilización ante los valores arquitectónicos de las administraciones y los usuarios o propietarios del patrimonio edificado, así como la existencia de mecanismos e incentivos que faciliten la posibilidad de intervención.

Ciñéndome a tu pregunta, considero que la rehabilitación urbana es un concepto tan amplio y complejo como necesario. Y es por ello que estimo necesaria una legislación específica en esta materia, tanto en el ámbito comunitario como municipal. No obstante, opino que las bases para que ésta se desarrolle se esbozan en la Ley de Urbanismo de Castilla y León y se perfilan en su Reglamento. Como punto de partida se reseña, en los artículos 8 de la Ley y 19 del Reglamento el deber de conservación de todo propietario de bienes inmuebles. Este hecho no es novedoso en absoluto, pues como tal ya se incorporaba en legislaciones anteriores, pero en todo caso, se plantea ahora su definición en términos más concretos y exhaustivos, por lo que el desarrollo de su cumplimiento se enmarca en unos términos mucho más precisos.

La definición de deberes, en el ámbito de la rehabilitación y en la legislación objeto de este breve repaso, da paso a la concreción de los instrumentos de fomento de la conservación, rehabilitación y nueva edificación. En este capítulo una de las mayores novedades y avances en el impulso de la preocupación por el estado del patrimonio edificado -y, por tanto, de la rehabilitación urbana- es la incorporación de la obligación periódica, en los Municipios con población igual o superior a 20.000 habitantes o que cuenten con P.G.O.U., de que los propietarios de edificios encomiendan a técnicos competentes la Inspección Técnica de sus Construcciones, con objeto de determinar su estado de conservación así como las obras que sean precisas para mantener o reponer las condiciones de seguridad y salubridad que se definen en los deberes. El reglamento, en esta sección, es bastante conciso en los aspectos generales de gestión y control para llevar cabo esta tarea, dando paso a la actuación municipal para hacerla cumplir.

La conclusión que a mi juicio se desprende de esta breve exposición es que la legislación que en materia de Urbanismo afecta a esta Comunidad, tiene presente la gran importancia y repercusión que la rehabilitación urbana tiene para nuestras ciudades. De manera que, con las experiencias ya acumuladas en esta materia y con una actitud positiva aunque expectante ante lo que queda por desarrollar, me atrevo aventurar que la recuperación de la escena urbana y la rehabilitación del patrimonio edificado, tiene un esperanzador futuro en nuestra región.

## **ENTREVISTA A REPRESENTANTES DE LA ASOCIACIÓN FAMILIAR RONDILLA Y “LA UNIÓN” DE PAJARILLOS\***

La redacción técnica del "Estudio para la remodelación de los barrios de Pajarillos y Rondilla de Valladolid" ha sido realizada por el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid (IUU) en colaboración con la empresa Inzamac-Tecopy. No obstante, las ideas y opiniones de los agentes implicados y, en particular, de las asociaciones de vecinos mayoritarias en ambos barrios han sido tan importantes en la elaboración de ese documento que resultan imprescindibles para comprender el proceso habido.

Por ello, con ocasión del reconocimiento obtenido por ese trabajo en el concurso europeo promovido en Gubbio por la Asociación nacional de centros histórico-artísticos de Italia, el IUU ha querido dar cabida entre las páginas de su revista a la voz de esos otros artífices de este pequeño éxito y María Castrillo, componente del equipo redactor, ha entrevistado a dos representantes vecinales: Ángel Bayón, miembro de la Asociación familiar Rondilla, y José Miguel Gutiérrez, histórico dirigente de la Asociación de vecinos “La Unión” de Pajarillos<sup>1</sup>.

**IUU Como miembros de dos de las asociaciones de vecinos (AAVV) más “veteranas” de Valladolid (la Asociación familiar Rondilla ha cumplido ya más de 35 años y La Unión de Pajarillos, 28) y con la perspectiva de la experiencia acumulada por ambas AAVV en todos estos años, ¿cómo describiríais la evolución que han seguido ambos barrios desde los años 60 y cómo valoráis la influencia que el asociacionismo vecinal ha podido ejercer sobre ella?**

**AR** La experiencia de Rondilla ha sido muy interesante. El barrio nació prácticamente en la década de 1960, cuando la necesidad de alojar a los trabajadores de FASA y de otras muchas industrias que se montaron entonces en Valladolid dio lugar a la construcción masiva de viviendas pequeñas, de poca calidad y sin equipamientos urbanos. El cambio del barrio desde entonces ha sido radical y yo creo que, en ello, ha sido clave la intervención de la Asociación. Ésta surgió precisamente ante el problema de las viviendas de la “Constructora Imperial”: más de mil viviendas construidas con graves problemas de cimentación. El pleito, planteado de forma colectiva contra la constructora, se ganó y desde entonces la Asociación ha continuado trabajando para resolver los problemas del barrio.

\* Entrevista realizada en Abril de 2004, transcrita por Daniel Martínez y Félix Iglesias, becarios del IUU.

<sup>1</sup> IUU = Instituto Universitario de Urbanística (María Castrillo), AR = Asociación familiar Rondilla (Ángel Bayón), UP = Asociación de vecinos “La Unión” de Pajarillos (José Miguel Gutiérrez).

Un segundo momento clave fue cuando la Asociación paralizó el Plan Parcial Ribera de Castilla. Este plan trataba de construir más de mil viviendas en la zona que hoy ocupa el parque Ribera de Castilla. Era un Plan Parcial bueno... para sus constructores (sonríe) pero malo para el barrio y, cuando empezaron las obras, los vecinos nos organizamos para ir contra las máquinas. La gente se levantó y dijo: "aquí no se hace nada". Las máquinas fueron al río Pisuerga al son de la canción de Luis Pastor que decía "Mira, no lo pienses más, únete a tus vecinos, que te pilla el Plan Parcial...".

El siguiente hecho significativo tuvo lugar a finales de los setenta, después del franquismo, con el primer Ayuntamiento democrático de Tomás Rodríguez Bolaños. Los socialistas habían asumido un compromiso muy fuerte para solucionar los problemas que se habían generado en nuestro barrio.



Dos dibujos de Manuel Sierra para dos momentos en la evolución de Rondilla: a la izquierda, a finales de los setenta, se pone de relieve las malas condiciones de habitabilidad del barrio; a la derecha, una ilustración de 2002 subraya los cambios en el barrio y apunta al futuro.

De entonces arranca un gran proyecto del que luego, efectivamente, se ha derivado la construcción de todos los equipamientos e infraestructuras actuales del barrio. Se paralizó el Plan Parcial y en su lugar se construyó el centro de mayores, el de Salud, el Colegio Gonzalo de Berceo, el Instituto Ribera de Castilla (las necesidades educativas eran entonces enormes en el barrio)..., y luego el Centro Cívico, el aparcamiento bajo éste, y el parque Ribera de Castilla.

Yo creo que fueron grandes avances conseguidos, en buena medida, gracias a la Asociación y a la clarividencia de algunos de sus miembros como Antonio Ruipérez, Siro Ruipérez o Ángel Ceballos... La situación del barrio y su evolución están muy ligadas al nacimiento y vida de la Asociación.

La etapa de los ayuntamientos socialistas fue una etapa de cubrir los servicios más necesarios, más urgentes, y la etapa del Partido Popular, la

de estos últimos años, debería ser la etapa en la que se cubran otras necesidades.

Las viviendas de la Rondilla, como la mayor parte de las viviendas de los años 60 de Valladolid, tienen, entre otros problemas, que se hicieron sin calefacción, sin aislamiento, sin ascensor... Las transformaciones que se han realizado en las viviendas y los edificios, siempre por cuenta de los vecinos, han ido por etapas: primero la sustitución de las bombas del agua, después, en los años 90, la llegada del gas y la instalación de muchas calderas que sustituyeron a la estufa de butano... El tercer paso ha sido a partir del año 96: la introducción de ascensores. Y ahora estamos con los aparcamientos, uno de los temas claves de este momento.

*UP El caso de Pajarillos es diferente. El barrio está dividido en dos partes: Pajarillos Altos y Pajarillos Bajos, que son dos concepciones diferentes de estilo de vida.*

*En nuestro caso, la Asociación se constituyó primero, durante la dictadura, como Asociación Familiar de Pajarillos a través de la Parroquia de San Ignacio. Eso no tuvo éxito... pero, a raíz de una reunión en que convocamos a distintas personas y grupos políticos, empezó a consolidarse una asociación más fuerte, donde había representantes de la mayoría de grupos políticos de izquierdas... Tuvimos que hacer "encaje de bolillos" para poder constituirla... pero lo hicimos, funcionó y la experiencia tuvo interés. Después, con la transición, cada grupo político se fue a lo suyo y lo que quedó fue la Asociación de vecinos.*

*¿Cómo ha influido la Asociación en Pajarillos? Yo llegué al barrio en el año 1971. Era un barrio hecho de aluvión. Las casas estaban bastante mal hechas, no había luz en la calle, no había asfalto, no había aceras, no había nada. La carretera de circunvalación (hoy Avda. de Juan Carlos I) estaba sin asfaltar y, por supuesto, no había parques y, como en la Rondilla, también faltaban colegios (en la época de matriculación, algunos vecinos tuvieron que pasar dos o tres noches haciendo cola para poder conseguir un puesto para sus hijos en las escuelas del barrio).*

*En Pajarillos, el primer logro fue conseguir el asfaltado de las calles, que a mi juicio se hizo bastante mal porque se dejaron colectores que tenían una sección insuficiente y esto ha sido la causa de los problemas de inundaciones que se han producido en el barrio hasta hace dos años. El asfaltado, el alumbrado... y luego los colegios. Por ejemplo, en el colegio Miguel Hernández, que estuvo más de un año acabado y sin estrenar, para ponerlo en funcionamiento, tuvimos que dar una patada a la puerta, meternos y llevar nosotros los muebles con camiones de los vecinos.*

*También se consiguieron los parques (de esto creo que estamos bien provistos ahora) y, con todo ello, se ha logrado que, en general, el barrio esté más decente... Y yo creo que la Asociación ha conseguido buena parte de todo esto que ahora tenemos.*

*A mi juicio, Pajarillos Bajos no es un barrio mal diseñado urbanísticamente, exceptuando el polígono "29 de Octubre". Faltan garajes y teníamos - por suerte ya no lo tenemos- el mercado central, un verdadero problema que, en este momento, ha desaparecido (la reestructuración de ese edificio está siendo muy positiva para el barrio).*

*Lo que también hay que subrayar en Pajarillos es, primero, la convivencia con la población gitana. Esta etnia ha hecho una importante aportación al barrio pero también su presencia ha ido en detrimento de la imagen de Pajarillos porque, por ello, ha sido siempre visto como un barrio marginal (aunque yo siempre he defendido que me siento mucho más seguro en mi barrio que en muchos sitios de la ciudad...). Otro gran problema es que no se ha conseguido que el comercio despegue en Pajarillos y quizás esto sea una de las consecuencias del ferrocarril, o sea, de la barrera que nos separa del resto de la ciudad y que ha tenido una influencia muy negativa en el barrio.*

*Yo creo que los dos grandes objetivos que a los que ha contribuido la Asociación (los tres, porque también hay que hablar de la desaparición del mercado central y de la construcción de lo que se está construyendo) han sido el soterramiento del ferrocarril (que ya era hora) y la eliminación del gueto del Poblado de la Esperanza, incluida la dispersión de sus habitantes por diferentes partes de la ciudad. Ha sido un trabajo muy duro y, en el caso del Poblado de la Esperanza, desagradable y mal abordado por la Administración. Pero al final estamos satisfechos: la Asociación ha actuado en esos objetivos y ha tenido una presencia importante y ahí está el trabajo, que a mí me parece un trabajo serio.*

**IUU** *¿Cuáles son los aspectos que más preocupan en la actualidad a vuestras AAVV y en qué medida están relacionadas con el urbanismo del barrio o con la política urbanística del Ayuntamiento?*

**UP** *Ahora, en Pajarillos, una de las preocupaciones mayores es el soterramiento del ferrocarril. ¿Qué se va a hacer?... Esa es la gran incógnita, no sólo de Pajarillos sino de toda la ciudad. Tenemos noticias que nos llegan por un lado o por otro pero todas son disparatadas. Y yo creo que, o somos capaces de ir haciendo propuestas que sean recogidas por los poderes implicados, o, de lo contrario, vamos a tener muchos problemas.*

*El tema de la droga también es fundamental. Pajarillos sufrió la concentración del narcotráfico de Valladolid en el poblado de la Esperanza, recientemente desmantelado. Pero la Administración ha carecido de la necesaria visión estratégica en este asunto: no ha previsto los problemas que podrían darse como resultado de ese derribo que afectaba a más de 2000 vecinos y de su realojo. No debió eliminar un gueto con la oposición de un montón de vecinos de Valladolid y tampoco debió hacer realojos en Pajarillos Bajos (ni del programa de realojo de la*

*Esperanza ni del programa general para todo Valladolid) sin dotar de medios suficientes al barrio para asumir esa afluencia... Y ahora lo que se ha desatado es un verdadero conflicto social que va a ser difícil de solucionar.*

*En realidad, no es sólo Pajarillos. Toda el área norte y este de la ciudad ha acusado una dejación por parte de las administraciones, tanto del Ayuntamiento y de la Junta de Castilla y León como del Gobierno Central. Pilarica, Pajarillos y Delicias somos los barrios que hemos quedado al otro lado de la vía, una frontera que parecía que no se iba a romper nunca. Ha habido una falta de entendimiento y de aportaciones económicas con las que ir resolviendo problemas. Si a eso se une que la mayor parte de las viviendas sociales que se construían en Valladolid estaban en esos barrios, pues el problema está servido. Yo creo que con el soterramiento del ferrocarril (si se logra algún día), y si se hace la Ronda Este exterior, se puede conseguir que estos barrios vayan saliendo a flote. Pero va a costar... y las perspectivas que tenemos con el equipo de gobierno municipal actual no son buenas...*

AR Yo creo que un gran paso en Pajarillos han sido los Planes Parciales del Pato y Campo de tiro. Pienso que son un factor *de futuro* interesante.

UP *Esos planes parciales y la gente nueva que con ellos llega ha tenido muy buena acogida en Pajarillos Altos. Los vecinos más antiguos dicen: "Esto nos va a dar vida". ¿Qué vida les da?... pues que antes no podían disfrutar de la calle, y la gente de Pajarillos Altos todavía le sigue gustando salir a la acera en verano con el botijo para pegarse sus parrafadas hasta las tres de la mañana. Esto habían tenido que dejar de hacerlo por causa del tráfico de drogas y ahora pueden hacerlo de nuevo.*

*Ahora nos falta avanzar en el tema del polígono "29 se octubre"... y no va a ser fácil.*

AR A mi me parece que en la Rondilla los problemas más graves son urbanísticos, y el del aparcamiento es uno de ellos. Es cierto que tener un aparcamiento para el coche es un problema de cada ciudadano, pero está claro que el coche influye en la convivencia y en la vida de los barrios.

En Rondilla conviven más de 25.000 personas que antes no tenían coche y ahora sí lo tienen. Si calculamos a razón de un coche y medio por familia y medimos el espacio de aparcamiento que hay en las calles, está claro que es imposible aparcarlos todos, "La Rondilla no es de goma", reza un lema.

En los noventa empezamos a plantearnos el asunto del aparcamiento como problema vecinal, como problema de todos. El primer plan de ordenación de aparcamientos en el barrio se hizo en el año 1992. Surgió también por entonces la cooperativa de aparcamientos que organizamos desde la Asociación, al frente de la cual estuvo Antonio Ruipérez (que no tenía ni coche...). Tuvimos unos problemas tremendos, nos costó Dios y ayuda sacar la cooperativa adelante, pero al final salió... y hoy en día, creo, nadie

duda que aquella decisión de hacer el aparcamiento de la plaza de Alberto Fernández, dónde aparcan 600 coches, fue una decisión acertada.

Por otro lado, si no quitamos coches de la calle no podemos aumentar las aceras y en la vida del barrio es importantísimo aumentar el espacio peatonal, el espacio de convivencia. De hecho, en los años 90 se empezó con un programa para recuperar las calles-patio<sup>2</sup> y luego se continuó con el proyecto de ensanche de aceras. Con ello, empezamos a conseguir en el barrio espacios donde plantar árboles y pasear. Declaramos calle de juego para los niños al tramo de la calle Mirabel entre los institutos Santa Teresa y Juan de Juni y sus árboles fueron los primeros que los vecinos plantamos en el barrio. Ese programa de reurbanización de calles es uno de los que más ha avanzado y, aunque haya sido muy discutido dentro del barrio, hoy son muchos más los vecinos satisfechos que los que lo cuestionan. De todos modos, mientras no solucionemos el problema al vecino que llega del trabajo de noche y no encuentra donde dejar el coche después de una hora dando vueltas por las calles del barrio, nos costará seguir avanzando en la solución de este problema. Por eso tenemos que contar con la ayuda de las administraciones, fundamentalmente del Ayuntamiento, en la búsqueda de soluciones de todo tipo.

El segundo gran problema son los nuevos vecinos, los inmigrantes. Desde hace tres años, la inmigración ha llegado a todos los barrios y en el nuestro es causa de preocupación. Son gentes que tienen muchas necesidades y la Asociación tomó rápidamente la iniciativa de empezar a ayudarles. Ese planteamiento también ha creado polémica en el barrio porque la xenofobia, el miedo a lo extraño, a lo que no se conoce, está en todo el mundo.

Pero, además, la inmigración y la gente joven, gente española que va llegando al barrio porque aquí todavía es posible tener acceso a una vivienda, nos va demandando otros servicios como, por ejemplo, escuelas infantiles.

Por último, hay otro problema: el de las personas mayores. El barrio se ha hecho mayor en todo, en las edificaciones y en las personas. Y nos estamos encontrando con que hay una población importante de mayores de 60 años que viven solos, sobre todo mujeres. La atención a este problema choca de frente con las políticas liberales y, por ello, de momento, la respuesta está siendo la cooperación, los sistemas solidarios. Sin embargo, no dejamos de reivindicar espacios para personas mayores como centros de día.

**IUU** El “Estudio de remodelación de los barrios de Pajarillos y Rondilla” se planteó como un apoyo para la toma de decisiones sobre las intervenciones urbanísticas futuras en los barrios. En el equipo

---

<sup>2</sup> Se denomina calle-patio al espacio libre interior de un bloque-manzana. En su origen, las calles-patio de Rondilla no se urbanizaron y, durante décadas, fueron espacios residuales degradados.

**redactor nos referíamos a él como un “menú” en el que registramos de forma articulada y valorada las distintas opciones de actuación sobre el espacio del barrio asumidas por sus principales actores urbanos: AAVV y Ayuntamiento (a través de VIVA). ¿Cómo valoráis el documento en sí? ¿Creéis que puede ser útil a las AAVV? ¿En qué medida?**

AR Yo creo que ha sido útil y lo hemos tenido muy claro desde el primer momento. En realidad, la iniciativa de ese estudio arranca de hace muchos años. En Rondilla, tuvimos unas reuniones con políticos y arquitectos y en ellas se planteó qué salida podía darse al barrio en el futuro... Esto sería en los años ochenta y tantos y ya entonces hablamos de un posible Plan Especial de Reforma Interior del barrio y del suelo que finalmente no se había ocupado en el Plan Parcial Ribera de Castilla. La propuesta de trasladar edificación para descongestionar el área central del barrio la discutimos ya entonces pensando en ese suelo todavía vacante, pero la opinión general fue que sería un problema poner de acuerdo a las propiedades y a los vecinos para trasladarlos allí.

El estudio de un Área de Rehabilitación Integrada (ARI) comenzó cuando el concejal de Urbanismo de la primera legislatura del Partido Popular en el Ayuntamiento de Valladolid, Alberto Gutiérrez, se comprometió, a propuesta de las Asociaciones de vecinos de Rondilla y Pajarillos, a hacer los estudios de ambos barrios. Lo hizo justo cuando se acababa la legislatura, se marchó y le dejó esta "herencia" al nuevo gobierno municipal. Me acuerdo bien de una reunión que tuvimos en aquel septiembre con el nuevo concejal Sumillera: ¡lo que le costó asumir el compromiso! Al final lo hizo diciendo: "sólo asumimos el diagnóstico. Las actuaciones ya veremos...". O sea, que al final aceptó... ¡menos mal!

En general, pienso que el estudio del IUU e Inzamac ha sido muy bueno porque ordena los temas y da un montón de datos, y porque marca muy bien las fases de trabajo y lo que hay que ir haciendo.

¿Va a ser útil?... creo que sí. De hecho, nosotros, a medida que se iba haciendo el estudio, íbamos programando actuaciones... Las propuestas que hemos hecho para la Avenida de Palencia, el aparcamiento, la calle Cardenal Torquemada con derribo de la piscina de IES Zorrilla y las nuevas vallas de cerramiento... estábamos trabajando, anticipándonos al estudio. Por eso digo que a nosotros nos ha servido y no lo tenemos olvidado.

El estudio tenía un planteamiento que no fue respetado. Preveía un análisis, un diagnóstico y una participación y ahí es donde se rompió. Alguien salió diciendo que se iban a derribar viviendas y alarmó a los vecinos y esto acabó con el proceso previsto y con muchas de las propuestas que inicialmente se habían recogido en el estudio... Luego ha resultado que, después de todo, el ayuntamiento ha asumido la declaración de un ARI para la Rondilla y la Junta lo ha aceptado... Ya veremos...

UP *Fue por cabezonería de las asociaciones que se logró que se hiciese el Estudio. Nosotros en Pajarillos teníamos alguna documentación porque hicimos una encuesta a los vecinos y más o menos conocíamos algunos datos y teníamos alguna idea de por dónde podían ir las cosas.*

*Del estudio yo destacaría tres cosas: la primera, su valor como guía de qué es lo que hay que continuar haciendo. Marca pautas como: "mira, lo que hace falta es unir esto y lo que piensas hacer en el futuro hay que intentar que, cuando se haga, se haya hecho antes esto...". Esas pautas a mí me parece que son importantes (aunque temo que el Ayuntamiento no las apruebe nunca...). La segunda cuestión importante ha sido el dar cabida a los vecinos organizados aunque por ello haya habido discrepancias con alguna otra asociación del barrio. Y, en tercer lugar, un tirón de orejas al equipo redactor por ciertas propuestas que recogía el primer borrador del documento y que el ayuntamiento hizo cambiar para aprobar el definitivo.*

*Pero, aún así, el Estudio nos sirve. Me parece interesante, por ejemplo, las propuestas para el polígono 29 de Octubre, que son resultado de las conversaciones que tuvimos... al principio hubo posiciones enfrentadas, luego se plasmaron cuatro posibilidades y, al final, en la Asociación hemos llegado a la conclusión de que, de las cuatro, sirve la última, la cuarta...*

*Hay otros temas que también nos interesan mucho: la plaza que no tenemos en el barrio y que hay posibilidades de dotar; la reestructuración del mapa de los institutos de enseñanzas medias...*

*Yo creo que el Estudio es un buen material de trabajo que será útil a la Asociación, que teniendo ese material puede tener una mejor visión de futuro de lo que debe de hacer. Me parece que por eso es importante. Otra cosa será que luego quien gobierne diga que no sirve para nada... aunque a mi me parece que el ayuntamiento, después de hecho el Estudio, se ha creído muchas cosas y le ha servido. Otra cosa es la Junta de Castilla y León. Es preciso su compromiso y una sensibilidad que no está teniendo, quizás porque no se le ha explicado bien este asunto. Por eso, lo que sí que planteo, y lo digo muy en serio, es que tendríamos nosotros que explicárselo a las administraciones para que entiendan cuál es la labor que tienen que hacer, es decir, cual es el compromiso que les pedimos que asuman y cómo lo estamos planteando...*

IUU **El documento recoge una serie de opciones de intervención de muy distinto calado, desde las estructurantes hasta pequeñas mejoras de tipo ambiental. Entre todas ellas, ¿cuáles revisten mayor importancia desde el punto de vista de las AAVV?**

AR Creo que para nosotros todas son importantes... aunque también pienso que hay tres ejes fundamentales. Uno es el espacio urbano (plazas,

aparcamientos, calles, cruces). Yo creo que es posible que, con el tiempo, en la medida que vayamos solucionando el problema del coche, culminaremos la urbanización del barrio en este sentido. Luego está la propuesta del esponjamiento del área central. Esa es una propuesta muy buena, más complicada y, de hecho, muy difícil de llevar a cabo, pero no imposible. Los vecinos afectados hicieron una alegación contra la inclusión de esta propuesta en el Plan General de Valladolid a raíz de la intervención del alcalde anunciando expropiaciones y derribos. La alegación les fue aceptada y luego se dieron cuenta que habían cometido un tremendo error. No tuvimos tiempo de explicar la propuesta y la gente no la entendió. No se enteraron que se trataba de conseguir ese esponjamiento sin ningún coste añadido para los vecinos, que era cambiar vivienda por vivienda, pero vivienda nueva con nuevos servicios y dentro del barrio.

Están, también, las propuestas de **mejora de la edificación existente** en zonas no declaradas ARI. Yo creo que eso también se podría conseguir y estamos camino de ello porque los políticos se van comprometiendo cada vez más. Tendrán que activarse políticas para mejorar los barrios. Con la modificación del PGOU se están creando nuevas zonas urbanizables inmensas y alejadas de la ciudad y esto nos generará problemas de provisión de nuevos servicios para la misma cantidad de población, cuando está demostrado que se puede aprovechar los servicios ya existen en los barrios. Queda mucho por hacer...

**UP** *Desde nuestra Asociación, lo único que puedo deciros es que sigue habiendo personas con ganas de trabajar para sacar adelante todo el proyecto. Creo que todas las propuestas son acertadas y son trabajo. Hay que ir participando... En todo caso en nuestro barrio no hay previstas grandes intervenciones salvo la del polígono "29 de Octubre" y la de las casas de Ibáñez. Éstas últimas son muy preocupantes. Tienen un portal de 80 cm. de ancho y, en cada planta, un pasillo de 30 metros de largo que da acceso a 8 viviendas. Esto es peligrosísimo y tiene mala solución. Y además está el problema de poner de acuerdo a todos los vecinos cuando las viviendas de algunos de ellos han mejorado mucho la desaparición del Mercado Central y las condiciones ya no son tan malas para todos... No obstante, a mí me parece que esos cuatro bloques tendrían que derribarse y reedificarse por completo a partir de un nuevo concepto.*

**IUU** Un aspecto novedoso del Estudio era la institucionalización de la participación directa de las AAVV. Hasta la fecha la participación de los vecinos en la toma de decisiones urbanísticas sobre el barrio ha sido totalmente decisiva pero creo que nunca había tenido un lugar "oficial", formal... En el Estudio, la participación ha sido poco formalizada y desigual de un barrio a otro pero entiendo que, pese a sus defectos, y como primera experiencia en este sentido, ha sido válida. ¿Estáis de acuerdo en esto? ¿Cómo valoráis el proceso de

**participación? ¿Cuáles creéis que han sido, en términos generales, los aspectos más satisfactorios y los que deberían haberse mejorado? ¿La participación puede redundar en un mayor compromiso de los agentes implicados –Ayuntamiento y vecinos, incluso los no organizados- con las intervenciones que se deriven del Estudio?**

AR Nosotros siempre hemos tenido como principio básico la participación de los vecinos. Y, en este sentido, pensamos que el proceso ha tenido aciertos y errores: aciertos en la medida que estaban bien previstos los tiempos y que lo que se hizo, al menos con Rondilla, fue muy interesante, muy participado. La asociación tuvo bastantes reuniones con el equipo técnico, aportó documentos, aportó ideas y entendió el proceso. Pero, como he dicho antes, cuando estábamos en el punto donde había que hacer participar a todos los vecinos, el ayuntamiento, sin contar con la asociación del barrio, realizó una mala exposición pública que cortó el proceso... y nos está costando mucho volver a retomarlo. Me refiero sobre todo al tema del esponjamiento del área más densa del barrio: cambiar viviendas viejas en el área más congestionada por otras nuevas con ascensor y garaje y bien situadas dentro del barrio. Esto no se supo explicar y, además, fue presa de la prensa local que, en un alarde de periodismo amarillo, sólo difundió como noticia el aspecto del derribo de casas, no de su reedificación, y eso puso a la gente en contra. No entendieron la verdadera propuesta y luego, cuando se les explicó detenidamente, incluso a nivel personal, lo entendieron perfectamente: “¡ay!, qué oportunidad hemos perdido, ¿no?...”. Claro, porque lo que estábamos proponiendo era darles un valor patrimonial mucho mayor que el que tenían.

¿La participación puede llevar a un mayor compromiso de los agentes implicados? Pues, debería... Lo que pasa es que este gobierno municipal que tenemos ahora no ha entendido casi nunca la filosofía de la participación vecinal: ves su programa electoral en lo que se refiere a la participación y es folklore, bolillos y excursiones.

UP *En Pajarillos, desde un primer instante, ha habido participación. En la primera encuesta que hicimos nosotros antes del Estudio participaron como 2800 vecinos, un porcentaje muy bueno según los técnicos.*

*Pero, en el Estudio, a mi juicio, hubo un gran fallo: en el momento en que se planteó la discusión de las dos grandes cuestiones, que eran “29 de Octubre” y las casas de Ibáñez Olea, aquello se cortó (por orden y mandato, supongo...) y no volvimos a tener ninguna reunión con el Ayuntamiento y sólo alguna más con el grupo redactor... Y al final se presentó el documento que se presentó, que ya fue forzado.*

*Por otra parte, no sólo nosotros tenemos que creer en la participación. Las administraciones también tienen que creer que se pueden hacer las cosas participativamente. Estamos muy interesados en este momento en que se actúe sobre “29 de Octubre” antes del soterramiento del ferrocarril. En principio, la opción de la Asociación de vecinos es*

*remodelar toda la barriada de "29 de Octubre" y parece que por fin hemos encontrado una cierta sensibilidad por parte del alcalde, aunque no sabemos hasta dónde va a llegar... Habrá que estudiar la viabilidad económica del proyecto, ver a qué está dispuesto el Ayuntamiento...*

*En definitiva, sí que ha habido participación en la medida en la que se ha podido, pero falta la segunda parte que es ver cómo se explica todo este proceso al conjunto de los vecinos del barrio y si es conveniente hacerlo en su totalidad o en pequeñas "dosis". Después de la experiencia de Rondilla, intentaremos ser cautos.*



## **Artículos varios**



## **GROBSTADTKULTUR. LA CUESTIÓN DE LA GRAN CIUDAD EN LA ALEMANIA GUILLERMINA**

**GROBSTADTKULTUR. THE QUESTION OF THE GREAT TOWN IN GERMANY UNDER THE KAISER WILLIAM RULE**

**Álvaro Sevilla Buitrago**

### **RESUMEN**

Este artículo analiza la conflictiva relación entre diversas corrientes intelectuales (y bloques sociales) de la Alemania del cambio de siglo y la gran ciudad moderna (*Großstadt*). El estudio de la cuestión de la *Großstadt* en autores como Tönnies, Nietzsche, Simmel, Naumann, Tessenow, Sombart o Weber, entre otros, permite establecer cuatro formas o momentos en dicha relación: gestación del conflicto entre el trabajo intelectual y la economía capitalista expresada en la *Großstadt*, intentos de síntesis de ambos factores desde la cultura o desde el capital, revisión nostálgica de la pequeña ciudad preindustrial (*Kleinstadt*) y, por último, abandono de los planteamientos ideológicos en beneficio de una reforma técnica orientada a la resolución de los problemas de la *Großstadt*.

**Palabras clave:** Gran ciudad alemana (*Großstadt*), cultura alemana finisecular, Tönnies, Nietzsche, Simmel, Naumann, Tessenow, Sombart, Weber.

### **ABSTRACT**

This article analyzes the conflictive relationship between the different intellectual tendencies (and social blocs) in the Germany of the change of century and, the great modern town (*Großstadt*). The study of the *Großstadt* by authors like: Tönnies, Nietzsche, Simmel, Naumann, Tesenow, Sombart or Weber, among others, allow us to establish four moments in this relationship: conflict between intellectual work and capitalist economy expressed in the *Großstadt* gestation, attempts of synthesizing both factors from the culture and from the capital, nostalgic review of the small industrial town (*Kleinstadt*), and last but not least, the abandon of the ideological principles in the interest of a technical reform oriented to solve the *Großstadt* problems.

**Key words:** Great German Town (*Großstadt*), End of Century German Culture, Tönnies, Nietzsche, Simmel, Naumann, Tessenow, Sombart, Weber.

### Entre idealismo e industrialismo: la ciudad en el pensamiento alemán del XIX

Attika, die Heldin, ist gefallen;  
 [...]  
 Laßt, o Parzen, laßt die Schere tönen,  
 Denn mein Herz gehört den Toten an!<sup>1</sup>

F. HÖLDERLIN, *Griechenland*

En sus *Reden an die deutsche Nation* (Discursos a la nación alemana), J.G. Fichte trazaba la estrategia ideológica necesaria para emprender la revolución burguesa en Alemania y encontraba en la ciudad el lugar histórico donde su clase había comenzado y debería desarrollar hasta sus últimas consecuencias las dinámicas emancipatorias que la llevarían al poder en el marco del proyecto ilustrado. En los asentamientos de las tribus que logran escapar al dominio romano, según Fichte, se gesta una moral comunitaria sustentada en la idea de libertad y solidaridad que regirá las ciudades medievales libres, no sometidas a príncipes o señores feudales; ellas serán estandarte de una cultura propia y característica, genuina creación del *Volk* (pueblo) germánico que Fichte reclama en los albores del XIX para dotar de un *status* histórico a la lucha burguesa por el poder. Los burgueses de la ciudad medieval y renacentista produjeron «todo lo que sigue mereciendo la honra de los alemanes»<sup>2</sup>: la «supremacía de Clío»<sup>3</sup> ejerce, en el discurso fichtiano, su influjo sobre una nación en cierres que devora la historia en busca de significados que otorgarse.

Se trata de una estrategia típica del idealismo alemán. Schelling, el joven Hegel y, especialmente, Hölderlin recurren a menudo en sus textos a la idea de una *polis* mítica, comunidad ética en la que las ciudades alemanas deberán reflejarse: Atenas revive en Túbinga. La nostalgia por la civilización clásica —«Ach! Es sei die letzte meiner Tränen, / die dem lieben Griechenlande rann»<sup>4</sup>— se traduce positivamente para conformar el *Gesang des Deutschen* (Canto del alemán) hölderliniano y el estatuto de la ciudad nueva iluminada por la Razón.

A principios del XIX, pues, una *noción de ciudad ideal* redefinida transhistóricamente mediante valores presentes proyectados sobre el pasado, juega en Alemania el doble papel de mito sustentante del proyecto de emancipación de la burguesía y garante del proceso civilizador como sede privilegiada de la

<sup>1</sup> «Ática, la heroína, ha sucumbido; / ¡Haced sonar, ah Parcas, las tijeras, / porque mi corazón pertenece a los muertos!». HÖLDERLIN, “Grecia”, incluido en *Antología Poética*, edición bilingüe de Federico Bermúdez-Cafñete; Madrid, 2002.

<sup>2</sup> J. G. FICHTE, *Reden an die deutsche Nation*, 1908.

<sup>3</sup> La expresión ha sido acuñada por Carl E. Schorske, al cual debemos la información inicial sobre la idea de ciudad en la cultura alemana de principios del XIX. Cf. Carl E. SCHORSKE, *Thinking with History. Explorations on the Passage to Modernism*, 1998. Hay traducción española, *Pensar con la historia*, Madrid, 2001.

<sup>4</sup> «¡Ay, que sea la postrera de mis lágrimas / la que fluyó por la querida Grecia!», HÖLDERLIN, “Grecia”, incluido en *op. cit.*

cultura. Esta concepción ideal de la ciudad entra en crisis casi un siglo más tarde: el giro definitivo emprendido por el capital alemán con su asunción del modo de producción industrial le proporcionará el dominio económico y político de la nación, pero constituirá un ataque directo a aquel ideal, fraguado bajo condiciones económicas bien distintas. En la segunda mitad del XIX la burguesía alemana afronta una fase superior del régimen de acumulación que reclama nuevas construcciones ideológicas para mantener sus prácticas hegemónicas sobre el conjunto de la sociedad. La vieja idea de ciudad burguesa no sirve. Los intelectuales orgánicos son movilizados para teorizar la nueva realidad, pero la tradición del idealismo tiene fuertes raíces en las universidades alemanas: el conflicto entre ésta y el nuevo mundo de la *Großstadt* (gran ciudad) está servido.

El presente ensayo pretende analizar ese conflicto sondeando la historia del pensamiento alemán en el cambio de siglo. El debate sobre la *Großstadt* emplaza a los intelectuales de la época con tal intensidad que muchos de los temas cruciales del momento se referirán a ella como factor determinante: la propia noción de modernidad es a menudo asimilada a ella y la construcción de algunas disciplinas —entre ellas la sociología y el urbanismo— se realiza al calor del análisis de su problemática. Creemos que el estudio de este momento histórico en que se genera una vasta producción intelectual con la ciudad como protagonista puede arrojar luz sobre los esfuerzos actuales dirigidos a la recuperación de la dimensión urbana en la comprensión de lo social; específicamente, la tarea espinosa de acometer la crítica de nuestras actuales ciudades, con sus tendencias a la disgregación física y cívica y su disolución espacial en una supuesta aldea global, puede encontrar numerosas similitudes con la experiencia del ocaso del ideal armónico de la *Kleinstadt* (pequeña ciudad) y la eclosión de la *Großstadt* en la Alemania guillermina.

No pretendemos, en cualquier caso, caer en el ingenuo interrogatorio a la historia en busca de respuestas para el presente. Ni siquiera nos parece responsable proyectar nuestra experiencia sobre el pasado para averiguar cuáles son las preguntas que debemos formularnos. La auténtica tarea del filólogo, nos dice Nietzsche, es «contestar al mundo su carácter enigmático e inquietante», olvidar la infantil necesidad de “descubrir al asesino” generando un sentido en el relato histórico que la historia misma no contiene<sup>5</sup>.

La imposibilidad de "imaginar un acontecimiento sin intenciones" [...], la creencia en *causas*, puede caer en la creencia en *fines*.<sup>6</sup>

No es nuestra intención, pues, abordar el objeto del presente estudio con la esperanza de encontrar en él soluciones a nuestros problemas. Sólo albergamos la intuición de que, arrojando luz nueva sobre los viejos edificios del pasado, el espacio histórico se nos presentará en toda su complejidad, poniendo de este

<sup>5</sup> Sobre la tarea del historiador y la influencia de su práctica sobre la sociedad cf. Manfredo TAFURI, "Il 'progetto' storico", en *Casabella*, nº 429, 1977 (traducción española en TAFURI, *La esfera y el laberinto*, Barcelona, 1984) y el desarrollo que personalmente llevé a cabo sobre la dimensión productiva de la historiografía, Álvaro SEVILLA, "El historiador como productor: proyectos históricos de Nietzsche a Tafuri", (<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n21/aasev.html>), en *Boletín CF+S*, nº 21, 2002.

<sup>6</sup> Friedrich NIETZSCHE, *Der Wille zur Macht*, 1901. Traducción española, *La voluntad de poder*, Madrid, 1996.

modo en crisis los significados que sustentan nuestro mundo y nuestra disciplina. Sólo de tal replanteamiento, ulteriormente, cabrá extraer las prácticas consecuentes.

### **Más acá del bien y del mal: análisis y nostalgia en *Gemeinschaft und Gesellschaft*. La lección de Zarathustra**

Am kühlen Bache, wo ich der Wellen Spiel  
 Am Strome, wo ich gleiten die Schiffe sah,  
 Dort bin ich bald; euch traute Berge,  
 Die mich behüteten einst, der Heimat

Verehrte sichre Grenzen, der Mutter Haus  
 Und liebender Geschwister Umarmungen  
 Begrüß ich bald und ihr umschließt mich,  
 Daß, wie in Banden, das Herz mir heile.<sup>7</sup>

Friedrich HÖLDERLIN, *Die Heimat*

Aus der Heimat hinter den Blitzen rot,  
 Da kommen die Wolken her,  
 Aber Vater und Mutter sind lange tot,  
 Es kennt mich dort keiner mehr.<sup>8</sup>

Joseph VON EICHENDORFF, *In der Fremde*

El telón de nuestra pieza se alza sobre el crepúsculo del romanticismo, cuando las odas al *Volk* alemán y su *Heimat* (patria, tierra propia) se convierten, con el avance del mundo industrial, en un aislado y reaccionario discurso de denuncia de una nueva realidad que eclipsa los valores tradicionales y los sustituye por un estado de anomia generalizada donde el individuo ha perdido sus raíces y es objeto de la alienación más inhumana; el *Fremde* (exilio) de von Eichendorff se ha establecido sobre el propio suelo alemán. Entre los primeros representantes de esta línea *völkisch konservativ* (conservadurismo popular) se encuentra Wilhelm Heinrich Riehl<sup>9</sup> que en el primer volumen de su *Naturgeschichte des Volkes als Grundlage einer deutschen Sozialpolitik* (Historia natural del pueblo como fundamento de una política social alemana), titulado *Land und Leute* (La tierra y sus gentes), ataca a la sociedad moderna por su

<sup>7</sup> «Junto al fresco arroyuelo, donde miraba el juego / de las olas y el deslizarse de los barcos, / pronto retornaré; oh montes familiares, / que fuisteis protectores, veneradas, seguras / fronteras de la patria, oh casa de mí madre / y amorosos abrazos de hermanas y de hermanos, / pronto os saludaré y vendréis a acogerme, / para, como entre vendas, sanarme el corazón», *La patria*, traducción en BERMÚDEZ-CAÑETE, *op. cit.*

<sup>8</sup> «De la patria, a través de tormentas rojizas / llegan las nubes hasta aquí, / pero Padre y Madre murieron hace tiempo, / y soy un extraño allí», *En el exilio*. La traducción es nuestra.

<sup>9</sup> Cfr. José Manuel GARCÍA ROIG, *El Movimiento Heimatschutz en Alemania y las Tareas de la cultura, (1897-1917)*, Madrid, 2000.

abdicación ante el capital y a la *Großstadt* como forma derivada de la hegemonía empresarial. La gran ciudad es para Riehl, según Sambricio, «*die Wiege des Proletariats*» (la cuna del proletariado) y sede del «*jüdischen Geistesproletariats*» (proletariado intelectual judío); sólo el mundo rural y el campesino pueden simbolizar la lucha política contra la revolución socialista que se está gestando en la gran ciudad<sup>10</sup>.

Las ideas de Riehl, en cualquier caso, son similares a las de amplios sectores de la intelectualidad alemana relacionada con el urbanismo y la arquitectura, como veremos más adelante, y su mensaje está en la base de la construcción ideológica del *Blut und Boden* (Sangre y Tierra) nacionalsocialista. Lo que nos interesa ahora son, sin embargo, las filtraciones de este discurso en la obra de pensadores en principio no conservadores, lo que amplía el ámbito de influencia de esta filosofía populista a sectores de sesgo político bien diverso y generaliza de este modo el conflicto sobre la *Großstadt*. El caso de Ferdinand Tönnies y su obra *Gemeinschaft und Gesellschaft*<sup>11</sup> (Comunidad y Asociación) es paradigmático y especialmente interesante dada la talla del autor y el papel de este estudio en la gestación de la disciplina sociológica<sup>12</sup>.

Partiendo de las categorías analíticas —dos *tipos ideales*— de *Gemeinschaft* (comunidad) y *Gesellschaft* (asociación), Tönnies pretende llevar a cabo un análisis de las formas de relación social, estableciendo una interacción continua entre dichas formas sociales y sus condiciones psicológicas, productivas y espaciales. Por *Gemeinschaft* el autor entiende una «forma genuina y perdurable de convivencia, [...] real y orgánica». Orgánico es «lo relacionado con la totalidad de lo real y definido en su naturaleza y movimientos según esa totalidad». La *Gemeinschaft* posee un *status natural*: su forma elemental es la relación madre-hijo, generalizada después a la relación de parentesco, la familia y la comunidad de sangre, todos ellos grados primitivos de *Gemeinschaft* posteriormente superados. A medida que el proceso civilizador avanza, el nexo comunitario se hace cada vez más abstracto y se traslada de la sangre a la propiedad común, y de ésta al *consenso*, la «voluntad peculiar o característica de una comunidad, [...] la fuerza que mantiene unidos a los individuos como miembros de una totalidad». Cada uno de estos estados comunitarios tiene, según Tönnies, una expresión espacial característica y un régimen económico propio: la relación de parentesco forma la familia, su lugar es la casa y su producción, doméstica; las relaciones de copropiedad de la tierra forman la vecindad, cuyo lugar es la aldea, caracterizada por la producción agrícola y ganadera; por último, las relaciones de consenso generan conciudadanos que habitan una ciudad sustentada en la producción artesanal.

La *Gesellschaft*, por el contrario, sería la «construcción artificial de una amalgama de seres humanos [...] que permanecen esencialmente separados». Los lazos comunitarios han sido definitivamente rotos en la forma asociativa: «cada

<sup>10</sup> Cit. en Carlos SAMBRICIO, *Cuatro siedlungen berlinesas en la República de Weimar*, Madrid, 1992.

<sup>11</sup> Ferdinand TÖNNIES, *Gemeinschaft und Gesellschaft*, 1887. La traducción clásica de Salvador Giner y Lluís Fláquer que hemos manejado es *Comunidad y asociación*, Barcelona, 1979.

<sup>12</sup> Los traductores de la edición española atribuyen a Tönnies en su introducción un papel central en la creación de la sociología como ciencia junto a los estudios de Comte y Marx.

uno se mantiene por sí mismo y de manera aislada, y hasta se da cierta condición de tensión respecto a los demás. Sus esferas de actividad y dominio se encuentran separadas tajantemente, tanto que todos, en general, rechazan el contacto con los demás y la inclusión de éstos en la esfera propia».<sup>13</sup> La relación intersubjetiva se sostiene, en el seno de este ambiente, por el interés individual: el sujeto entra en contacto con otro sujeto para intercambiar algo —«hay ligazón sólo mientras tiene lugar el intercambio»—, no por la comunidad de valores o por la acción de un consenso, pues éste se ha convertido en un mero acuerdo en la valoración de un bien. Pronto nos damos cuenta de que la segunda parte de la obra de Tönnies es una auténtica teoría del dinero, un análisis del capitalismo y su forma social característica, la *Gesellschaft*, cuya naturaleza reside en el proceso de *Vergeistigung* (espiritualización), de racionalización y abstracción característico del régimen de acumulación en fases desarrolladas.<sup>14</sup> La expresión espacial característica de la *Gesellschaft* es, desde luego, la *Großstadt* y su modo de producción, el industrial.

Como se podrá observar, la instrumentalización inicial de las categorías *Gemeinschaft* y *Gesellschaft* va adquiriendo en el desarrollo del discurso tönniesiano matices que acercan los modelos analíticos a la realidad y, de este modo, difuminan la rígida taxonomía de partida. El grado más alto de forma social comunitaria, la ciudad, ya anticipa las características de la gran ciudad; dado que el consenso que une a aquélla se apoya en la agrupación laboral en torno a gremios y en el culto religioso común —ambos fenómenos bastante intelectualizados, en comparación con los vínculos de sangre—, la ciudad artesanal se convierte en la forma previa a la *Großstadt*. Tönnies establece entonces el argumento que permite separar una de otra: toda forma social comunitaria, incluida la ciudad, se construye a partir de una «voluntad común dada» en la que los individuos participan inconscientemente, involuntariamente; la forma social asociativa, por el contrario, parte de una «voluntad racional común constituida» que cada individuo debe aceptar previamente al participar en un intercambio. La idea de una forma orgánica natural encontrará una realidad aún más amplia en la idea de *Volk* y de nación<sup>15</sup>, dimensiones que tienen su paralelo asociativo y racional en el proletariado y el Estado.

Hasta aquí llega el Tönnies sociólogo, pero a menudo abandona a menudo el tono objetivo de su discurso y entra a hacer valoraciones de cada una de las realidades que va tratando. Así, por ejemplo, al hablar de la ciudad burguesa, gremial, relaciona la voluntad común natural con la armonía —«el consenso y la armonía son una y la misma cosa»—, y describe nostálgicamente su cultura, la cual «dedica su mayor esfuerzo a las más refinadas actividades del cerebro que, al dotar a los objetos materiales de una forma placentera en armonía con el espíritu colectivo, representa la esencia general del arte». Por el contrario, la *Großstadt* viene caracterizada por un «estado de competencia, de guerra latente» constante, «es esencialmente un centro comercial» donde el comerciante,

<sup>13</sup> TÖNNIES, *op. cit.*

<sup>14</sup> Tönnies se adelanta así a la *Philosophie des Geldes* simmeliana, como veremos más adelante.

<sup>15</sup> «La unidad está representada de manera perfecta por la armonía y unanimidad de las masas», un concepto de Tönnies caro a Goebbels y su proyecto de unificación de los ciudadanos alemanes en un único y perfecto *Volk*.

tipo ideal de miembro de la gran ciudad, «impertinente, locuaz y siempre con dobles intenciones, mañoso, adaptable, [...] taimado y enredador», dispone a su antojo. El choque de ambas realidades tiene siempre el mismo resultado: en el seno de la *Großstadt*, artificial y alienante, «la ciudad pervive como forma real de vida, langüideciente y en decadencia».

Esta faceta ideológica de Tönnies nos parece la menos interesante por estar muy alejada de la disciplina del sociólogo, pero no deja de resultar francamente reveladora del ambiente intelectual que debía rodear a la *Großstadt*. En un último esfuerzo por apaciguar las angustias y nostalgias que ésta suscita, el autor vislumbra candorosamente una posibilidad de futuro a través de una curiosa pirueta conceptual:

“La vida en la gran ciudad y la asociación llevan al pueblo llano a la decadencia y a la muerte; en vano luchan por el poder uniéndose en multitudes y hasta se dijera que creen que pueden usar su fuerza sólo para hacer una revolución si quieren ser libres de su destino. Las masas toman conciencia de esta posición social mediante la educación en colegios y periódicos. Pasan de clase consciente a clase que lucha, de la conciencia de clase a la lucha de clases. Esta lucha de clases puede destruir la sociedad y el estado que quiere reformar. Toda la cultura se ha vuelto civilización del estado y la *Gesellschaft*, y semejante transformación significa una amenaza contra la cultura misma mientras no quede viva ninguna de sus semillas dispersas y vuelva a germinar la esencia y la idea de la *Gemeinschaft*, alimentando así, secretamente, una nueva cultura en medio de la que está en decadencia”<sup>16</sup>.

El *Volk* fichteano que ha perdido su ser en la *Großstadt* asimila pues los mecanismos asociativos de la *Gesellschaft* y, convertido en *Proletariat*, emprende una lucha emancipatoria contra el universo de la *Zivilisation* que conducirá a un nuevo renacer de la *Kultur* perdida, en el seno de la *Gemeinschaft* recuperada. La composición ilusoria de valores derivados de ámbitos de pensamiento heterogéneos, el maridaje ahístico de Fichte, Marx y Ruskin, conducen a una utopía regresiva que alimentará buena parte de los discursos posteriores, especialmente en el campo de la arquitectura y el urbanismo, ámbitos habituados a la asimilación simplista y esquemática de discursos extradisciplinares.

Frente a todos ellos —Riehl, Tönnies, etc.—, Nietzsche asume una postura a nuestro entender mucho más responsable, a pesar de resultar igual de limitada a efectos prácticos. El diálogo profético que Zarathustra y su “mono” mantienen a las puertas de la gran ciudad, en cualquier caso, destruye todo consuelo intelectual. Al llegar a la *Großstadt* el sabio se encuentra con el que llaman su “mono”, un loco que gusta de imitar, entre gritos y salivazos, los giros y expresiones de Zarathustra: con convulsiones y espumarajos le muestra las puertas de la gran ciudad y le aconseja que dé media vuelta y desande el camino, alejándose del lugar donde «¡nada se te ha perdido, y en el que, en cambio, puedes

---

<sup>16</sup> TÖNNIES, *op. cit.*

perderlo todo!»<sup>17</sup>. El lodazal y la ciénaga de la *Großstadt*, donde reinan los tenderos, los criminales y los escritorzuelos, sólo merece, según el “mono”, el desprecio del sabio: «Más vale que escupas a las puertas de la gran ciudad ¡y des media vuelta!». Zarathustra, desdeñando al “mono” y su histérico odio por el lugar en el que habita, nos brinda otra lección:

“También a mí me produce náusea esa gran ciudad, y no sólo este loco. Ni en una ni en otra hay nada por mejorar ni por empeorar. ¡Ay de esta gran ciudad! Yo quisiera ver ya la columna de fuego que la reducirá a cenizas. Pues tales columnas de fuego pueden preceder al gran mediodía. Más éste tiene señalado su momento y su propio destino. Al despedirme de ti, loco, te doy este consejo: donde el hombre ya no puede seguir amando, se debe ¡pasar de largo!”

Nietzsche contempla la *Großstadt* *desde sus puertas*, es decir, estableciendo la distancia necesaria para comprenderla. El desdén que le provoca no le impide, sin embargo, pronosticar su futuro: la gran ciudad arderá y será superada; el sabio que se ha detenido ante ella debe *pasar de largo* una vez que ha entendido su realidad. La *Großstadt* es concebida como momento negativo que precede a un estado superior de civilización aún no predecible. Pero el mensaje de Zarathustra es claro: aquel que busque esa superación no deberá quedarse anclado en el odio a la gran ciudad ni, menos aún, dejar que la náusea nuble su juicio para proponer, como hace el “mono”, una *vuelta atrás en el camino*. Con ello Nietzsche se enfrenta a todos los discursos reaccionarios que, en su crítica a la *Großstadt*, proponen un anacrónico regreso al viejo mito de la comunidad medieval como vía de futuro.

Nietzsche, que había aceptado el ocaso del ideal humanista y reformista que unía saber y poder, que sabía de la irremediable escisión producida entre los intelectuales y la sociedad a lo largo del XIX, sólo puede llegar hasta aquí. Habrá que esperar a Weber y Sombart para descubrir el replanteamiento del trabajo intelectual en función de las demandas del Estado moderno. Mientras tanto, el discurso sobre la *Großstadt*, el antagonismo *Kultur-Zivilisation* y los intentos de superación del mismo mediante una política cultural estatal encomendada a los intelectuales protagonizarán los esfuerzos del pensamiento en la construcción de la Alemania guillermina.

### **Compromiso e ideología: el proyecto sintético del intelectual burgués. Simmel y la sociología del espacio**

Durante el gobierno de Guillermo II (1888-1918) Alemania experimenta el proceso de industrialización definitivo que la lleva a convertirse en potencia mundial rivalizando cada vez más con Inglaterra. Como en ésta, el crecimiento se produce a costa del proletariado: la fuerza de trabajo que propicia el progreso nacional se hacina en el *Steinerne Berlin*<sup>18</sup> (el Berlín de piedra) de los

---

<sup>17</sup> Friedrich NIETZSCHE, *Also sprach Zarathustra*, 1884. La traducción citada es la de J.C. García BORRÓN, Madrid, 1982.

<sup>18</sup> Werner HEGEMANN, *Das Steinerne Berlin*, Lugano, 1930

*Mietkasernen.* La organización de las masas obreras moviliza la atención burguesa: la aparición, en 1894, del *Reform oder Revolution* (Reforma o Revolución) de von Massow —en cuyo *incipit* puede leerse «luchemos por la religión, las costumbres y el orden, contra los partidos de la revolución. ¡Adelante con Dios!»— debe entenderse como expresión radical de una preocupación generalizada en la burguesía alemana.<sup>19</sup> Con el fin de frenar el ascenso de la socialdemocracia (el SPD era aún el abanderado de la causa obrera) comienza a consolidarse la idea de la necesidad urgente de alcanzar una *Befriedigung* (satisfacción) general que, reduciendo la miseria de la fuerza de trabajo, aplaque el crecimiento de las organizaciones proletarias. Es el *wilhelminische Kompromiss*:

“El compromiso guillermino, tal como lo ha explicado con gran acierto Julius Posener, al analizar sus implicaciones en el campo de la arquitectura y el urbanismo, habría consistido justamente [...] en procurar, a partir de un desarrollo económico sin precedentes basado en la industrialización acelerada de un país tradicionalmente agrícola y atrasado, la elevación de las condiciones de vida de toda la población, implicando en esta tarea a las propias clases trabajadoras que, así, verían en su propia actividad, encaminada a un progreso y bienestar del que serían partícipes en primer término, un sentido de tarea nacional”<sup>20</sup>.

La implicación del proletariado en el proyecto expansivo del capital alemán tendrá en Friedrich Naumann uno de sus principales teóricos, como veremos más adelante. Ahora, en cualquier caso, interesa detenernos en otro aspecto del intento de desmovilización de la fuerza de trabajo que ocupa centralmente al *Lebensreformbewegung* (movimiento por la reforma de la vida) característico del guillerminismo: el debate acerca de la necesidad de un proyecto sólido de política cultural. El antagonismo *Kultur-Zivilisation* al que nos referíamos al final del apartado precedente está ya consolidado en el cambio de siglo. De ello da noticia la publicación, en 1890, de la obra de Julius Langbehn *Rembrandt als Erzieher* (Rembrandt como educador), ampliamente leída en los círculos intelectuales. Langbehn, que firma el libro bajo el seudónimo «*von einem Deutschen*» («por un alemán»), presenta al pintor como «uno de los mayores representantes de la cultura alemana», entendida ésta como *Kultur* opuesta a la idea de *Zivilisation*.<sup>21</sup> La presencia de esta dicotomía es especialmente importante para nuestros propósitos porque a cada uno de los conceptos suele asociarse una realidad física que, en la estela de Tönnies, identifica la *Kultur* con la tradición humanista y la ciudad burguesa —cuando no directamente con la vida campesina y el mundo rural— y la *Zivilisation* con el capitalismo moderno y la *Großstadt*.

<sup>19</sup> Cit. en José Manuel GARCÍA ROIG, *La corriente industrialista de la Werkbund en Alemania y el compromiso guillermino (1888-1918)*, Madrid, 2001

<sup>20</sup> José Manuel GARCÍA ROIG, *op. cit.*

<sup>21</sup> GARCÍA ROIG, *op. cit.*

Más allá del enfrentamiento radical de ambos universos<sup>22</sup>, nos interesa el modo en que los intelectuales burgueses moderados van a intentar teorizar una posible síntesis de ambas dimensiones mediante una política cultural de Estado que conduzca el progreso por los senderos del saber. A tal síntesis, como veremos, seguirá un paralelo maridaje imposible entre los valores de la *Kleinstadt* (pequeña ciudad) y la realidad de la *Großstadt* jugado en el campo virtual de la ideología.

Ese *principio unitario* del que hablará más adelante Troeltsch, proyecto de un «progreso de la civilización con la permanencia de la cultura»<sup>23</sup>, se aprecia ya en la encuesta *Die Zukunft unserer Kultur* (El futuro de nuestra cultura), lanzada en 1909 por el Frankfurter Zeitung para interrogar a los «hombres que luchan por una cultura entendida en un sentido nuevo» acerca del porvenir de la cultura alemana y «la posibilidad de una política cultural consciente»<sup>24</sup>. En ella se aglutan discursos heterogéneos en los que se mezclan las críticas a las instituciones hegemónicas del pasado –en particular la Iglesia– con curiosas propuestas de reforma educativa, pero la mayoría de los participantes coinciden en la necesidad de sintetizar el desarrollo técnico con un desarrollo cultural paralelo, tarea de la cual debe hacerse cargo el Estado. Este espíritu recorre, por ejemplo, las significativas aportaciones de Peter Behrens, que propone la figura de Goethe para indicar que la cultura siempre debe tratar de entender el mundo sintéticamente, y Kurt Lasswitz que, en la misma línea, concluye que «la unidad de la cultura es posible sólo sobre la base de una concepción capaz de componer la racionalidad con el sentimiento».

La aportación central a esta encuesta, en cualquier caso, es la realizada por Georg Simmel.<sup>25</sup> En ella el autor constata la existencia de un «abismo que se abre cada vez más entre la cultura de las cosas y la del hombre», donde no puede realizarse ya el «entretejimiento teleológico entre sujeto y objeto»<sup>26</sup> que Simmel entiende como propio de una cultura genuina y unitaria. Una política cultural dirigida no podrá eliminar este divorcio irreversible entre individuo y realidad, pero podrá disminuir la distancia que los separa.

Es esa distancia entre cultura objetiva y subjetiva, en la que claramente encontramos el eco de las ideas de *Zivilisation* y *Kultur*, la que revela la postura ideológica de Simmel y pone al descubierto la mala conciencia del burgués idealista a la zaga de la vanguardia económica de su clase. Simmel entiende como *exterior* al individuo todo aquello que éste no puede asimilar y componer adecuadamente en su cosmovisión particular; pero allí donde el autor habla de ‘sujeto’ deberíamos leer siempre ‘intelectual’, porque sólo a éste, cuya tarea —Goethe y Hegel *dixerunt*— es la construcción de síntesis totalizadoras, le resulta

<sup>22</sup> En 1914 Karl JÖEL justifica en su *Kultur und Zivilisation* la entrada en la guerra como responsable cruzada de la *Kultur* alemana para frenar la hegemonía mundial de la *Zivilisation* inglesa. GARCÍA ROIG, *op. cit.*

<sup>23</sup> Cit. en Francesco DAL CO, *Abitare nel moderno*, Roma-Bari, 1982. Existe una traducción parcial en Francesco DAL CO, *Dilucidaciones. Modernidad y arquitectura*, Barcelona, 1990

<sup>24</sup> *Die Zukunft unserer Kultur*, publicado en el Frankfurter Zeitung durante abril de 1909. Las citas y textos que aquí comentamos son una traducción propia de la amplia selección de aquella encuesta incluida en Francesco DAL CO, *Abitare nel moderno*, *ob. cit.*

<sup>25</sup> La traducción española del texto simmeliano forma parte de la recopilación G. SIMMEL, *El individuo y la libertad*, Barcelona, 2001.

<sup>26</sup> Cf. el artículo “De la esencia de la cultura”, incluido en SIMMEL, *op. cit.*

imposible relacionarse con un mundo que ha devenido pura contradicción bajo el régimen capitalista de producción. Dicho conflicto, originado por la coexistencia de dos bloques históricos de constitución heterogénea pero idéntico pasado —la burguesía tradicional y la burguesía industrial— no será nunca resuelto. Tan sólo se alcanzará un consolitorio y precario equilibrio ideológico a través de los trabajos de algunos de aquellos intelectuales que intentan trazar vías intermedias entre su tradición humanista, los desarrollos de su disciplina, los progresos de su clase y el auge del proletariado. No deja de ser revelador, en fin, que el propio Simmel realizara un acercamiento metafórico a este proyecto de síntesis en su artículo *Brücke und Tür* (Puente y puerta)<sup>27</sup>, en el que describe el *puent* como símbolo de la *Verbindungswille* (voluntad de ligazón) del hombre que pretende elevarse por encima de las contradicciones de la realidad. En cualquier caso, la idea de *Brücke* así concebida rebasa las fronteras del pensamiento simmeliano: cuando, proféticamente, el autor señala que el puente es «extensión de nuestra voluntad sobre el espacio» está describiendo el proceso de reforma sintética que el *Gartenstadtbewegung* (movimiento para la ciudad jardín) llevará a cabo en su intento de recuperar los valores de la *Kleinstadt* en la periferia de la *Großstadt*.

El conflicto entre individuo y sociedad encuentra en la gran ciudad el escenario para la batalla final por la permanencia de los viejos valores en otro ensayo de Simmel, *Die Großstädte und das Geistesleben* (Las grandes ciudades y la vida del espíritu), de 1903.<sup>28</sup> En él sondea las posibilidades de existencia del individuo —entendido según el marco de la ideología burguesa como sujeto libre y singular— en el seno de la *Großstadt*, partiendo de un análisis ambiental para alcanzar una redefinición de la subjetividad en base a los condicionamientos metropolitanos. Además, tal y como ha señalado Massimo Cacciari, Simmel estudia la *Großstadt* como el lugar donde el proceso de racionalización de las relaciones de producción propio del capitalismo se extiende para convertirse en un proceso de racionalización de las relaciones sociales.<sup>29</sup>

La *Großstadt* es un lugar abigarrado de signos donde se produce un «rápido e ininterrumpido intercambio de impresiones internas y externas» que fomentan el «acrecentamiento de la vida nerviosa» del urbanita. Ante tal acumulación de información éste debe reaccionar con una intensificación de la conciencia: el habitante de la *Großstadt* mantiene una elevada actividad del intelecto (*Verstand*) para adaptarse a las condiciones ambientales de la metrópoli, frente a la primacía del sentimiento (*Gemüt*) característica de la vida rural: «de este modo, el tipo del urbanita [...] se crea un órgano de defensa frente al desarraigo con que le amenazan las corrientes y discrepancias de su medio ambiente externo: en lugar de con el sentimiento, reacciona frente a éstas en lo esencial con el intelecto»<sup>30</sup>. Para preservar su salud psíquica, por tanto, el *Großstädter* debe abrazar la racionalidad, lo cual, según Simmel, le sitúa en «profunda conexión» con los mecanismos de la «economía monetaria»

<sup>27</sup> Incluido en SIMMEL, *op. cit.*

<sup>28</sup> La traducción española utilizada está en SIMMEL, *op. cit.*

<sup>29</sup> Massimo CACCIARI, *Metropolis, Saggi sulla grande città de Sombart*, Endell, Scheffler e Simmel, Roma, 1973. Hay una traducción parcial de un estado previo del ensayo en *De la vanguardia a la metrópoli. Crítica radical a la arquitectura*, Barcelona, 1972.

<sup>30</sup> SIMMEL, *op. cit.*

(*Geldwirtschaft*), dado que, tanto ésta como el «dominio del intelecto», son regidos por la «pura objetividad en el trato con los hombres y las cosas»: «el hombre puramente racional es indiferente frente a todo lo auténticamente individual» del mismo modo que «el dinero sólo pregunta por aquello que les es común a todos, por el valor de cambio que nivela toda cualidad y toda peculiaridad». La interiorización, la asimilación de los mecanismos de la economía monetaria por el individuo hará que pronto la intelectualización o racionalización que éste ha asumido en sus intercambios de mercancías se traslade a sus intercambios sociales, lo cual implica la mercantilización del resto de los sujetos.

El espíritu moderno, dice Simmel, es un espíritu calculador. Dado que el valor de uso se eclipsa tras la primacía del valor de cambio, el urbanita ha subordinado las dimensiones cualitativas a las cuantitativas: «las grandes ciudades [...] son los auténticos parajes de la indolencia», cuya esencia es «el embotamiento frente a la diferencia de las cosas». La propia dinámica de crecimiento de la *Großstadt* pone en crisis la realidad física de la ciudad tradicional; la calidad de los *lugares* deja de preocupar y su puesto lo toma la cantidad de *espacios* —en un curioso paralelismo físico de la idea bergsoniana de sustitución de la *durée*, tan cara a Halbwachs, por el *tiempo*—. «Las condiciones de la gran ciudad», pues, «son tanto causa como efecto» del proceso de racionalización antes citado. El tipo ideal de habitante de la *Großstadt*, el individuo indolente o hastiado, es asimismo un elemento dual en la vida urbana, constituido y constituyente. Pero su dialéctica va más allá: la negatividad de su rol social es contrarrestada por Simmel al considerar la libertad ganada por el urbanita. La *Großstadt* le ha obligado a abstraer las cualidades individuales de su entorno, lo que le conduce al aislamiento y la soledad, pero también le ha librado de la rudeza y el irracionalismo del medio rural y, aún más, de la *Kleinstadt*: «el urbanita es libre en contraposición con las pequeñeces y prejuicios que comprimen al habitante de la pequeña ciudad». Para aclarar la posible contradicción suscitada Simmel recuerda que «no es en modo alguno necesario que la libertad del hombre se refleje en su sentimiento vital como bienestar»<sup>31</sup>.

Con esto Simmel ha llegado realmente muy lejos: al plantear la influencia que un ambiente dictado por las leyes de la economía monetaria ejerce sobre el individuo, ha puesto en contacto el régimen de producción y circulación capitalista con la configuración de las relaciones sociales bajo la perspectiva espacial y, en concreto, urbana, profundizando la herencia de los estudios de Engels en sus aspectos sociológicos. Pero, además, Simmel ha descubierto una dialéctica implícita a la *Großstadt* por la cual ésta deja de ser un puro lugar negativo: la gran ciudad se presenta entonces como una realidad pendiente de reforma. El *Stadtfeindlichkeit* (odio a la ciudad) deja de ser la única actitud intelectual frente a la metrópoli y un nuevo proyecto, genuinamente burgués y liberal, se pone en marcha en paralelo a las demandas de modernización productiva y eficiencia técnica en el Estado. Pero el final abierto que esta «reforma pendiente» de la *Großstadt* perfilaba en su ensayo no debía resultar muy

---

<sup>31</sup> Y aquí Simmel, obsérvese bien, se opone a la valoración tradicional construida por la ideología burguesa, anticipando una idea más tarde ampliada y popularizada por Freud.

satisfactorio para un autor acostumbrado al cierre sintético del idealismo hegeliano. Simmel se lanza en la última parte de su estudio a intentar analizar de qué modo se pueda restituir la individualidad que el sujeto había perdido conforme ganaba libertad en la metrópoli; el discurso abandona entonces el tono objetivo y los argumentos empleados a partir de ahí hacen gala por momentos del cinismo propio de la mala conciencia del intelectual orgánico. La división social del trabajo, que alcanza su máximo desarrollo en la *Großstadt* con motivo del crecimiento productivo y la competencia laboral, exige al obrero una especialización en aumento, lo cual diferencia a unos individuos de otros y fomenta así su singularidad. La gran cantidad de productos generados diversifica además la oferta, con lo cual la demanda puede seguir una diversificación paralela: en una curiosa pируeta conceptual, Simmel prevé una especialización consuntiva que refuerza la singularidad propiciada en el ámbito laboral. La individualidad perdida queda reestablecida por tanto a partir del modo de producción capitalista y del régimen de circulación del capital. Es lógico que Simmel no se hiciera ilusiones acerca del carácter de ésta *nueva individualidad*: de constitución puramente *externa*, como corresponde a un mundo en el que la cultura subjetiva está subordinada a la objetiva<sup>32</sup>, el nuevo sujeto no puede aspirar ya al ideal romántico de una individualidad orgánica y armónica. Simmel termina su ensayo describiendo a *Großstadt* como el lugar donde la *libertad*, un valor del XVIII ilustrado, y la *individualidad*, un valor del XIX romántico, están destinadas a combatir, y el intento de unificar ambas como la tarea que deberán afrontar los agentes sociales que operen en la gran ciudad.

Las frases finales de *Die Großstädte und das Geistesleben* —«en tanto que tales fuerzas han quedado adheridas tanto en la raíz como en la cresta de toda vida histórica, a la que nosotros pertenecemos en la efímera existencia de una célula, nuestra tarea no es acusar o perdonar, sino tan sólo comprender»— anuncian ya el proyecto intelectual mucho más comprometido y profundo que le ocupará en su *Philosophie des Geldes* (Filosofía del dinero) y su *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung* (Sociología. Estudios sobre las formas de socialización). La *Philosophie* es un monumental trabajo dirigido a «representar los presupuestos que otorgan al dinero su sentido y su posición práctica en la vida espiritual, en las relaciones sociales, en la organización lógica de las realidades y los valores»<sup>33</sup>. Con él Simmel se proponía, según confiesa en la introducción, desarrollar el materialismo histórico marxiano analizando el reflujo de la superestructura cultural sobre la estructura económica de la sociedad. En la *Soziologie*, por otra parte, el autor introduce un largo capítulo titulado *El espacio y la sociedad*, un ejemplo ya maduro de la mejor sociología alemana que, en su objetividad, anuncia los trabajos de Sombart o Weber<sup>34</sup>. En él se ponen en contacto de una forma ya generalizada las

<sup>32</sup> «El desarrollo de las culturas modernas se caracteriza por la preponderancia de aquello que puede denominarse el espíritu objetivo sobre el subjetivo», Simmel, *op. cit.*

<sup>33</sup> Georg SIMMEL, *Philosophie des Geldes*. La traducción española empleada es *Filosofía del dinero*, Madrid, 1977.

<sup>34</sup> Georg SIMMEL, *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*, 1908. La traducción española empleada es *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización*, Madrid, 1986.

dimensiones social y espacial, entendiendo la segunda como subordinada a la primera:

“El espacio es una forma que en sí misma no produce efecto alguno. Sin duda en sus modificaciones se expresan las energías reales; pero no de otro modo que el lenguaje expresa los procesos del pensamiento, los cuales se desarrollan *en* las palabras, pero no *por* las palabras”.

Las formas espaciales son consecuencia de las formas sociales: el hecho físico de una frontera expresa una voluntad nacional de separación, la regularidad de la *Großstadt* nos habla de la hegemonía de la razón que en ella rige, la caracterización diferencial entre barrios en la ciudad renacentista atiende a la división gremial de su estructura social, etc. Simmel establece una serie de categorías de carácter social que influyen sobre la configuración espacial y proporciona ejemplos para ilustrar cada una de ellas: la *exclusividad* o *pluralidad* —el Estado tiene exclusividad de poder sobre el espacio nacional; en la ciudad hay una pluralidad de dominios gremiales—; la *división* y *delimitación* —un grupo se otorga a sí mismo un significado diferenciador que se traduce en la delimitación de un ámbito propio—; la *fijación de unos contenidos* en relación a un lugar —la ciudad tradicional tiene calles y barrios con nombres propios; el viario de Nueva York está numerado—; y la *proximidad* o *distancia* —las distintas clases establecen entre sí unas distancias espaciales mayores o menores en función de su cercanía social—. El intento de Simmel es sumamente interesante desde la perspectiva del urbanismo toda vez que establece las pautas para el análisis de la sociedad a través de sus formas. En cualquier caso la *Soziologie* rebasa ampliamente los límites del presente ensayo y hemos hecho referencia a ella sólo para ilustrar de qué modo el contacto con la realidad *objetiva* al que Simmel se refería ayuda a consolidar su propio trabajo y establece nuevas líneas de desarrollo para la disciplina sociológica que pocos años más tarde alcanzará, como veremos, su *status* de madurez en Alemania con las aportaciones de Sombart y Weber. En su obra, de nuevo, la dimensión espacial de las relaciones sociales será un elemento que contribuye a construir el proyecto de la *sociología comprensiva*.

### **Werkbund y *Großstadt*: el proyecto socioeconómico de la burguesía industrial**

“La modernidad existe sólo en nuestro deseo, y fuera está por todas partes, más allá de nosotros. No reside en nuestro espíritu. [...] Queremos llegar a ser verdaderos. Queremos obedecer a los imperativos exteriores y al deseo interior. Queremos ser aquello en que se ha convertido nuestro mundo exterior. [...] Queremos ser presente”.

Hermann BAHR, *Die Moderne* (1890)

El deseo de *constituirse por la realidad* del que Simmel nos habla era sin duda compartido por los sectores de la burguesía progresista partícipes del *wilhelminische Kompromiss* y encuentra continuidad, junto con el debate sobre la

*Großstadt*, en las experiencias de la *Deutscher Werkbund* (DWB). Pero la crisis abierta a partir del Congreso del 1914 había puesto al descubierto las limitaciones de su brazo artístico y su incapacidad final por comprender la realidad metropolitana y las exigencias del capital alemán. El debate acerca de consideraciones formales mantenido entonces por Muthesius y Van de Velde fue atacado por Friedrich Naumann, a la sazón miembro fundador de la DWB, como discusión ajena a la demanda empresarial y las necesidades nacionales de crecimiento económico.

De igual modo resultaban contradictorias e inoperantes las visiones de la *Großstadt* lanzadas desde ciertos sectores de la DWB. Mientras August Endell defendía la belleza de las grandes ciudades (*Die Schönheit der grossen Stadt*, 1908), en un intento de atracción del intelectual tradicional que seguía concibiendo al arquitecto como creador,<sup>35</sup> esta vez al servicio del nuevo hedonismo metropolitano de corte impresionista,<sup>36</sup> Karl Scheffler redundaba en su *Die Architektur der Großstadt* (La arquitectura de la gran ciudad), de 1913, en las propuestas sintéticas a lo Simmel. La propia DWB era un intento de síntesis de elementos contradictorios como demuestra el análisis del pensamiento de Friedrich Naumann.

La obra de Naumann y los principios originales de la DWB, de la cual fue el principal ideólogo, hablan un lenguaje muy distinto al del ala artística de la asociación. Su pensamiento presenta todos los contenidos de la *Wille zur Macht* (voluntad de poder) liberal-burguesa —pensamiento que Cacciari caracteriza ya como negativo<sup>36</sup>— ocultos tras la máscara de un discurso ideologizante. Es sumamente interesante, en cualquier caso, el modo en que plantea su compromiso con la realidad de las necesidades de producción frente a la *Kunstwollen* (voluntad artística) que, por distintos cauces, expresan Muthesius o Van de Velde. La forma del producto industrial o la ciudad no es, para Naumann, un problema, sino que viene determinada por los hechos reales, por los mecanismos del ciclo de producción. Las consecuencias para el *arquitecto/intelectual* tradicional son inmediatas:

“Esto implica la destrucción de su *status profesional*. La alienación, que debe reconocerse en los hechos, es interiorizada hasta el fondo. El intelectual no podrá ser libre si no es en el sentido nietzscheano del término: *Freigeist*, libre de intervenir sobre y en la dirección del destino”<sup>37</sup>

La DWB, como impulsora de una producción industrial comprometida con la calidad, sería entonces lugar privilegiado para acometer esta transición

<sup>35</sup> Massimo CACCIARI, *Metropolis*, *op. cit.*

<sup>36</sup> Massimo CACCIARI ha profundizado en la mecánica del pensamiento negativo y sus distintos protagonistas en su *Krisis. Ensayo sobre la crisis del pensamiento negativo de Nietzsche a Wittgenstein*, Madrid, 1982, una obra de referencia en la filosofía italiana de los setenta. En *Metropolis*, *op. cit.*, ha aplicado los resultados de su investigación filosófica a la historia del pensamiento sobre la *Großstadt* en el período guillermino. Ha de advertirse, sin embargo, que a pesar del gran interés de este ensayo las indicaciones en él vertidas sobre la figura de Naumann son sumamente esquemáticas y ajenas al desarrollo de su teoría política.

<sup>37</sup> Cacciari, *Metropolis*, *op. cit.*

profesional. La interpretación clásica de los objetivos de la DWB, en cualquier caso, es de sobra conocida y no profundizaremos más en ella. Mucho más interesante —y apropiado al contexto del presente ensayo— nos resulta el alcance tácito que la asociación mantiene en los proyectos de Naumann y la burguesía industrial. En numerosas ocasiones la DWB se presenta como el agente encargado de materializar dos de las estrategias que Naumann traza constantemente en sus escritos políticos: por un lado la conquista, por parte del capital industrial alemán, del comercio internacional; por el otro, la consecución de una alianza sólida entre empresarios, obreros, técnicos y artistas.

Respecto del primer objetivo, es constate y de sobra conocido el papel que la DWB tiene como abanderado de una nueva industria alemana y su papel de propaganda en el extranjero para la popularización de los productos nacionales. No aparece en los libros de historia de la arquitectura tan a menudo, sin embargo, la defensa de la guerra mundial, que Naumann concebía —al igual que buena parte de su clase— como necesaria batalla por la conquista de la hegemonía comercial internacional, o la constante demanda al Kaiser de una flota militar potente para hacer frente a los ingleses y, de este modo, controlar el comercio marítimo.<sup>38</sup> Pero resulta aún más revelador del espíritu burgués de la época la teoría de Naumann acerca del *Prinzip Wachstum* (principio de crecimiento), según el cual un crecimiento demográfico elevado —que el autor identifica con la salud de la nación y de la raza— posibilita un crecimiento industrial, y por tanto económico, similar. Éste, si resulta adecuadamente administrado, puede repercutir en la mejoría de las condiciones de las clases bajas que, al ver su miseria reducida, se entregarían con mayor entusiasmo al auge productivo y verían el progreso como una tarea nacional, un proyecto común de todos los alemanes en el cual no tendrían cabida los antagonismos de clase.<sup>39</sup> Alemania, gracias a la fuerza de su raza —que proporcionaba un crecimiento demográfico ininterrumpido—, era concebida así como el lugar donde se construiría una nueva forma de capitalismo diversa del inglés, un capitalismo de corte orgánico, reformado, que echaría por tierra las previsiones de su agotamiento lanzadas por Marx y Engels.<sup>40</sup> Sin obviar la coincidencia racista del discurso naumanniano con la doctrina del nacionalsocialismo, Julius Posener ha puesto el acento sobre otro vínculo, mucho más profundo, entre el pensamiento de Naumann y el ideario del NSDAP: la creación de una *Volksgemeinschaft* (comunidad del pueblo) alemana unida por intereses nacionales comunes y en la que se produce la superación de la lucha de clases. Un proyecto, por cierto, en el que la propia socialdemocracia entrará en su

<sup>38</sup> Cfr. los textos de Naumann incluidos en GARCÍA ROIG, *op. cit.*, especialmente “Industria, socialdemocracia y flota” (1900) y “El emperador de la flota es el emperador de la industria” (1900).

<sup>39</sup> Argumentos similares eran empleados por Naumann y otros muchos para prever la victoria alemana en la Primera Guerra Mundial: dado que los soldados alemanes eran conscientes de combatir por un país y un proyecto de sociedad del cual eran partícipes, su moral bélica estaría muy por encima de la de los ingleses y franceses, meros proletarios en defensa de los intereses de sus explotadores.

<sup>40</sup> La cultura política de Friedrich Naumann era amplia a pesar de que su discurso, que manipula aquella en función de los intereses de la clase burguesa, resulte a menudo simplificador e irracional: Naumann fue el fundador de la Escuela Superior Alemana para la Política. Cfr. GARCÍA ROIG, *op. cit.*

momento.<sup>41</sup> Este proyecto de pueblo<sup>42</sup> intentará llevarse a cabo con los esfuerzos de la DWB por lograr una alianza entre empresarios y artistas, por un lado, y empresarios y sindicatos, por otro: capital, cultura y pueblo unidos, sintética e ideológicamente; una pura utopía burguesa.

“Los nuevos tiempos nos alcanzan como un suceso natural, dado que nuestra naturaleza posee en sí savia y vida. Surge de la profundidad creadora de nuestro pueblo. La masa humana fermenta, siendo precisamente ella la que nos impulsa, la que hace posible que todo, todo cambie, la que nos empuja a las grandes ciudades y al comercio mundial”.<sup>43</sup>

El ámbito que verá nacer esta comunidad renovada no es ya la *Kleinstadt*, sino la *Großstadt*, sede del elemento cohesivo del nuevo modelo social, la economía industrial. Evidentemente Naumann era un apasionado defensor de la *Großstadt*, lugar donde debería acontecer la construcción de la nueva nación alemana. Sus ataques a los sectores más conservadores de la DWB se dirigían, en este sentido, a denunciar la defensa de las pequeñas ciudades de corte artesanal y la casa unifamiliar como reducto de la *Gemeinschaft* perdida: «no hay nada más provinciano que mantener la vieja idea de ‘casa’, en una época en que la casa, como tal, ha dejado de constituir un elemento unitario en cualquiera de los barrios de alquiler»<sup>44</sup>. A lo cual seguía la necesidad de organizar el suelo urbano —incluyendo la regulación de las rentas del suelo— y la administración pública con el fin de favorecer una eficiencia productiva que posibilitaría, como consecuencia lógica, la modernización del sector de la construcción: la reforma de la *Großstadt* se convierte así en el pretexto para asegurar al capital industrial la conquista del vasto espacio productivo de la edificación residencial. La proposición del bloque de vivienda colectiva como tipo ideal para la solución del problema de la vivienda y de la *Großstadt* como realidad positiva y deseable era algo realmente ajeno al discurso de los arquitectos de la Werkbund que, tanto desde posiciones progresistas como desde actitudes claramente conservadoras, habían emprendido la tarea de asimilar el modelo howardiano de ciudad jardín al contexto alemán, como veremos a continuación.

Llegados aquí, en cualquier caso, nos interesa recalcar la idea que va construyendo nuestro discurso: la pugna entre los bloques históricos de la burguesía tradicional y la nueva burguesía industrial tiene en la gran ciudad uno de los principales campos de batalla. La suerte de este combate la va definiendo la

<sup>41</sup> Los ataques iniciales de Naumann a la socialdemocracia por la irresponsable movilización del proletariado en contra de este proyecto de comunidad de intereses entre la Liga Hanseática y los sindicatos, cambiaron con el tiempo su tono para convertirse en una mano tendida que el SPD, como sabemos, terminará aceptando.

<sup>42</sup> Unas palabras de Goebbels pueden ilustrar más profundamente la continuidad que el proyecto de Naumann —el de la burguesía industrial— encuentra en el III Reich: «También la política es un arte, quizás el más sublime y el más completo que existe. Y nosotros, que creamos la moderna política alemana, nos sentimos como artistas a quienes se les ha encargado un papel de gran responsabilidad: el de formar, a partir de la materia prima de las masas, la imagen firme y modelada del pueblo».

<sup>43</sup> Cfr. “Las tres explicaciones de por qué suben las olas” (1901), incluido en GARCÍA ROIG, *op. cit.*

<sup>44</sup> Cfr. “La industria de la construcción” (1901), incluido en GARCÍA ROIG, *op. cit.*

dinámica histórica del régimen capitalista: a medida que la industria alemana se haga hegemónica, la *Großstadt* se consolidará como realidad irrefutable y las propuestas alternativas se tendrán que refugiar en el ámbito de una intelectualidad combativa —entre la reacción y, tras la guerra, la revolución— o reformarse para, aceptando su contexto, tratar de reconducirlo en lo posible.

### ***Kleinstadt und Rasse: de la utopía armónica pequeñoburguesa al Blut und Boden***

Verstoßen sei auf ewig,  
Verlassen sei auf ewig,  
Zertrümmert sei auf ewig,  
alle Bande der Natur<sup>45</sup>

Emmanuel SCHIKANEDER, *libreto de Die Zauberflöte*

El espíritu artesanal nos mantiene unidos a la casa. Y nos hace tener una tierra propia (Heimat), donde situar casa, patio y jardín, y un taller como lugar central. Un taller que almacena nuestras fatigas, preocupaciones y tristezas, pero también nuestro orgullo, nuestras risas y canciones. Un taller con máquinas no demasiado grandes y sin excesivos libros, etc... y todo ello en el centro de la pequeña ciudad.

Heinrich TESSENOW, *Handwerk und Kleinstadt*

La casa alemana da la sensación de crecer con la tierra misma, como un producto natural, como un árbol que hunde sus raíces en la profundidad del suelo y forma un todo con él. Es esto lo que nos da el sentido de la patria, de una ligazón con la sangre y la tierra.

Paul SCHULTZE-NAUMBURG, *Das Gesicht des deutschen Hauses*

Alejada de los conflictos internos de la burguesía, la actitud pequeñoburguesa ante la *Großstadt* constituirá a menudo la reacción impotente de una clase que suple sus propias carencias culturales con nostálgicas recuperaciones de un humanismo ajeno. Encontramos buen ejemplo de ello en la figura de Heinrich Tessenow. Hijo de carpintero, aprendiz del oficio y más tarde arquitecto y urbanista, discípulo de Schultze-Naumburg, miembro de la *Deutscher Werkbund*, partícipe de la ciudad jardín de Hellerau y cofundador de su comunidad de artesanos, la actividad de Tessenow se centra constantemente durante las primeras décadas del siglo XX en dirigir la *Lebensreform* (reforma de la vida) por la senda de la recuperación de la vida propia de las pequeñas ciudades.

En su libro *Handwerk und Kleinstadt* (*Trabajo artesanal y pequeña ciudad*), de 1919, Tessenow defiende la pequeña ciudad como forma urbana más

---

<sup>45</sup> «Desechos están para siempre, / abandonados están para siempre, / rotos están para siempre, / todos los lazos de la Naturaleza»; la traducción es nuestra.

satisfactoria para el desarrollo del individuo.<sup>46</sup> Realmente hay poca arquitectura o urbanismo en este ensayo, preocupado más bien en descubrir las posibles vías de recuperación de la armonía social que el autor aprecia en la forma de vida tradicional propia del burgués preindustrial, sustentada en el trabajo artesanal y posible sólo en el marco de la pequeña ciudad. *Handwerk*, *Kleinstadt* y *Kleinstädtter* (pequeño burgués o habitante de la pequeña ciudad) son los términos medios de las dimensiones productiva, espacial y social, los tres vértices alrededor de los cuales gira una concepción de la vida cuyo objetivo es el regreso a un equilibrio utópico. Nos encontramos, pues, ante un nuevo intento regresivo, pero esta vez el contexto que lo auspicia es bien distinto. Tessenow escribe su ensayo durante los últimos meses de la primera guerra mundial: el descontento y la decepción respecto al progreso, que en la posguerra encontrarán terreno fértil y más avanzado en la acidez de las vanguardias, debían tener por fuerza un efecto más dramático en un miembro de la generación anterior, formado sobre los mitos de la Alemania guillermina:

“A menudo tuvimos la impresión, aunque pueda parecer una idea tomada a la ligera, de que nada resultaba imposible de conseguir, con tal de que lo deseáramos fervientemente —y queríamos alcanzar tantas cosas!—. Porque entramos en una época en que no importaba en absoluto realizar un esfuerzo sobrehumano con tal de hacer descender el reino de los cielos sobre la tierra, como si se tratase de una recompensa que hiciese soportable, en cualquier situación, el trabajo más pesado. Trabajamos sin parar dedicando a ello el máximo de nuestros esfuerzos, y cuando descansábamos lo hacíamos con el único fin de recuperarnos y poder seguir trabajando a renglón seguido con mucha más intensidad. [...] Y mientras anhelábamos el mejor de los mundos posibles todo lo que conseguimos fue una guerra”.

La guerra es, por tanto, consecuencia del desarrollo industrial incontrolado de las décadas precedentes: a pesar del aparente carácter reaccionario de estas palabras no podemos dejar de constatar su lucidez si recordamos los argumentos sostenidos por Naumann y la burguesía industrial a favor de un conflicto bélico que no era más que lucha por la hegemonía comercial.

Si el capitalismo en su fase industrial era el responsable de la guerra, la *Großstadt*, expresión espacial y condición de aquél, debía ser atacada en los mismos términos para defender la vuelta a la paz. En efecto, la *Großstadt* era el lugar propio del carácter inarmónico del mundo moderno donde se perdían los valores humanistas tradicionales, un típico mito de la pequeña burguesía intelectual. El re establecimiento de esos valores sólo es posible, según Tessenow, mediante la recuperación del trabajo artesanal —dado que éste educa al hombre en el orden justo— al cual debe unirse el rescate de la *Kleinstadt*.<sup>47</sup> La influencia

<sup>46</sup> Heinrich TESSENOW, *Handwerk und Kleinstadt*, Berlin, 1919. Hemos empleado la traducción española, *Trabajo artesanal y pequeña ciudad*, Murcia, 1998.

<sup>47</sup> «Pero este trabajo artesanal no resultaría sano ni ejemplar sin la existencia de la pequeña ciudad. Esta es, de todas las condiciones, la más imprescindible para que aquél pueda desarrollarse».

de Ruskin y Morris es patente, pero el artesanado de Tessenow presenta rasgos singulares:

“El significado más sobresaliente del artesano reside en que desarrolla su trabajo de la manera menos subjetiva posible y en que, en la mayoría de los casos, realizándolo, se vincula al mundo. [...] Tiene que trabajar con los contrastes y también, la mayoría de las veces, debe conciliarlos. Esta profunda y clara comprensión y armonización que lleva a cabo el artesano, no sólo en su taller sino, sobre todo, en la vida misma, resulta para él esencial; comprende y armoniza de la mejor manera, no sólo los materiales con los que trabaja, también los aspectos humanos, es decir, las contradicciones del hombre como ser social. [...] El artesano pertenece a la clase media y está situado en una posición que es la que mejor concilia los distintos intereses sociales. [...] Sin el trabajo artesanal autónomo, sano, influyente, sin esa condición, que continuamente y en todos los ámbitos supera o concilia con fuerza tales contradicciones o enfrentamientos inevitables, el mundo acabaría siendo definitiva e irremediablemente un gran campo de batalla”.

El poder conciliador de esa *Mittelstand* (clase media) —que desde luego no debe ser entendida en su sentido actual— exorciza el fantasma de la guerra y se amplifica hasta constituir una utopía del término medio: el *Handwerker* (artesano) es el término medio entre los antagonismos proletario-capitalista de la metrópoli y campesino-terrateniente de la aldea; su condición conciliadora y pacífica equidista del egoísmo de la gran ciudad y la rudeza pueblerina; el taller es el término medio entre la fábrica y la tierra y el *Handwerk*, entre el trabajo mecanizado y la labranza; la *Kleinstadt*, por fin, es el término medio entre la *Großstadt* y el *Dorf* (pueblo), entre el reino del intelecto puro y el del sentimiento puro, entre el lugar donde se anula al individuo y el lugar donde se anula al colectivo.

Realmente el autor da pocas pautas de cómo deba ser esa *Kleinstadt*: apoyándose en las indicaciones de la *Deutsche Gartenstadtgesellschaft* (Asociación para la ciudad jardín) de Grünau-Berlín, Tessenow recomienda poblaciones entre 20.000 y 60.000 habitantes, siendo 30.000 la cantidad ideal. Lanza asimismo una crítica a las ciudades jardín que proliferaron en la preguerra las cuales, inundadas del «espíritu de la *Großstadt*, de su urgencia excesiva [...] están viciadas de raíz» al no encontrar en ellas el artesano posibilidad de desarrollarse. En la concepción de la *Siedlung* no debe atenderse exclusivamente a los aspectos materiales o urbanísticos, sino también a sus dimensiones económicas y sociales: en la construcción de Hellerau, donde Tessenow tiene una importante participación, el levantamiento de una nueva ciudad jardín se articula con la promoción de un tejido productivo de régimen artesanal y las propuestas de reforma pedagógica de Jacques Dalcroze. Por el contrario, concluye Tessenow, la *Siedlung* en manos del capital «en el mejor de los casos acabará siendo un apacible extrarradio de la gran ciudad».

Obviamente el pensamiento de Tessenow forma parte de la larga corriente de recreación de una medievalidad mítica planteada como alternativa a la ciudad industrial que, desde mediados del XIX, recorre la Europa post-

romántica.<sup>48</sup> Este discurso, destinado por su contradicción constitución a un constante conflicto interno y externo —el antagonismo entre los valores pasados y los proyectos de futuro, el choque con una realidad embarcada en una carrera muy distinta—, alcanza en la ciudad medieval la expresión última de una utopía sobre la que la historia proyecta ambiguamente los anhelos de grupos ideológicos completamente heterogéneos: la estrategia nacionalista de Pugin, el *revival* moralista de Ruskin, la revolución regresiva de Morris, el horizonte del socialismo libertario y el *background* del cooperativismo howardiano, la armonía ecológica de Geddes, la sede de la *Gemeinschaft* tönniesiana y el paradigma del reformismo pequeño burgués de la Alemania guillermina. «*La forma es fluida pero el sentido lo es aún más*», recordaba Nietzsche en *La genealogía de la moral*, advirtiéndonos sobre la *manipulación histórica de la historia* que los distintos grupos hegemónicos desarrollaban en sus *proyectos de dominio*.<sup>49</sup> En la forma de la ciudad medieval moran muchos sentidos. En la Alemania protonazi se gesta una mistificación de la vida rural de corte similar a partir del *Stadtfeindlichkeit* (odio a la ciudad).

Al inicio de nuestro ensayo mencionábamos brevemente la obra de Riehl. Su pensamiento *völkisch* encontró vías de desarrollo radicales en Ernst Rudorff y su *Heimatschütz* (*Protección de la tierra propia*), de 1897, donde el autor lamenta la ruptura del viejo orden natural acontecida en la ciudad industrial, cuya consecuencia directa es el deterioro del paisaje y la arquitectura popular. El discurso de Rudorff fue a su vez recogido por Paul Schultze-Naumburg en sus *Kulturarbeiten* (*Tareas de la cultura*), publicado entre 1902 y 1917, un monumental trabajo ocupado en el estudio de los caracteres nacionales —especialmente los referidos al arte, el patrimonio y el mundo rural— y el ataque a la *Großstadt* que encontrará ámbito de desarrollo cuando su autor funde, en 1904, la *Deutscher Bund Heimatschutz* (Liga alemana para la protección de la tierra propia).<sup>50</sup> La DBH agrupó asociaciones ya existentes por toda la geografía alemana con un amplio espectro de intereses —desde el cuidado de la naturaleza a la protección del patrimonio— y el afán común por la defensa de una especificidad nacional, articulándose en ligas regionales y seis grupos de trabajo autónomos cuyas áreas de responsabilidad eran: protección de monumentos, arquitectura rural, protección del paisaje, protección de la flora y fauna locales, fomento del arte popular y conservación de las costumbres de la cultura popular alemana. De forma contradictoria, muchos de los miembros de la DBH lo eran a su vez de la *Deutscher Werkbund*, llegando a formar la primera una especie de ala conservadora dentro de la segunda, encargada de promover un desarrollo general que no anulara los valores tradicionales.<sup>51</sup> De hecho a partir de 1913, fecha de

<sup>48</sup> «El trabajo artesanal y la pequeña ciudad exigen hoy, para sí y para los demás, no tanto una vuelta a la Edad Media, como que, por decirlo de alguna manera, la torre de la iglesia llegue a ser más alta y sus campanas tañan con más intensidad e ininterrumpidamente».

<sup>49</sup> Hemos desarrollado un comentario más amplio a este aspecto de la obra nietzscheana en Álvaro SEVILLA, *op. cit.*

<sup>50</sup> Cfr. José Manuel GARCÍA ROIG, *El Movimiento Heimatschutz en Alemania y las Tareas de la cultura (1897-1917)*, Madrid, 2000.

<sup>51</sup> Tessenow, por ejemplo, se mantuvo muy cercano a los principios de la DBH. Pero la Liga tenía también otros participes no tan evidentes: Friedrich Naumann, Max Weber o Werner Sombart.

salida de Schultze-Naumburg de la dirección de la Liga, y hasta la nazificación de la *Werkbund*, la presión de ésta sobre la DBH hace cada vez más moderado su discurso, constituyendo a partir de entonces una suerte de organismo que, sin rechazar los logros técnicos y su manifestación en forma de construcciones, se dedica a la defensa del medio ambiente según principios ecológicos rudimentarios.

La parábola seguida por Schultze-Naumburg será justo la contraria a partir de la posguerra, pasando de formar parte del ala nostálgica de la reforma guillermina a la militancia en el partido nacionalsocialista a finales de los años veinte, atacando con furia en sus escritos todo síntoma de progreso cultural, considerado como un peligro para el mundo rural y la cultura popular alemana y acusado desde entonces de *Kulturbolchewismus* (bolchevismo cultural). En lo que Sebastian Müller ha interpretado como «reivindicación de una emancipación intelectual no consumada»<sup>52</sup>, su discurso tomará tintes racistas y ultranacionalistas a partir de ese momento, enfrentándose a la cultura arquitectónica de vanguardia y al urbanismo comprometido con la *Großstadt*: el *Heimatschütz* se convierte a partir de entonces en una apología radical del regreso al campo, de la recuperación de la vida rural y las costumbres populares, ejerciendo una influencia directa sobre Walter Darré, ideólogo de la cultura del *Blut und Boden* (sangre y tierra), discípulo de Schultze-Naumburg y responsable de la perspectiva antiurbana de la política territorial nazi, y Alfred Rosenberg, fundador de la *Kampfbund für deutsche Kultur* (Liga de combate por la cultura alemana), que llegará a ser el miembro más reaccionario de la política cultural del III Reich.

El *Stadtfeindlichkeit* propio de los primeros escritos de Schultze-Naumburg se convertirá en la base de la que parta el programa de las *Kleinsiedlungen* del NSDAP, una política dirigida a la absorción del desempleo rural y urbano<sup>53</sup> consistente en la creación de pequeños núcleos de viviendas unifamiliares con una economía agrícola rudimentaria para el autoabastecimiento de las familias<sup>54</sup> que, unida a la creación de ciudades-fábrica para el relanzamiento de la industria, paliaría la crisis económica, desmovilizando a la fuerza de trabajo y redistribuyéndola en un entorno trazado según el ideal antiurbano nacionalsocialista:

“Cada cual, desde su puesto, debe intentar destruir el ideal de la gran ciudad y construir un nuevo ideal, más noble y más humano. Porque la atracción por la gran ciudad, en nuestra época, representa únicamente una meta nociva que, como objetivo, se ha planteado el hombre moderno, y que nos ha conducido a un callejón sin salida muy profundo. [...] Me parece erróneo destinar solamente al problema de la gran ciudad todos los esfuerzos consagrados al urbanismo. También son importantes tanto las ciudades pequeñas como las más pequeñas y,

<sup>52</sup> Cit. en GARCÍA ROIG, *op. cit.*

<sup>53</sup> Cfr. Manfredo TAFURI & Francesco DAL CO, *Architettura contemporanea*, Milano, 1972. La traducción española empleada es *Arquitectura contemporánea*, Madrid, 1989.

<sup>54</sup> Cfr. Benedetto GRAVAGNUOLO, *La progettazione urbana in europa, 1750-1960*, Roma-Bari, 1991. La traducción española empleada es *Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960*, Madrid, 1998.

con el tiempo, adquirirán cada vez mayor importancia, cuando hayamos superado la enfermedad de la gran ciudad”.<sup>55</sup>

### ***Großstadt und Kapitalismus: la sociología entre objetividad y militancia***

Muy lejos del carácter ultraconservador de Schultze-Naumburg y de la candorosa regresión de Tessenow, los desarrollos más lúcidos de la sociología alemana, en la senda entrevista por Simmel, se ocuparon en la preguerra y tras ella de plantear una lectura objetiva de los problemas de su tiempo en la que a menudo la dimensión espacial y la *Großstadt* aparecen como un telón de fondo o incluso como protagonistas principales. No queremos caer, en cualquier caso, en errores infantiles: asimilar los discursos ideológicos o utópicos a las posiciones antiurbanas y calificar la cultura metropolitana de auténticamente científica sería simplista e ingenuo. Pero no podemos dejar de acentuar la condición progresista que los sociólogos más avanzados adquieren al comprometerse con los procesos de racionalización que rigen la sociedad capitalista en su fase industrial.<sup>56</sup> Entendiendo su apuesta comprendemos mejor la *construcción de la urbanística*<sup>56</sup> que en aquellos años va levantando todo su aparato institucional al calor de la burocratización propia del Estado moderno.

El segundo apartado del *Liebe, Luxus und Kapitalismus* (Amor, lujo y capitalismo) sombartiano, publicado en 1912, lleva por título «La gran ciudad» y en él encontramos un análisis distanciado de la metrópoli como lugar de consumo: es la circulación del capital lo que caracteriza a la *Großstadt*; la ciudad de consumidores siempre es mayor que la ciudad de los productores.<sup>57</sup> La extensión del consumo de lujo, nos dice Sombart, fomenta la aparición del capitalismo y este proceso nace en la ciudad y culmina en la *Großstadt*, sede de la *necesidad de lo superfluo*. Una larga colección de cifras económicas y demográficas avala la hipótesis del autor y muestra de qué modo la sociología sigue mucho más la estela de Comte que la de Tönnies. Pero es, según Cacciari, en *Der moderne Kapitalismus* (*El capitalismo moderno*), de 1926, donde el pensamiento sombartiano llega más lejos: aquí la *Großstadt*, entendida en un sentido amplio como sistema capitalista, como lugar de circulación y acumulación del capital, reclama una nueva *Kultur*, específicamente metropolitana, dedicada a la dirección política del desarrollo económico. No resta ya lugar para la nostalgia: el intelectual debe pasar a formar parte del aparato técnico burocrático encargado de establecer las relaciones óptimas entre servicios metropolitanos y desarrollo

---

<sup>55</sup> P. SCHULTZE-NAUMBURG, *Städtebau* (Urbanismo), tomo IV de *Kulturarbeiten*, publicado en 1906, incluido en García Roig, *op. cit.*

<sup>56</sup> Giorgio PICCINATO, *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*, Roma, 1974. La traducción española empleada es *La construcción de la urbanística. Alemania 1871-1914*, Barcelona, 1993.

<sup>57</sup> Werner SOMBART, *Liebe, Luxus und Kapitalismus*, 1912. La traducción española empleada es *Lujo y capitalismo*, Madrid, 1979.

industrial mediante un plan económico y espacial global que, incentivando la concentración urbana, regule sus conflictos.<sup>58</sup>

De un modo similar Weber, en su *Die Stadt* (La ciudad) concibe el proceso de civilización en función de una *Rationalisierung* (racionalización) creciente que transforma las formas sociales y sus formas espaciales, separando al hombre de los vínculos telúricos y sanguíneos para enfrentarlo a modos de agrupación de complejidad creciente.<sup>59</sup> La *Großstadt*, sede por antonomasia de la burocracia weberiana, es un lugar de conflicto que exige la administración racional propia de los Estados modernos: Weber da el salto de *Stadt* (Ciudad) a *Staat* (Estado). Los conflictos metropolitanos, de índole económica y política, han de resolverse a nivel estatal pues ambas dimensiones son simplemente expresión a escalas consecutivas de un único fenómeno: la racialización de las relaciones de producción y las relaciones sociales.

Así pues, al concluir nuestra investigación descubrimos una sociología progresista, verdaderamente comprometida con el proyecto capitalista dada su asimilación de los mecanismos de éste: también las ciencias sociales se han racializado o, en palabras de Simmel, han interiorizado el espíritu de la economía monetaria. Las lecturas de Sombart y Weber no pueden dejar de recordarnos el creciente papel que la planificación técnica, y dentro de ella desde luego el planeamiento, viene jugando en la dirección administrativa en la Alemania de preguerra y en la República de Weimar, cuando un significativo número de arquitectos deciden abandonar definitivamente la *vieja casa* del lenguaje artístico para formar parte del equipo técnico de la administración. Abarcar, en cualquier caso, estas experiencias excede los límites del presente trabajo que, como anunciamos al principio, ha intentado arrojar luz sobre el modo en que bloques sociales heterogéneos construyen sus propias ideas de ciudad a raíz de los conflictos sociales, económicos y culturales que la *Großstadt* genera en la Alemania guillermina y su contexto inmediato.

Para ello nos ha parecido esencial trazar un marco genérico que diera una idea de éste, recurriendo a referencias cruzadas que enriquecieran nuestro relato para crear un esbozo de espacio histórico donde después se situarían los discursos de cada clase social en la voz de sus miembros más privilegiados. Así, en el primer capítulo hemos asistido a la problemática coexistencia del auge de la ciudad industrial y los estertores del romanticismo, un período de umbrales donde se gesta todo el conflicto posterior entre economía capitalista y trabajo intelectual. Posteriormente hemos tenido ocasión de apreciar, en el segundo y tercer apartados, los intentos de superar esa contradicción durante el cambio de siglo a través de los intentos de síntesis que se producen desde ambos flancos, cultura y capital. La pequeña burguesía se despegará de este juego a dos bandas para proponer, como observábamos en el cuarto capítulo, regresivas miradas nostálgicas propias de individuos excluidos del poder pero ansiosos de conquistar una cultura propia. Más allá se encuentra el rechazo absoluto de todo intento de síntesis característico de los sectores más conservadores, que encontrarán eco en

---

<sup>58</sup> Cfr. CACCIARI, *Metropolis*, *op. cit.*

<sup>59</sup> *Die Stadt* forma parte de *Wirtschaft und Gesellschaft*, 1914. Traducción española en *Economía y sociedad. Esbozo de sociología comprensiva*, Madrid, 1993.

la Alemania de Hitler. Por último hemos regresado a la cultura del compromiso metropolitano para tantear las vías que abogan por una reforma técnica generalizada de las instituciones para enfrentarse a conflictos que la mera ideología era incapaz de resolver.

Más allá de esta constatación, esto es, de la frontera irreductible que la historia ha trazado en torno al proyecto de la cultura, del imperativo de renuncia al cual el *saber* debe hacer frente para convertirse en un *poder*, sólo caben dos posturas para el intelectual puro: o bien se recluye en su malestar y, aceptando la realidad de la *Großstadt*, se dedica a atacarla en nombre de los valores perdidos, o bien se decide a dirigir una crítica radical no sólo a las formas hegemónicamente generadas, sino al propio núcleo del poder del que dimanan tales formas. Son las vías que Oswald Spengler y Walter Benjamin, respectivamente, siguen en la posguerra. Encontraremos al primero completamente abrumado por la contradicción de saberse, como intelectual, producto de una cultura gestada en las ciudades y que precisamente en ellas encuentra su ocaso final<sup>60</sup>: «Todas las grandes culturas son culturas urbanas [...] La historia universal es historia ciudadana [...] pero la historia llega a su término. [...] La ciudad acaba aniquilándose a sí misma». <sup>61</sup> En Benjamin, por el contrario, podremos leer un análisis ya maduro de la *Großstadt* como un lugar de conflicto donde la clase hegemónica despliega su voluntad de poder sobre el espacio<sup>62</sup>: «Las instituciones del señorío mundano y espiritual de la burguesía encuentran su apoteosis en el marco de las arterias urbanas». <sup>63</sup> Ante las puertas de la gran ciudad el simio de Zarathustra increpa y desprecia el *lugar donde mora*, mientras que el sabio *pasa de largo*, va más allá.

La historia de la ciudad y la historia de las ideas se entrelazan de forma mucho más determinante de lo que en principio pudiera parecer. Con este trabajo esperamos haber ilustrado, mediante un ejemplo histórico concreto, el modo en que la ideología determina la teoría y la práctica urbanística, y viceversa. Sólo siendo conscientes de esta hibridación estaremos en condiciones de dirigir una crítica sólida a nuestra realidad actual, porque sólo entonces podremos distinguir previamente nuestros propios prejuicios ideológicos y disciplinares de aquella realidad en cuya ordenación estamos implicados. La historia, como advertíamos al principio, no responde ni pregunta, sólo ayuda a comprendernos, es un elemento más del amplio proyecto de crítica *política* por construir del que los planificadores e historiadores del espacio —como nos recuerda la raíz griega del término *política*— también somos responsables.

---

<sup>60</sup> Oswald SPENGLER, *Der Untergang des Abendlandes*, München, 1923. Se cita la traducción española, *La Decadencia de Occidente*, Madrid, 1998

<sup>61</sup> SPENGLER, *op. cit.*

<sup>62</sup> Walter BENJAMIN, “París, capital del siglo XIX”, incluido en *Iluminaciones II*, Madrid, 1972

<sup>63</sup> BENJAMIN, *op. cit.*

### Bibliografía

- BENJAMIN, Walter.- “El París del II Imperio en Baudelaire” y “París, capital del siglo XIX”, ambos incluidos en el volumen *Iluminaciones II*, Madrid, 1972.
- CACCIARI, Massimo.- *Metropolis, Saggi sulla grande città de Sombart, Endell, Scheffler e Simmel*, Roma, 1973. Hay una traducción parcial de un estado previo del ensayo en *De la vanguardia a la metrópoli. Crítica radical a la arquitectura*, Barcelona, 1972.
- CACCIARI, Massimo.- *Krisis. Ensayo sobre la crisis del pensamiento negativo de Nietzsche a Wittgenstein*, Madrid, 1982.
- DAL CO, Francesco.- *Abitare nel moderno*, Roma-Bari, 1982. Existe una traducción parcial en Francesco DAL CO, *Dilucidaciones. Modernidad y arquitectura*, Barcelona, 1990
- GARCÍA ROIG, José Manuel.- *El Movimiento Heimatschutz en Alemania y las Tareas de la Cultura, (1897-1917)*, Madrid, 2000.
- GARCÍA ROIG, José Manuel.- *La corriente industrialista de la Werkbund en Alemania y el compromiso guillermino (1888-1918)*, Madrid, 2001.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto.- *La progettazione urbana in Europa, 1750-1960*, Roma-Bari, 1991. La traducción española empleada es *Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960*, Madrid, 1998.
- HEGEMANN, Werner.- *Das Steinerne Berlin*, Lugano, 1930.
- NIETZSCHE, Friedrich.- *Also sprach Zarathustra*, 1884. La traducción citada es la de J.C. García Borrón, *Así habló Zarathustra*, Madrid, 1982.
- NIETZSCHE, Friedrich.- *Der Wille zur Macht*, 1901. Traducción española, *La voluntad de poder*, Madrid, 1996.
- PICCINATO, Giorgio.- *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*, Roma, 1974. La traducción española empleada es *La construcción de la urbanística. Alemania 1871-1914*, Barcelona, 1993.
- SAMBRICIO, Carlos.- *Cuatro siedlungen berlinesas en la República de Weimar*, Madrid, 1992.
- E. SCHORSKE, Carl.- *Thinking with History. Explorations on the Passage to Modernism*, 1998. Hay traducción española, *Pensar con la historia*, Madrid, 2001.
- SEVILLA, Álvaro.- “El historiador como productor: proyectos históricos de Nietzsche a Tafuri”, (<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n21/aasev.html>), en *Boletín CF+S* nº 21, 2002.

SIMMEL, Georg.- *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*, 1908. La traducción española empleada es *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización*, Madrid, 1986.

SIMMEL, Georg.- *Philosophie des Geldes*. La traducción española empleada es *Filosofía del dinero*, Madrid, 1977.

SIMMEL, Georg.- *El individuo y la libertad*, Barcelona, 2001.

SOMBART, Werner.- *Liebe, Luxus und Kapitalismus*, 1912. La traducción española empleada es *Lujó y capitalismo*, Madrid, 1979.

SPENGLER, Oswald.- *Der Untergang des Abendlandes*, München, 1923. Se cita la traducción española, *La Decadencia de Occidente*, Madrid, 1998.

TAFURI, Manfredo & DAL CO, Francesco.- *Architettura contemporanea*, Milano, 1972. La traducción española empleada es *Arquitectura contemporánea*, Madrid, 1989.

TAFURI, Manfredo.- "Il 'progetto' storico", en *Casabella*, nº 429, 1977 (traducción española en TAFURI, *La esfera y el laberinto*, Barcelona, 1984).

TESSENOW, Heinrich.- *Handwerk und Kleinstadt*, Berlin, 1919. Hemos empleado la traducción española, *Trabajo artesanal y pequeña ciudad*, Murcia, 1998.

TÖNNIES, Ferdinand.- *Gemeinschaft und Gesellschaft*, 1887. La traducción clásica de Salvador Giner y Lluis Flaquer que hemos manejado es *Comunidad y asociación*, Barcelona, 1979.

WEBER, Max.- *Wirtschaft und Gesellschaft*, 1914. Traducción española en *Economía y sociedad. Esbozo de sociología comprensiva*, Madrid, 1993.



## NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ARTÍCULOS

Los artículos que se presenten para su publicación en *Ciudades* deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Deberán ser textos originales e inéditos.
  2. Su extensión no excederá los 40.000 caracteres de texto, pudiéndose acompañar de las ilustraciones que se consideren oportunas, siempre teniendo en cuenta que normalmente se reproducirán en blanco y negro al final del artículo.
  3. Los textos se enviarán sin maquetar, sin paginar y sin encabezados ni pies de página. El estilo normal será “Times New Roman” de 10 puntos y tan sólo se resaltarán, si los hubiera, los títulos de los distintos epígrafes y las palabras que deban publicarse en cursiva, negrita o mayúsculas (con la tipografía que proceda).
  4. Los textos se facilitarán en soporte informático legible para PC (Word '97 o compatibles) y también en papel, con las páginas convenientemente numeradas.
- Las ilustraciones se enviarán en papel, diapositiva o en soporte informático (\*.jpg, \*.tif, \*.dwg o compatibles) y se acompañarán de los correspondientes textos de pie de ilustración, incorporando siempre, cuando menos, la referencia de la fuente documental.
- El consejo de dirección de la revista se reserva el derecho de no publicar artículos completos o ilustraciones de artículos que no reúnan la suficiente calidad gráfica, que se presten a confusión en la asignación de pies a las imágenes o que no consignen las fuentes de éstas.
5. Las anotaciones del texto, incluidas las referencias bibliográficas, se consignarán con numeración correlativa y siempre a pie de página.
  6. La bibliografía se citará, en cada caso, como sigue:
    - APELLIDOS, Nombre.- *Título del libro*, lugar de edición, editorial, año.
    - APELLIDOS, Nombre.- “Título del artículo”, *Título de la revista*, época, número, fecha, pp.
    - APELLIDOS, Nombre.- “Título del capítulo”, en APELLIDOS, Nombre.- *Título del libro*, lugar de edición, editorial, año, pp.
  7. Las citas textuales, si no ocupan más de tres líneas, se incorporarán entrecomilladas en el texto normal; en caso de tener una extensión mayor, se transcribirán en párrafo separado.
  8. Todos los artículos se precederán de una página en la que únicamente figurarán, en el orden que deban ser publicados, los datos del autor o autores (apellidos y nombre, titulación y cargo que ocupa, y señas de contacto: dirección postal, teléfono, fax y correo

electrónico que proceda), además de un resumen (máx. 750 caracteres) del artículo presentado.

9. Sistema de arbitraje: los artículos recibidos en la redacción de la revista se someterán a revisión por parte del consejo de redacción de la misma. Aquellos artículos que cumplan los requisitos anteriormente establecidos serán remitidos a los miembros del consejo científico, quienes evaluarán su contenido para su aceptación e inclusión en la revista.



ISSN: 1133-6579

# ciudades

## 8

REVISTA DEL  
**instituto universitario de urbanística  
de la universidad de valladolid**



SECRETARIADO DE PUBLICACIONES  
E INTERCAMBIO EDITORIAL  
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

ISSN: 1133-6579



9 771133 657003