Carmen Delgado Viñas (Ed.)

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA

del 28 de junio al 3 de julio de 2010
Oviedo, Santander, Bilbao

ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS: REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO

Asociación de Geógrafos Españoles; Universidad de Cantabria, Universidad de Oviedo, Universidad del País Vasco

Comité Organizador:

Carmen Delgado Viñas (Universidad de Cantabria)

Joseba Juaristi Linacero (Universidad del País Vasco)

Sergio Tomé Fernández (Universidad de Oviedo)

Comité Científico:

Carmen Delgado Viñas (Universidad de Cantabria).

Jesús González Pérez (Junta Directiva del Grupo de Geografía Urbana, AGE. Universidad de las Islas Baleares).

Joseba Juaristi Linacero (Universidad del País Vasco).

Javier Martín Vide (Presidente de la Asociación de Geógrafos Españoles, AGE. Universidad de Barcelona).

Rafael Mata Olmo (Director de la revista Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales. Universidad Autónoma de Madrid).

Guillermo Morales Matos (Director General de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias. Universidad Carlos III de Madrid).

Isabel Rodríguez Chumillas (Junta Directiva del Grupo de Geografía Urbana, AGE. Universidad Autónoma de Madrid).

Joan Romero González (Universidad de Valencia).

Céline Rozenblat (Universidad de Lausana).

Onofre Rullán Salamanca (Presidente del Grupo de Geografía Urbana, AGE. Universidad de las Islas Baleares).

Sergio Tomé Fernández (Universidad de Oviedo).

Florencio Zoido (Director del Centro de Estudios Paisaje y Territorio de Andalucía).

Dirección Web

http://www.urbanorte.com/

ISBN 978-84-86116-17-0

Depósito Legal BI-1732-2010

Edición

Asociación de Geógrafos Españoles;
Universidad de Cantabria, Universidad de Oviedo, Universidad del País Vasco

Colaboración

Ministerio de Ciencia e Innovación, Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias, Obra Social de CajaCantabria y Bilbao Bizcaia Kutxa

Primera ponencia *Construcción residencial y políticas de vivienda: de la burbuja a la crisis inmobiliaria*

Segunda ponencia *Procesos de urbanización y paisajes urbanos*

Tercera ponencia *Cambios y transformaciones recientes en las redes y los sistemas urbanos*

Índice por autores

Primera Ponencia:

«Construcción residencial y políticas de vivienda: de la burbuja a la crisis inmobiliaria»

AUTORES	TÍTULO
Brandis García, Dolores	***Los grandes desarrollos residenciales de la periferia de Madrid: de la burbuja a la crisis inmobiliaria***
Cebrián Abellán, Francisco García Gónzalez, Juan Antonio Panadero Moya, Miguel	***Dinámicas y transformaciones recientes en los procesos de expansión territorial de las ciudades medias en Castilla-La Mancha***
Costa Mas, José	***Cartografías fílmicas de la exclusión en los espacios residenciales***
Duque Calvache, Ricardo	***Aproximación cualitativa a las vivencias y discursos ligados a la gentrificación en Granada***
Galacho Jiménez, Federico Benjamín	***La irrupción del proceso urbano en los espacios rurales. Características y consecuencias de una nueva forma de relación entre territorio y economía***
Martínez Medina, Ramón Montaner Salas, Elena	***Segregación de la población inmigrante en los principales centros urbanos de la región de Murcia***

Parreño Castellano, Juan Manuel **Díaz Hernández, Ramón** **Domínguez Mújica, Josefina**	***La exclusión residencial de los extranjeros en España y la crisis económica***
Salinas Arreortua, Luis Alberto	***La gentrificación en el contexto latinoamericano***
Vives, Sònia **Rullán, Onofre**	***El papel de la propiedad privada del suelo en el proceso de acomulación de capital de la ciudad neoliberal en el Estado español***

Segunda Ponencia:

«Procesos de urbanización y paisajes urbanos»

AUTORES	TÍTULO
Azcárate Luxán, M.ª Victoria Cocero Matesanz, David García Lázaro, Francisco Javier Muguruza Cañas, Carmen Santos Preciado, José Miguel	*Identificación de las principales formas de crecimiento urbano disperso en el área metropolitana de Madrid*
Bernal Santa Olalla, Begoña	*La agitación del paisaje en los espacios urbanos históricos*
Cabrerizo Sanz, Casilda	*La descodificación del paisaje como técnica de conocimiento y valoración del espacio urbano*
Cañizares Ruiz, M.ª del Carmen	*Transformaciones en el paisaje urbano-industrial de la ciudad de Puertollano (Ciudad-Real)*
Fabra Galofre, M.ª Lidón	*Mobiliario ecológico y paisaje urbano. Un diálogo necesario*
García García, Antonio Delgado Bujalance, Buenaventura	*Hacia una nueva lectura de los paisajes de lo urbano en Andalucía*
González Pérez, Jesús	*El reciclaje de la ciudad. La rehabilitación de espacios turísticos maduros en Mallorca*

Gutiérrez Palomero, Aaron	***Políticas de regeneración urbana en el marco de la Unión Europea: análisis del impacto de la acción de la iniciativa comunitaria URBAN (1994-2006)***
Lara Valle, Juan Jesús	***La extensión de la centralidad intraurbana a partir de las operaciones de reforma***
Meneses Sánchez, Carlota Laura **Cordero Domínguez, José de Jesús**	***El nuevo paisaje en León, México: el Forum Cultural Guanajuato***
Mínguez García, M.ª del Carmen	***Renovación urbana y turismo cultural en las ciudades históricas españolas***
Oliveira Neves, Gwendoline de	***Las aglomeraciones españolas en el cambio de siglo. Dinámica urbana de algunas aglomeraciones urbanas ilustrativas***
Paül i Agustí, Daniel	***El progresivo abandono del liderazgo de las políticas culturales en las actuaciones de renovación urbana. Nuevas oportunidades surgidas de actuaciones puntuales***
Plaza Gutiérrez, Juan Ignacio **Martín Jiménez, M.ª Isabel** **Hortelano Mínguez, Luis Alfonso** **Fernández Álvarez, Ruben**	***Urbanización de la montaña. Intensidad y alcance del proceso; formas y paisajes inducidos en algunas comarcas del Sistema Central***
Prados Velasco, M.ª José **Giusti, Mariana**	***Naturaleza y espacio construido. Un análisis exploratorio de la naturbanización en Andalucía***
Rodríguez de Castro, Ayar	***Territorio y paisaje metropolitano en la región suroeste de Madrid. El caso de Parla***

Rodríguez Domenech, M.ª Ángeles	***La nueva localización comercial en Ciudad Real***
Rodríguez Soto, Carmín	***La muda convivencia entre paraísos urbanos y zonas homogéneas de pobreza: dinámicas y transformaciones en el espacio periférico de Santiago de Chile***
Ruiz Ortega, José Luis	***Sustitución de la industria azulejera por núcleos residenciales en el sector occidental de Sevilla***
Vázquez Varela, Carolina	***A Coruña y el mar: proyecto de transformación del frente marítimo***

Tercera Ponencia:

«Cambios y transformaciones recientes de las redes y los sistemas urbanos»

AUTORES	TÍTULO
Bellet Sanfeliu, Carmen	*El tren de alta velocidad y los procesos de metropolización discontinua del territorio. Los casos de Segovia y Lleida*
Castañer, Mita **Feliu, Jaume** **Gutiérrez, Obdulia**	*El espacio catalán transfronterizo: creación de proyecto y reestructuración territorial*
Escolano Utrilla, Severino **Ortiz Véliz, Jorge**	*Estructuras socioespaciales de las ciudades medias de base económica exportadora en Chile: estudios de casos*
Feliu, Jaume **Castañer, Mita**	*El proceso de metropolitanización regional en Cataluña inducido por las infrestructuras de transporte*
Feria, José M.ª **Casado, José Manuel** **Barrena, Eva**	*Una aproximación difusa a la delimitación y configuración del sistema metropolitano español a través de la movilidad residencia-trabajo*
Fernández Noguerol, Santos	*Cambios territoriales recientes en las cuencas mineras asturianas. El ejemplo del concejo de Lena*

García Palomares, Juan Carlos **Rodríguez Moya, Juana**	***Condicionantes socio-demográficos y territoriales de la movilidad cotidiana según género en el área metropolitana de Madrid***
Ortells Chabrera, Vicent **Querol Gómez, Antonio**	***El efecto frontera en el sistema urbano de 'Les terres de l'Ebre-Baix Maestrat'***
Rodríguez Chumillas, Isabel **Méndez, Eloy**	***El efecto frontera: las elecciones de Tijuana y Ciudad Juárez***
Rodríguez Martínez, Francisco **Sánchez Escolano, Luis Miguel**	***Cambios en el sistema urbano intermedio de Andalucía: significado geográfico y nueva funcionalidad urbana***
Salom Carrasco, Julia	***Transformaciones recientes del sistema urbano valenciano: procesos y situación actual***
Sastre Fulcará, Narcis	***El tren de alta velocidad en Girona: renovación urbana e integración regional***
Susino Arbucias, Joaquín	***Propuesta de delimitación de las áreas metropolitanas andaluzas como espacios de vida***
Vahí Serrano, Amalia	***La dimensión temporal en los desplazamientos cotidianos residencia-trabajo: análisis comparado de 8 áreas metropolitanas españolas***

Índice por autores

El índice general de autores por orden alfabético y títulos de las comunicaciones es el siguiente:

AUTORES	TÍTULO	PONENCIA
Azcárate Luxán, M.ª Victoria	*Identificación de las principales formas de crecimiento urbano disperso en el área metropolitana de Madrid*	**2**
Barrena, Eva	*Una aproximación difusa a la delimitación y configuración del sistema metropolitano español a través de la movilidad residencia-trabajo*	**3**
Bellet Sanfeliu, Carmen	*El tren de alta velocidad y los procesos de metropolización discontinua del territorio. Los casos de Segovia y Lleida*	**3**
Bernal Santa Olalla, Begoña	*La agitación del paisaje en los espacios urbanos históricos*	**2**
Brandis García, Dolores	*Los grandes desarrollos residenciales de la periferia de Madrid: de la burbuja a la crisis inmobiliaria*	**1**
Cabrerizo Sanz, Casilda	*La descodificación del paisaje como técnica de conocimiento y valoración del espacio urbano*	**2**
Cañizares Ruiz, M.ª del Carmen	*Transformaciones en el paisaje urbano-industrial de la ciudad de Puertollano (Ciudad-Real)*	**2**

Casado, José Manuel	*Una aproximación difusa a la delimitación y configuración del sistema metropolitano español a través de la movilidad residencia-trabajo*	**3**
Castañer, Mita	*El espacio catalán transfronterizo: creación de proyecto y reestructuración territorial*	**3**
Castañer, Mita	*El proceso de metropolitanización regional en Cataluña inducido por las infrestructuras de transporte*	**3**
Cebrián Abellán, Francisco	*Dinámicas y transformaciones recientes en los procesos de expansión territorial de las ciudades medias en Castilla-La Mancha*	**1**
Cocero Matesanz, David	*Identificación de las principales formas de crecimiento urbano disperso en el área metropolitana de Madrid*	**2**
Cordero Domínguez, José de Jesús	*El nuevo paisaje en León, México: el Forum Cultural Guanajuato*	**2**
Costa Mas, José	*Cartografías fílmicas de la exclusión en los espacios residenciales*	**1**
Delgado Bujalance, Buenaventura	*Hacia una nueva lectura de los paisajes de lo urbano en Andalucía*	**2**
Díaz Hernández, Ramón	*La exclusión residencial de los extranjeros en España y la crisis económica*	**1**

Domínguez Mújica, Josefina	*La exclusión residencial de los extranjeros en España y la crisis económica*	**1**
Duque Calvache, Ricardo	*Aproximación cualitativa a las vivencias y discursos ligados a la gentrificación en Granada*	**1**
Escolano Utrilla, Severino	*Estructuras socioespaciales de las ciudades medias de base económica exportadora en Chile: estudios de casos*	**3**
Fabra Galofre, M.ª Lidón	*Mobiliario ecológico y paisaje urbano. Un diálogo necesario*	**2**
Feliu, Jaume	*El espacio catalán transfronterizo: creación de proyecto y reestructuración territorial*	**3**
Feliu, Jaume	*El proceso de metropolitanización regional en Cataluña inducido por las infrestructuras de transporte*	**3**
Feria, José M.ª	*Una aproximación difusa a la delimitación y configuración del sistema metropolitano español a través de la movilidad residencia-trabajo*	**3**
Fernández Álvarez, Ruben	*Urbanización de la montaña. Intensidad y alcance del proceso; formas y paisajes inducidos en algunas comarcas del Sistema Central*	**2**
Fernández Noguerol, Santos	*Cambios territoriales recientes en las cuencas mineras asturianas. El ejemplo del concejo de Lena*	**3**

Galacho Jiménez, Federico Benjamín	*La irrupción del proceso urbano en los espacios rurales. Características y consecuencias de una nueva forma de relación entre territorio y economía*	**1**
García García, Antonio	*Hacia una nueva lectura de los paisajes de lo urbano en Andalucía*	**2**
García González, Juan Antonio	*Dinámicas y transformaciones recientes en los procesos de expansión territorial de las ciudades medias en Castilla-La Mancha*	**1**
García Lázaro, Francisco Javier	*Identificación de las principales formas de crecimiento urbano disperso en el área metropolitana de Madrid*	**2**
García Palomares, Juan Carlos	*Condicionantes socio-demográficos y territoriales de la movilidad cotidiana según género en el área metropolitana de Madrid*	**3**
Giusti, Mariana	*Naturaleza y espacio construido. Un análisis exploratorio de la naturbanización en Andalucía*	**2**
González Pérez, Jesús	*El reciclaje de la ciudad. La rehabilitación de espacios turísticos maduros en Mallorca*	**2**
Gutiérrez, Obdulia	*El espacio catalán transfronterizo: creación de proyecto y reestructuración territorial*	**3**
Gutiérrez Palomero, Aaron	*Políticas de regeneración urbana en el marco de la Unión Europea: análisis del impacto de la acción de la iniciativa comunitaria URBAN (1994-2006)*	**2**

Hortelano Mínguez, Luis Alfonso	*Urbanización de la montaña. Intensidad y alcance del proceso; formas y paisajes inducidos en algunas comarcas del Sistema Central*	**2**
Laura Valle, Juan Jesús	*La extensión de la centralidad intraurbana a partir de las operaciones de reforma*	**2**
Martín Jiménez, M.ª Isabel	*Urbanización de la montaña. Intensidad y alcance del proceso; formas y paisajes inducidos en algunas comarcas del Sistema Central*	**2**
Martínez Medina, Ramón	*Segregación de la población inmigrante en los principales centros urbanos de la región de Murcia*	**1**
Meneses Sánchez, Carlota Laura	*El nuevo paisaje en León, México: el Forum Cultural Guanajuato*	**2**
Mínguez García, M.ª del Carmen	*Renovación urbana y turismo cultural en las ciudades históricas españolas*	**2**
Montaner Salas, Elena	*Segregación de la población inmigrante en los principales centros urbanos de la región de Murcia*	**1**
Muguruza Cañas, Carmen	*Identificación de las principales formas de crecimiento urbano disperso en el área metropolitana de Madrid*	**2**
Oliveira Neves, Gwendoline de	*Las aglomeraciones españolas en el cambio de siglo. Dinámica urbana de algunas aglomeraciones urbanas ilustrativas*	**2**

Ortells Chabrera, Vicent	*El efecto frontera en el sistema urbano de 'Les terres de l'Ebre-Baix Maestrat'*	**3**
Ortiz Véliz, Jorge	*Estructuras socioespaciales de las ciudades medias de base económica exportadora en Chile: estudios de casos*	**3**
Panadero Moya, Miguel	*Dinámicas y transformaciones recientes en los procesos de expansión territorial de las ciudades medias en Castilla-la Mancha*	**1**
Parreño Castellano, Juan Manuel	*La exclusión residencial de los extranjeros en España y la crisis económica*	**1**
Paül i Agustí, Daniel	*El progresivo abandono del liderazgo de las políticas culturales en las actuaciones de renovación urbana. Nuevas oportunidades surgidas de actuaciones puntuales*	**2**
Plaza Gutiérrez, Juan Ignacio	*Urbanización de la montaña. Intensidad y alcance del proceso; formas y paisajes inducidos en algunas comarcas del Sistema Central*	**2**
Prados Velasco, M.ª José	*Naturaleza y espacio construido. Un análisis exploratorio de la naturbanización en Andalucía*	**2**
Querol Gómez, Antonio	*El efecto frontera en el sistema urbano de 'Les terres de l'Ebre-Baix Maestrat'*	**3**
Rodríguez de Castro, Ayar	*Territorio y paisaje metropolitano en la región suroeste de Madrid. El caso de Parla*	**2**

Rodríguez Chumillas, Isabel	*El efecto frontera: las elecciones de Tijuana y Ciudad Juárez*	**3**
Rodríguez Domenech, M.ª Ángeles	*La nueva localización comercial en Ciudad Real*	**2**
Rodríguez Martínez, Francisco	*Cambios en el sistema urbano intermedio de Andalucía: significado geográfico y nueva funcionalidad urbana*	**3**
Rodríguez Moya, Juana	*Condicionantes socio-demográficos y territoriales de la movilidad cotidiana según género en el área metropolitana de Madrid*	**3**
Rodríguez Soto, Carmín	*La muda convivencia entre paraísos urbanos y zonas homogéneas de pobreza: dinámicas y transformaciones en el espacio periférico de Santiago de Chile*	**2**
Ruiz Ortega, José Luis	*Sustitución de la industria azulejera por núcleos residenciales en el sector occidental de Sevilla*	**2**
Rullán, Onofre	*El papel de la propiedad privada del suelo en el proceso de acomulación de capital de la ciudad neoliberal en el Estado español*	**1**
Sánchez Escolano, Luis Miguel	*Cambios en el sistema urbano intermedio de Andalucía: significado geográfico y nueva funcionalidad urbana*	**3**

Santos Preciado, José Miguel	*Identificación de las principales formas de crecimiento urbano disperso en el área metropolitana de Madrid*	**2**
Salinas Arreortua, Luis Alberto	*La gentrificación en el contexto latinoamericano*	**1**
Salom Carrasco, Julia	*Transformaciones recientes del sistema urbano valenciano: procesos y situación actual*	**3**
Sastre Fulcará, Narcis	*El tren de alta velocidad en Girona: renovación urbana e integración regional*	**3**
Susino Arbucias, Joaquín	*Propuesta de delimitación de las áreas metropolitanas andaluzas como espacios de vida*	**3**
Vahí Serrano, Amalia	*La dimensión temporal en los desplazamientos cotidianos residencia-trabajo: análisis comparado de 8 áreas metropolitanas españolas*	**3**
Vázquez Varela, Carolina	*A Coruña y el mar: proyecto de transformación del frente marítimo*	**2**
Vives, Sònia	*El papel de la propiedad privada del suelo en el proceso de acomulación de capital de la ciudad neoliberal en el Estado español*	**1**

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

LOS GRANDES DESARROLLOS RESIDENCIALES DE LA PERIFERIA DE MADRID: DE LA BURBUJA A LA CRISIS INMOBILIARIA

Dolores BRANDIS GARCÍA
Universidad Complutense de Madrid
Departamento de Geografía Humana

Recurrir una vez más a la periferia del municipio de Madrid como ámbito de análisis se justifica por el interés en prolongar el seguimiento de su ocupación desde 1985 (BRANDIS y RÍO, 1999, 2007) hasta el momento actual, cuando ninguno de los barrios proyectados entre 1991 y 1997 se encuentra totalmente terminado y en más de la mitad no se ha iniciado todavía la construcción de viviendas. Varias son las causas que inciden en lo sucedido. Algunas quedaron claras en los anteriores trabajos, otras se insinuaron también entonces y ahora se han confirmado y, por último, están las reveladas en los últimos años.

La magnitud del fenómeno sigue haciendo pertinente su análisis. Los nuevos barrios afectan a más de 7.000 hectáreas donde se han planificado 14 grandes desarrollos residenciales para acoger a un total de 206.199 viviendas. El suelo urbanizado apenas llega hoy a un tercio y de las viviendas previstas, sólo el 28% cuentan con licencia de nueva ocupación y el 32,7% están terminadas o en proceso de construcción. Esta realidad y el tiempo transcurrido, los seis primeros barrios se proyectaron hace 18 años y 12 los restantes, invitan a seguir insistiendo en las causas que explican lo sucedido y en el estado en que se encuentran los barrios.

La dinámica de la economía general y del sector inmobiliario en particular se impone como marco de referencia obligado. No cabe duda que la construcción, y más específicamente la vivienda, han jugado un papel fundamental en la pujanza del crecimiento económico de España durante el periodo que se inicia en 1997, conocido como *boom* o burbuja inmobiliaria, y están influyendo en sentido contrario desde 2006, cuando se manifiestan los primeros síntomas de la crisis económica que azota al país desde entonces.

Huelga decir que el *boom* inmobiliario, considerado burbuja por la espiral de compras y revalorizaciones, y la crisis que le sigue no son fenómenos exclusivos de España, pues se reconocen con diferencias en los tiempos y magnitud en todo el mundo desarrollado. Sin embargo, está demostrado que la burbuja inmobiliaria española, sin parangón en ningún periodo de su historia, no se puede comparar con otros países en cuanto al nivel alcanzado en el crecimiento de los precios de la vivienda, en el número de viviendas afectadas por la subida y en el crecimiento del crédito inmobiliario, con el incremento del riesgo consiguiente. Esta realidad avala la opinión de "si en cada dimensión de las analizadas, España ha estado

entre los primeros países del mundo, en las tres juntas, es el modelo mundial más citado de burbuja sin precedentes en un país desarrollado" (CAMPOS, 2008: 15)

A finales del 2006 la prensa extranjera recoge que la economía española está creciendo de forma espectacular y su mercado inmobiliario aún más al representar la construcción el 10,4% del PIB, el doble que en la zona euro, y se añade que la realidad es otra, pues el mercado inmobiliario cubre deficiencias estructurales económicas al ser el incremento de los salarios y los bajos tipos de interés los que alimentan la demanda, de ahí que una corrección en el mercado tendría un gran impacto en la economía, cuyos dos motores principales son el gasto del consumidor y el sector inmobiliario (*The Wall Street Journal*, 18-12-2006). Un año después ya resalta que la inversión en el sector está retrocediendo conforme los grupos constructores se ajustan a la bajada de la demanda (*Financian Times*, 30-8-2007), advirtiendo que España es candidata a sufrir el estallido de la burbuja inmobiliaria al haber subido tanto el precio de la vivienda (*The Economist*, 3-9-2007) [1].

Pero desde 2002 economistas españoles ya hablaban de la formación de una burbuja inmobiliaria en España y advertían que cuanto más se prolongase, más inquietantes serían los resultados (NAREDO y CARPINTERO, 2002; GARCÍA MONTALVO, 2002; NAREDO, 2003b). Y es que existían claras evidencias de que el auge inmobiliario estaba tocando a su fin, destacando entre las más reveladoras la caída de la inversión española en inmuebles, el aumento de la inversión inmobiliaria en el exterior, la inversión de las empresas inmobiliarias en otros sectores, a la vez que tocaba techo la tasa de endeudamiento de los hogares respecto a su renta disponible, la caída por los suelos de su tasa de ahorro y el repunte del tipo de interés (Naredo, 2009a). En 2008 la fuerte desaceleración del mercado de la vivienda demuestra que la burbuja ha estallado y la prensa española confirma que sus efectos negativos se extienden rápidamente a otros sectores al comprobar que la banca se muestra más exigente a la hora de conceder créditos, los constructores abandonan esqueletos de edificios, las inmobiliarias se desploman en bolsa, los ayuntamiento no ingresan, aumenta el paro, los registradores apenas tienen clientes y cae el consumo en general (*Gaceta de los Negocios*, 29-5-2008).

Estas coyunturas económicas, resultado de la convergencia de los intereses de muchos agentes, se reconocen en el panorama que exhibe hoy la periferia madrileña, donde se dan cita suelos descarnados, solares vacíos, edificios sin terminar, pisos en venta y ausencia de equipamientos, situación que, a distintas escalas, se observa en otros territorios del país.

Aquí se presenta el comportamiento de los actores que, antes o después, han entrado a formar parte del desarrollo y estado actual de esta

[1] El empleo de la prensa ha sido de gran utilidad para la realización de este trabajo, tanto por la excelente labor que en el campo de lo inmobiliario realiza el periodismo de investigación, como por la inmediatez de la información de un sector sumamente dinámico en el tiempo.

nueva periferia formulada en la última década del siglo pasado y todavía sin terminar. En este escenario se dan cita la administración local y la autonómica, las entidades de crédito, los propietarios del suelo, las promotoras inmobiliarias y las empresas constructoras, los promotores públicos, las gestoras y cooperativas, los compradores de vivienda y los que no pueden acceder a ellas, los vecinos residentes y los ausentes. Todos ellos tienen un papel en la representación, aunque unos más que otros se hayan visto beneficiados o perjudicados por las distintas situaciones acontecidas a lo largo del proceso.

1. El papel de las administraciones en el planeamiento y en el sistema de gestión de la nueva periferia

1.1. El planeamiento

Ante la pérdida de población del municipio madrileño desde 1975, la corporación socialista redacta el Plan General de 1985 que opta por moderar la expansión física de la ciudad y se centra en recualificar y rematar la periferia dentro del cuarto cinturón (M-40). En 1991 el ayuntamiento, ya en manos de los populares, reclasifica el suelo urbanizable programado de la periferia como urbanizable y redacta sobre 77.564 hectáreas los seis primeros barrios (Programas de Actuación Urbanística -PAU- de Montecarmelo, Las Tablas, Sanchinarro, Carabanchel, Vallecas y Arroyo del Fresno). Con ello pretende, por un lado, construir 72.750 viviendas para evitar la salida de población hacia las coronas metropolitanas y, por otro, dinamizar el sector inmobiliario con el fin de reactivar la economía regional.

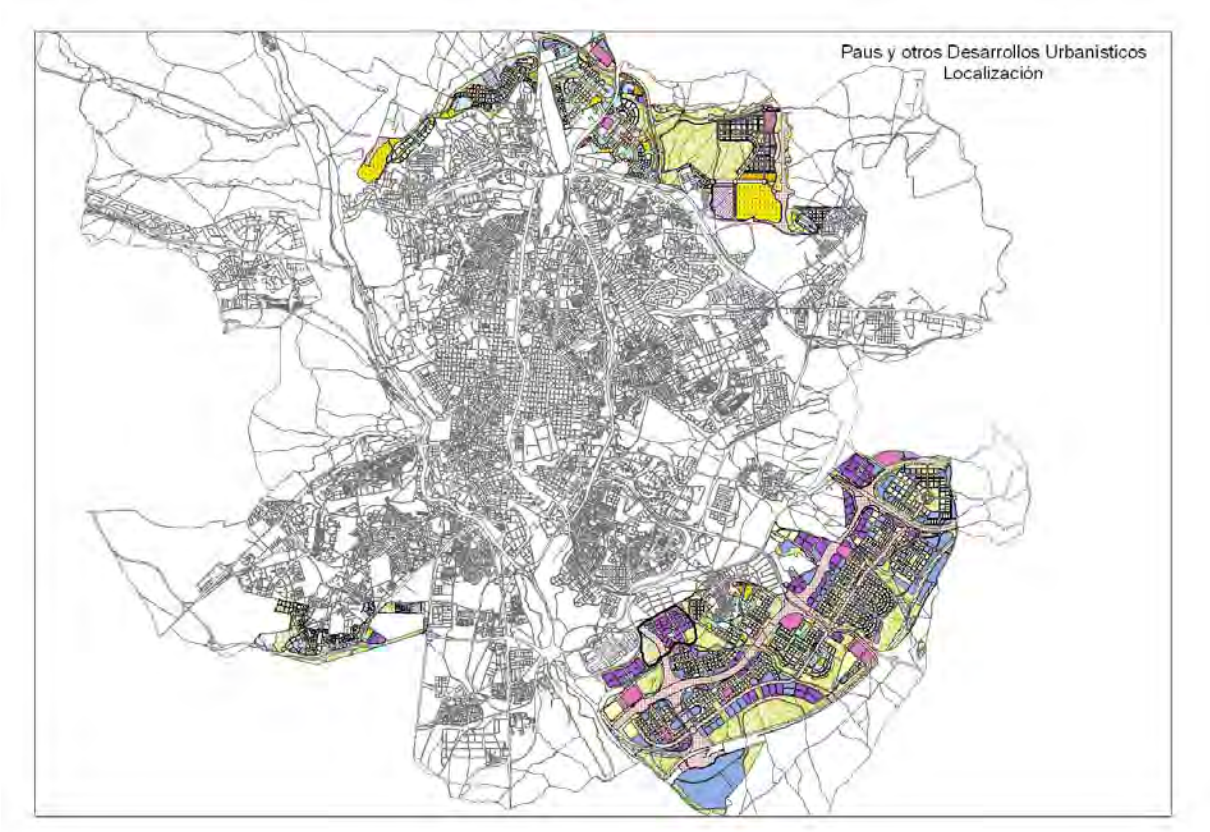
El cambio de clasificación del suelo de los PAU fue recurrido por el grupo municipal socialista, alegando que las reclasificaciones urgentes sólo se podían producir con el fin de crear vivienda social por las administraciones públicas. En 2007 el Tribunal Supremo desestima el fallo a favor del recurso dado por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid y admite el procedimiento en los casos de Montecarmelo, Las Tablas y Sanchinarro. Los tres PAU restantes todavía están sin resolver.

Los mismos presupuestos de crecimiento del parque inmobiliario subyacen en el nuevo Plan General de 1997 que apuesta por el urbanismo de expansión y facilita la ocupación de 128.635 hectáreas del municipio todavía sin urbanizar. La puesta en el mercado de tan amplia superficie de suelo ahora se justifica con la pretensión de reducir su precio, al que se considera uno de los determinantes de la carestía de la vivienda. Se procede a una clasificación masiva de suelo urbanizable, sobre un suelo no urbanizable protegido en el plan anterior más allá del cuarto cinturón (M-40). Allí se pretende levantar 122.613 viviendas en ocho nuevos barrios (Barajas, Valdebebas, La Atalayuela, El Cañaveral, Los Cerros, Los Ahijones, Los Berrocales y Valdecarros) apoyados en los trazados de la orbital M-50, en ese momento en proceso de construcción, de las radiales 2, 3, 5 y de la M-45, todas iniciadas a partir de 1999, agotando así prácticamente el suelo

vacante del término municipal. Estos ocho barrios son también recurridos por la oposición socialista, por destruir el anillo verde que rodea la ciudad, reservado por su valor agrícola, forestal, ganadero o paisajístico. En 2007 el alto tribunal considera el cambio del suelo clasificado de no urbanizable protegido para poder construir poco justificado, e insta al ayuntamiento a buscar la fórmula jurídica adecuada para explicar las motivaciones de la desclasificación.

Algunos de estos desarrollos han sufrido a lo largo del proceso modificaciones en su planeamiento en relación con el aprobado en 1997. La más importante es la de Valdebebas por la que el Ayuntamiento, con el respaldo de la Comunidad de Madrid, recalificó en 2002 buena parte del espacio verde de 800 hectáreas, reclamadas para parque por los vecinos del entorno desde antes de 1976, para construir viviendas, oficinas, servicios y la nueva Ciudad Deportiva del Real Madrid, dejando el espacio verde reducido a 531 hectáreas. Aunque esta recalificación fue anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, el desarrollo no se ha detenido.

Figura 1. Ocupación de la periferia madrileña de los 14 nuevos desarrollos residenciales diseñados entre 1991 y 2005 (diseño de la Gerencia de Urbanismo)



También se ha aumentado el número de viviendas previstas en el conjunto de la nueva periferia en 10.836 unidades. De las viviendas añadidas corresponde el 44% (4.814) a los PAU, especialmente en Vallecas

(más de 4.000), Las Tablas (más de 2.500) y Arroyo del Fresno (unas 2.000). En los ocho barrios de 1997 que acogen el 66% de las nuevas viviendas (6.022), los mayores aumentos corresponden a Los Berrocales (más de 1.500) seguido de cerca por Valdecarros[2] y Los Ahijones, y en menor medida por El Cañaveral y Los Cerros. El incremento del número de viviendas en los PAU se impone especialmente a partir de 2005, en pleno auge de la burbuja inmobiliaria, mientras que en los restantes barrios se decide con anterioridad.

La insistencia mostrada por la corporación municipal desde 1991 en ocupar masivamente la periferia de viviendas se contrapone a la dinámica demográfica observada en la ciudad. Es cierto que el descenso de población del municipio madrileño se detiene desde mediados de los años 90, para entrar a partir de entonces en una etapa de crecimiento asociada a la recuperación de los flujos inmigratorios y de la natalidad. Pero esta dinámica de crecimiento es preciso analizarla con mayor detenimiento. Así, el análisis demográfico por nacionalidades muestra, por un lado, el descenso de población española de las ciudades centrales de las áreas metropolitanas del país y, por otro, el aumento mayor de población extranjera que lo compensa, de lo que resulta una dinámica positiva. En efecto, el municipio madrileño crece en 261.750 habitantes entre 1996 y 2006, pero se debe al balance entre el aumento de más de 350.000 extranjeros y la pérdida de más de 100.000 españoles (POZO/GARCÍA, 2009). Tampoco convendría olvidar que el espectacular declive demográfico iniciado a principios de los años 70 del siglo pasado empieza a reflejarse ahora en los escalones de edad de entre 25 y 30 años, es decir, en los nuevos demandantes de vivienda (NAREDO, 2003a).

De los datos se deduce que buena parte de los nuevos residentes en el municipio madrileño no son precisamente quienes puedan acceder a las viviendas, dada la subida progresiva del precio, sino las rentas medias y medias bajas enriquecidas en la coyuntura económica alcista, que comprarán viviendas de reposición o como inversión, estimulando así a la oferta. Finalmente, no hay que pasar por alto que prosigue la tendencia de la población española, incapaz de acceder a una nueva vivienda en la ciudad, a salir hacia el ámbito metropolitano y periurbano, como ha puesto de manifiesto su continuado descenso en el municipio madrileño.

1.2. El sistema de gestión

Desde 1987 el gobierno socialista de la Comunidad de Madrid programa el consorcio urbanístico como instrumento de gestión en los crecimientos

[2] Valdecarros con 48.000 viviendas se sitúa como el mayor desafío urbanístico de toda España. Allí se pretende levantar edificios residenciales de cinco, ocho y catorce plantas, un centro administrativo constituido por dos torres de 75 plantas, y otros usos como el industrial tradicional, por su cercanía a Mercamadrid, el comercial de carácter metropolitano y el dotacional.

residenciales de los municipios madrileños[3]. Este modelo demostró su eficacia tanto en el área metropolitana como dentro de la capital (Madrid Sur y Valdebernardo). En 1996 el gobierno popular de la Comunidad de Madrid sustituye el sistema de consorcio por el de compensación[4], que se aplicará a partir de este momento en todos los nuevos desarrollos. El sistema de compensación que se justificaba por su agilidad y capacidad en reducir los tiempos, especialmente entre la redacción del planeamiento y la construcción de viviendas, ha demostrado ser ineficaz, pues se reconocen tardanzas excesivas entre la aprobación de los planes parciales y los proyectos de urbanización (Cuadro nº 1).

Cuadro 1. Fecha de aprobación de los documentos de gestión urbanística y principales magnitudes de los barrios de la nueva periferiaen 2010

Barrios	Plan Parcial	Proyecto de urbanización	Viviendas previstas	Superficie (Has)
Montecarmelo	1995	2003	8.547	255,8
Las Tablas	1995	2003	12.272	362,3
Sanchinarro	1995	1998	13.568	401,0
Carabanchel	1995	1999	12.365	356,5
Vallecas	1999	2002	28.058	736,0
Arroyo Fresno	1999	2005	2.754	146,6
Barajas	1999	2002	1.500	76,3
Valdebebas	2004	2005	12.500	500,0
La Atalayuela	2002	2005	-	170,5
El Cañaveral	2002	2006	14.000	537,3
Los Cerros	-	-	15.000	462,0
Los Ahijones	2005	2007	15.400	568,5
Los Berrocales	2005	2006	22.235	827,0
Valdecarros	2007	2009	48.000	1.913,5
TOTALES			206.199	7.313,5

Fuente: Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Madrid (28-2-2010)

[3] El sistema consiste en que el ayuntamiento expropia el suelo a precio convenido, recibiendo los propietarios su justiprecio en porcentajes de edificabilidad de viviendas de precio libre o respeta las parcelas asignadas a los particulares pero imponiéndoles los plazos y las condiciones para construir. Luego vende el suelo, mediante concursos y subastas, a las promotoras (públicas y privadas) a un precio político que no admite mejoras al alza y les impone igualmente plazos para construir. De esta forma la administración obtiene suelo para viviendas de bajo coste, en plazos y cantidad suficiente para satisfacer la demanda.

[4] Los propietarios de al menos el 60% del suelo formalizan un convenio con el ayuntamiento tras negociar las cesiones lucrativas, el reparto de los costes de los sistemas generales, el coste de los realojos y la localización de las parcelas de vivienda protegida, y se comprometen a pagar toda o parte de la urbanización y accesos a los nuevos barrios. Una vez aprobado el plan parcial los propietarios constituyen las Juntas de Compensación. A partir de este momento pueden presentar el proyecto de urbanización que, una vez aprobado, faculta para empezar las obras.

Este sistema de gestión es el responsable de la lentitud en el proceso de desarrollo de los nuevos barrios al permitir y posibilitar, entre otros comportamientos, la retención del suelo sin edificar hasta que los propietarios puedan venderlos en condiciones económicas más ventajosas. Destaca, sin embargo, la rapidez en la tramitación urbanística seguida en el barrio de Valdebebas donde se instala la Ciudad Deportiva del Real Madrid y diversas instalaciones deportivas con vistas a los JJ.OO. Se reconocen alteraciones en el ritmo natural de la tramitación de algunas operaciones, como es la concesión de licencia de actividades solicitada por el Real Madrid, sin estar aprobado el plan parcial y el proyecto de urbanización, para construir 11 campos de deporte, vestuarios, un gimnasio y una zona de gradas. Pese a estar anulado este desarrollo por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, se han seguido aprobando los documentos de gestión urbanística para consolidar los derechos de los propietarios.

2. La actuación de los agentes que intervienen en la producción de la nueva periferia

El papel jugado por los agentes que intervienen en la producción es el esperado en una economía de libre mercado que a lo largo del proceso ha pasado de una coyuntura alcista entre 1996 y 2005 a otra de crisis, iniciada a partir de entonces y de la que todavía no ha salido. Se trata ahora de ver el comportamiento de las entidades financieras, de los propietarios del suelo y de los promotores inmobiliarios, tanto privados como públicos.

2.1. Las entidades financieras. El crédito hipotecario inmobiliario

La relación entre el crecimiento del crédito inmobiliario y el aumento del parque residencial es evidente, pues se trata de un sector dependiente de las condiciones y oferta de financiación con tipos de interés muy bajos. Según el informe elaborado por la inmobiliaria Dyrecto, las promociones de primera vivienda estaban entre las preferencias del 91% de los bancos y cajas de ahorros durante los años del *boom* inmobiliario, mientras que en 2008, en plena crisis, sólo el 44% están dispuestas a financiar promociones de primera vivienda (*El Mundo*, 3-3-2008). Por otra parte, las entidades se muestran reacias a dar hipotecas ahora por encima del 60% del valor de la vivienda, porcentaje alejado del 80% contemplado años atrás, al tiempo que endurecen el grado de exigencia en los criterios para conceder los préstamos.

En los primeros años de la crisis los bancos se quedan con infinidad de pisos de promotores que no pueden hacer frente a los pagos de los créditos, tanto por la subida de los tipos de interés como por la bajada de la demanda de viviendas, de forma que la banca ha pasado a ser la mayor inmobiliaria del país, con viviendas terminadas y otras en construcción o con parcelas y suelos que las promotoras utilizan como forma de pago de la deuda. Y aunque para dar salida a esos activos las entidades constituyen filiales inmobiliarias -Anida del BBVA, Altamira Real Estate del Santander, Aliseda del Banco Popular, Reyal Urbis del Banesto, etc.- se están negando

últimamente a aceptar más activos inmobiliarios que tienen que vender por debajo de su valor (*El País*, 27-5-2009).

Si el crédito barato incentivó a los promotores a comprar suelo y a emprender operaciones inmobiliarias, también impulsó a la demanda a la compra de viviendas. Pero la subida de los tipos de interés de las hipotecas, derivada del ascenso continuado del euribor, afecta a los promotores y a los compradores de vivienda cuando aquellos subrogan la hipoteca al cliente, de ahí que el 96% de las escrituras lleve hipoteca, tal y como revela el colegio de notarios. En octubre de 2005 se produce un rebrote del euribor, encareciendo por primera vez en los últimos cinco años el interés hipotecario, que se sitúa en el 2,5 %. Desde ese momento los tipos de interés oficiales no han dejado de subir, siendo el de marzo de 2007 del 4%. En los últimos años la banca advierte al promotor que no subrogará automáticamente los créditos de sus clientes, para estudiar a los compradores caso por caso. Y esta es una de las quejas más extendidas entre los compradores de viviendas en los PAU, ante las dificultades que encuentran para conseguir los préstamos hipotecarios que ahora sólo se conceden a clientes muy solventes.

2.2. El precio y la propiedad del suelo

El intenso incremento del precio del suelo registrado en España entre 1997 y 2006 aumenta su participación en el coste de la vivienda del 20 al 50% (CAMPOS, 2008). En la nueva periferia madrileña la consultora del Grupo i cifra entre 1996 y 2002 subidas del 614% en el precio del suelo en Sanchinarro, en Las Tablas del 519%, en Carabanchel del 443%, en Vallecas del 368% y del 92% en los barrios del sureste (*El País*, 4-11-2002). En base a esto, el argumento utilizado por el Ayuntamiento de Madrid para proceder a la clasificación masiva de suelo urbanizable en el plan de 1997, con el fin de evitar el aumento del precio del suelo y de la vivienda, ha demostrado ser un fracaso. Dicho argumento ha ignorado que el suelo y la vivienda son bienes raíces que la gente valora y atesora por sí mismos, y al poner tanto suelo en el mercado éste se valora más por las expectativas que genera a futuro que como base para ocuparlo a continuación con viviendas, pues sobrepasarían ampliamente las exigencias de uso y de demanda solvente.

Quienes compraron suelo antes del *boom* inmobiliario se llevaron el mayor porcentaje de beneficio con la subida posterior del precio, y en el caso de la nueva periferia madrileña los promotores compraron mucho antes, a partir de los años 90, cuando se proyectan los primeros PAU. También los barrios del plan de 1997 han visto aumentos espectaculares del precio del suelo. En el Cañaveral algunas sociedades cooperativas compraron en 1998 a 18 euros el metro cuadrado y en 2006, cuando alcanza los 271 euros, esperan recoger las plusvalías al proponer los repartos de los aprovechamientos en la junta de compensación (*El País*, 28-4-2006). En Valdebebas, dos años antes de aprobarse el Plan Parcial en 2004 el metro cuadrado bruto de suelo valía 140 euros, una vez aprobado se pagó a 210

euros (*El País*, 12-3-2004), y en 2006 Ferrovial vende parte de sus terrenos a un precio más de ocho veces por encima del valor de cinco años antes (*El País*, 20-9-2006).

A veces las expectativas generadas han dado lugar a fraudes y estafas de difícil solución. La gestora de cooperativas Ofigevi empezó en 1998 a captar socios ofreciendo viviendas protegidas en los barrios de Cañaveral, Los Berrocales y Los Ahijones. Compró suelo por 18 y 24 euros el metro cuadrado en cantidades superiores al que necesitaban los cooperativistas, con la idea de revenderlo más tarde, resultando que actualmente no tiene fondos para iniciar las obras, proceder cuestionado por la Federación de Cooperativas y por la Asociación de Gestoras de Cooperativas de Vivienda[5].

Con la llegada de la crisis inmobiliaria el precio de los terrenos sin edificar ha tendiendo progresivamente a la baja. Entre 2006 y 2007 se registra un descenso del 12% en Los Berrocales y del 7% en Valdebebas (*El País* 23-11-2007); en 2008 la consultora del Grupo i detecta que se está sacando mucho suelo al mercado a precios por debajo del año anterior, y hay empresas que venden suelo para obtener liquidez, caso de la inmobiliaria Colonial que pone a la venta parte de las 30 hectáreas compradas en Valdebebas para poder sanear su elevada deuda (*El País* 4-1-2008).

La práctica de concentrar suelo ha sido habitual entre los compradores tanto privados como públicos. La hubo en el desarrollo de los primeros PAU (Brandis/Río, 2007). En Vallecas, el último en despegar, al año de constituirse las juntas de compensación cada una de las seis unidades de gestión en que se divide el barrio estaban en manos de un propietario mayoritario: la EMV, el Ivima, Ortiz, Serprogesa/Rosa de Luxemburgo, Ibercaja y Carrefour (*El País*, 20-4-2001). En el de Arroyo del Fresno los principales propietarios en 2003 eran desde hacía tiempo las promotoras FCC, ACS, Martinsa y Cleón (*El País*, 31-1-2003).

Y también se reconocen concentraciones de suelo en los barrios del plan de 1997, todavía sin construir. En 2003 el 60% del suelo de Los Berrocales ya estaba en manos de operadores profesionales (*El País*, 14-2-2003) y en 2005 se reconocen importantes bolsas de suelo de promotores públicos (Ivima y EMVS) y de inmobiliarias privadas (Grupo Reyal, Promur, Sandi, Nozar, Agofer, Construcciones San Martín, Andrea, Pryconsa, Carpe y Desarrollo Inmobiliario) (*El Mundo*, 14-1-2005). Aunque en Valdebebas la mayor parte del suelo estaba en 2005 en poder de pequeños propietarios, el resto se había ido concentrando en manos de cinco grupos inmobiliarios: Ferrovial con más de 60 hectáreas, cuando tres años antes sólo disponía de 10, seguida de la Inmobiliaria Espacio con 30 hectáreas, y menores cantidades tenían Metrovacesa, Realia y Sacyr Vallehermoso (*El Mundo*, 26-

[5] Casi 48 millones de euros, en concepto de gestión, ha cobrado Ofigevi a 6.100 socios agrupados en 11 sociedades cooperativas que entregaron entre 1998 y 2008 unos 190 millones de euros. Podrían sumarse los 400 socios de la cooperativa montada por la gestora Gespozuelo, vinculada a Ofigevi (*El País*, 15-1-2010).

3-2005). En Valdecarros es el Ivima el mayor propietario y entre otros promotores privados están importantes empresas como Pryconsa, Nozar, Detinsa, Ferris Hills, Espais, Zapata y el Grupo Santos (*El País*, 11-5-2007).

2.3. Las promotoras inmobiliarias y el precio de la vivienda libre

La actividad de las empresas inmobiliarias se dispara en momentos de fuertes subidas de precios, de modo que en 2005 en los PAU el 66% de las viviendas proyectadas contaban con licencia de edificación, aunque sólo el 38% de aquellas contase con licencia de primera ocupación. El retraso en la terminación de las obras se explica por el comportamiento de las empresas, esto es, alargar la venta de las viviendas sacando progresivamente fases de la promoción para poder ir elevando los precios. Eran los momentos de la venta de pisos sobre plano, de promociones que se acababan con viviendas aún sin vender y de subidas incesantes de los precios.

En 2003 las viviendas de los PAU de Sanchinarro, Las Tablas y Montecarmelo, alcanzan unos precios cercanos a los 3.600 euros el metro cuadrado, superior al valor medio en la ciudad de 2.868, y muy cerca se sitúan los 2.600 euros de Vallecas y Carabanchel. En este último barrio el precio se había incrementado un 40%, pero menos que el registrado en los barrios del norte (*El País*, 14-2-2003). En general los precios en 2005 no bajaron de los 4.500 euros el metro cuadrado construido (*El País*, 22-7-2005).

Pero incluso, en los barrios que todavía estaban sin construir ya se anunciaba la subida y, en consecuencia, el negocio. Esto ocurría especialmente en el de Valdebebas en el caso de ser Madrid elegida sede de los Juegos Olímpicos de 2012, de ahí que la consultora Aguirre Newman pronostique en 2005 que de iniciarse la construcción en un periodo corto se podía hablar de una revalorización de las casas de entre el 15 y el 20%, frente al 8 o 10% que lo haría el resto de la capital.

Durante la segunda mitad del 2005 empiezan a observarse los primeros síntomas de desaceleración inmobiliaria en la capital. Pero fue a lo largo del 2006 cuando el mercado, de rápidas venta sobre plano y subidas incesantes del precio de las viviendas prolongado durante un lustro, entró en crisis. En este año, los precios se encarecieron en poco más del 5% y algunas promociones costaban lo mismo que año y medio antes (*El País*, 24-11-2006).

Pero cuando los precios de las viviendas se moderan o flexionan a la baja, la expectativa de que la revalorización de las casas sea como mínimo menor hace que los grandes inversores privados abandonen su construcción. Pero la máquina inmobiliaria no puede frenar en seco cuando ya está lanzada, de ahí que al pararse la venta de viviendas nuevas, ante el enfriamiento de la demanda por la subida de los precios, se acumulen elevados inventarios de viviendas terminadas y en construcción, además de fuertes tenencias de suelo. La fuerte desaceleración en el ritmo de las obras en los PAU da lugar a que actualmente queden por construir casi 11.000

viviendas, la mitad en el de Vallecas, donde al menos el 25% de su superficie está desierta.

De aquellas rápidas ventas sobre plano se ha pasado a ofrecer las viviendas ya terminadas, lo que evidencia la existencia del *stock* construido ya sea porque no se ha vendido o porque sus potenciales propietarios se han echado atrás en el proceso de compra. Y esta situación deriva en la bajada de los precios de las viviendas. En Montecarmelo los precios en 2007 estaban más baratos que dos años antes, cuando muchas viviendas costaban por encima de 4.500 euros el metro cuadrado y se superaban los 5.000 en el caso de los áticos. Hoy, el margen varía entre 3.600 y 4.200 tanto en planta como en áticos (*El País*, 7-9-2007)

Consultadas las ofertas de promotoras de vivienda libre en uno de los portales inmobiliarios más importantes de la Red se observa que a finales de 2009 más de la mitad son viviendas llave en mano (*Portal Inmobiliario Idealista*). Y las promotoras inmobiliarias han tenido que hacer rebajas sustanciosas[6]. En los PAU del norte los precios de las viviendas en 2005 oscilaban entre 300 y 500 mil euros, mientras que en 2009 lo hacen entre 190 y 326 mil; en Carabanchel y en Vallecas la horquilla iba de los 200 a los 370 mil y ahora no se sobrepasan los 320 mil en el primero y los 240 mil en el segundo (*idealista.com*).

A los promotores inmobiliarios la crisis les hace mella también en las compraventas, es decir, en las viviendas que creían tener ya comprometidas, pues el inversor que tenía pensado adquirir varias para después revenderlas se ha retirado del mercado. Este comprador era aproximadamente el 40% de la demanda, según Aguirre Newman, y ahora ha desaparecido del mapa (*El País*, 19-2-2008).

2.4. Los promotores públicos y las cooperativas

Es una realidad que las promotoras inmobiliarias se acogen poco a la a la construcción de vivienda protegida, quedando generalmente en manos de los promotores públicos y de buena parte de las cooperativas, pues son minoría las constituidas para levantar viviendas de precio libre[7]. Es difícil evaluar la incidencia que, en línea con la evolución del precio en el mercado libre, ha podido tener la continua y significativa subida desde 2001 de los módulos de precios máximos de la vivienda protegida, con el objetivo de incentivar a los promotores inmobiliarios a que construyan más vivienda en

[6] En Carabanchel la inmobiliaria Altamira vendió en pocos días una promoción de 39 viviendas y Juban Inmobiliaria hacía descuentos del 15% en Carabanchel; la promotora Alvifru rebajaba en Vallecas hasta el 24% del precio original.

[7] La Cooperativa Soto de Valdebebas promueve viviendas de alta calidad. El suelo lo piensa adquirir en 2010. Para hacerse socio es necesario realizar dos ingresos, uno de 350 euros para engrosar el capital de la cooperativa y otro de 19.500 euros en concepto de primera aportación para la compra del solar (*sotovaldebebas.com*)

este régimen[8], pero se estima que el precio de dichos módulos se encareció un 31% para las viviendas protegidas de la capital (*El País*, 5-4-2008).

La presencia de vivienda protegida en los nuevos barrios de la periferia está dispuesta por ley, al menos lo serán la mitad de las viviendas que se construyan, y son los promotores públicos (EMVS e Ivima) y las cooperativas las que se llevan principalmente el peso de la construcción. En 2009 del total de viviendas protegidas en los PAU tienen licencia de edificación el 88%, mientras es el 93% en el caso de las libres, lo que indica que todavía hay vivienda protegida sin iniciar. Sin embargo en 2005, en pleno *boom* inmobiliario ambos tipos estaban igualados con el 67%. Esto muestra como la crisis ha incidido en la promoción de vivienda protegida tanto o más que en la libre.

De las 163 comunidades de vecinos de los PAU dadas de alta a finales de 2009 en uno de los foros virtuales constituidos por los vecinos, el 58% son de precio protegido, y suman 15.209 viviendas, correspondiendo la mayor parte a promociones de la EMVS y en menor medida al Ivima (*nuevosvecinos.com*). Actualmente la primera tiene en Vallecas 15 promociones en proyecto y 19 en ejecución (EMVS, 2009). Las restantes comunidades de vivienda protegida son cooperativas o gestoras de cooperativas.

En los barrios que quedan por construir las cooperativas, especialmente de vivienda protegida, están presentes desde el momento en que se proyectan los barrios y van aumentando conforme pasa el tiempo. En 2004 ya hay 25 en los barrios de El Cañaveral, Los Ahijones, Los Berrocales y Los Cerros. La que cuenta con más promociones es la cuestionada Ofigevi con once, a la que se puede sumar las dos de Gespozuelo con la que está asociada (*vecinosdelsureste.com*). En 2009, son ya 45 comunidades dadas de alta en los barrios de El Cañaveral, Los Berrocales, Los Ahijones y Valdebebas, de las que el 91% son de viviendas de precio protegido, no correspondiendo ninguna a los promotores públicos (*nuevosvecinos.com*).

Con la crisis la situación de muchos cooperativistas de estos barrios todavía sin construir es insostenible. Algunos llevan pagando a la cooperativa desde el momento en que se proyectan los barrios[9], y no llegan a disolver la cooperativa porque recuperarían un porcentaje mínimo de lo que llevan pagado si venden ahora el suelo por menos que cuando lo compraron (*burbuja.info/inmobiliaria*). Otros abandonaron la cooperativa al resultarles imposible tener que afrontar al mismo tiempo el desembolso de un alquiler y la cuota de la cooperativa.

---

[8] Si al principio del proceso los tipos de vivienda protegida eran la VPO (protección oficial) y VPT (precio tasado), actualmente se reconocen además: VPP (protección pública), VPPL (precio limitado), VPPB (pública básica) y VPPA (plan joven).

[9] En Arroyo del Fresno hay cooperativistas que han pagado una media entre 66.000 y 180.000 euros, y afrontan desembolsos mensuales, en algún caso de 900 euros, sólo en concepto de intereses por el crédito obtenido para la compra del suelo (*inmobiliaria.elpais*)

3. Los compradores de viviendas de la nueva periferia

Entre 1997 y 2006 la subida real del precio de la vivienda en España fue del 175% y la renta por cápita para el mismo periodo del 3,5% (CAMPOS, 2008), lo que significa que los precios se dispararon muy por encima del crecimiento de los salarios, siendo la facilidad en conseguir créditos a bajo interés, inéditos en España hasta la entrada del euro, junto con el alargamiento de los plazos los que permitieron la accesibilidad a la compra de viviendas, a pesar de las fuertes subidas de precios. Y hubo compradores de primera vivienda y compradores de reposición estimulados por las progresivas facilidades financieras de entradas, costes y plazos en los créditos hipotecarios. Pero las expectativas futuras de precios, al extrapolar las últimas subidas, fueron el factor principal de otros muchos que adquirieron viviendas con el ánimo de invertir en la coyuntura alcista del sector inmobiliario.

La aceleración de los precios se produjo, pues, por la intensa incorporación de compradores con la idea de vender con plusvalías en un corto plazo, incluso sin llegar a registrar el piso a su nombre. El comprador daba una señal de la vivienda sobre el plano o aportaba las menores cantidades a las que se ve obligado, esperando venderla antes de la entrega. Miles de viviendas en los PAU salieron a la venta a precios prohibitivos, cuando habían sido compradas hacía dos o tres años a muy buenos precios. Este proceder actuó como acicate provocando la sobreoferta de viviendas y el agotamiento de la demanda por la subida imparable de los precios que derivaría en la paralización del mercado.

En efecto, los altos precios alcanzados por las viviendas expulsarán al primer comprador y así se bloquea el resto de la cadena de compraventas. Los inversores a corto plazo comenzarán a poner a la venta sus viviendas señalizadas o compradas, y esto produce un doble efecto, por un lado restan en la demanda, porque ya no compran, y por otro, aumentan la oferta, al poner sus pisos a la venta. Los oferentes más necesitados de liquidez venderán a precios inferiores a los que se mantenían hasta entonces, al comprobar como los tipos de interés, históricamente bajos durante el fuerte crecimiento del mercado inmobiliario, empiezan a subir a finales de 2005, situándose en 2007 en el 4%.

Al proceder de los compradores de inversión se unen las empresas inmobiliarias que al no poder vender antes de la entrega de llaves y la formalización de la escritura, están tirando los precios y rebajando sus expectativas de beneficio para poder desprenderse de las viviendas cuanto antes. Así pues, la llave en mano compite con los numerosos inmuebles adquiridos por la inversión especulativa, especialmente para los que compraron entre finales de 2004 y principios del 2005, cuando ya el metro construido se había situado en torno a una media de 3.700 euros.

Cuantificar en los PAU las viviendas en *stock* procedentes de la inversión no resulta fácil, pero hay coincidencia en situar ese volumen como

mínimo entre el 25% y el 30%, no obstante paseando por los barrios parece superior a la vista de la abundancia de carteles de venta. También se constata que los particulares venden más caro que las promotoras, y así en Carabanchel piden un 19% más por las viviendas usadas que las promotoras por las viviendas nuevas (*El País*, 21-9-2007), estimándose que la diferencia de precio que proponen unos y otros vendedores puede llegar a más de 100 mil euros (*El Mundo*, 2-10-2008).

4. La demanda no satisfecha

España ha cubierto sobradamente el déficit de viviendas en relación a la población, pero no así las necesidades de vivienda pues las espectaculares subidas de precios se han simultaneado con una presencia cada vez menor de viviendas sociales accesibles a personas de baja renta. Además, el alza de los precios por encima de la inflación redujo las posibilidades para los que no podían comprar. Según el Banco de España las familias empleaban el 45,4% de su renta bruta disponible para financiar la compra de vivienda en el tercer trimestre del año de 2006, siendo la cifra más alta de la historia de nuestro país. La burbuja inmobiliaria aumentó hasta 7,7 años la renta disponible necesaria para adquirir una vivienda de tipo medio. En la actualidad ha retrocedido hasta 6,6 pero está todavía muy lejos de la media histórica anterior a la burbuja, en torno a los 4 años (GARCIA MONTALVO, 2009).

Cuando los precios comienzan a bajar se inicia un pulso entre vendedores y compradores. Los primeros se resisten a no recuperar lo invertido y saben que para los compradores el 2010 será el último año para desgravar por la compra de una vivienda. Los segundos empiezan presentar ofertas por las propiedades que le interesan o se repliegan esperando que los precios desciendan más. Mientras tanto, los analistas sostienen que la oferta está todavía un 20% sobrevalorada, debiendo bajar aun más para acercarlos al valor del mercado, permitiendo acceder a familias que antes no podían comprar y reducir así el *stock* acumulado (*Expansión*, 1-3-2010; *El Economista*, 3-3-2010).

5. El estado actual de los barrios de la nueva periferia

A principio de 2010 de las viviendas previstas en los PAU cuentan con licencia de edificación el 86% o, en otras palabras, están sin construir 10.934 viviendas. Arroyo del Fresno está vacío por el momento y en Vallecas y Montecarmelo faltan por levantar el 18 y el 15% respectivamente, mientras que los restantes PAU casi han culminado el proceso de construcción.

Ahora bien, las viviendas que tienen licencia de edificación pueden estar ya terminadas o en proceso de construcción, pues el trámite final de una vivienda es conseguir la licencia de primera ocupación. En base a esto, habría 9.533 viviendas en los PAU con licencia de edificación pero no de ocupación, lo que significa que el 15% estaría todavía sin entregar, esto es, en construcción. En Vallecas se encuentran en esta situación el 28% de las

viviendas iniciadas, al alcanzarle la crisis en pleno proceso de desarrollo (Cuadro nº 2)

Cuadro 2. Estado de la construcción y ocupación de las viviendas en 2010

Barrios	Viviendas Previstas (A)	Viviendas con licencia de edificación (B)		Viviendas con licencia de primera ocupación	
		Nº	% sobre (A)	Nº	% sobre (B)
Montecarmelo	8.547	7.248	84,80	6.896	95,14
Las Tablas	12.272	11.208	93,77	10.855	96,85
Sanchinarro	13.568	13.141	96,85	12.415	94,47
Carabanchel	12.365	11.901	96,25	10.409	84,18
Vallecas	28.058	23.096	82,32	16.522	71,53
Arroyo Fresno	2.754	-	-	-	-
Total	77.564	66.630	85,90	57.097	85,69

Fuente: Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Madrid (28-2-2010)

Pero el que las viviendas estén terminadas y entregadas no significa que estén todas ocupadas. Muchas de las adquiridas como inversión todavía no se han vendido. De las compradas para residir, algunas están sin ocupar por mantenerse los dueños en sus antiguos domicilios a la espera de los servicios y equipamientos que tardan en llegar. Y también hay familias residentes que no se dan de alta en el padrón para poder disfrutar de la sanidad y de los colegios que les corresponden en su antigua vivienda, y en este caso no aparecen como vecinos de las nuevas casas. Así lo reconoce la asociación de vecinos de Las Tablas, donde en 2007 se habían empadronado 10.000 personas, cuando en realidad vivían 22.000. En definitiva, conocer la ocupación real de los nuevos barrios es a todas luces difícil.

Las dotaciones y servicios han ido apareciendo en los barrios de forma muy desigual. La información que aporta el Ayuntamiento sobre la edificabilidad remanente en 2009 permite una primera aproximación. En el conjunto de los PAU se ha cubierto 70% de la edificabilidad destinada a usos terciarios, incorporándola casi en su totalidad Carabanchel, Sanchinarro y las Tablas, siendo en este último la sede de Telefónica y el Parque Empresarial Foresta los máximos protagonistas, mientras que Montecarmelo y Sanchinarro tienen disponible la mitad y Arroyo del Fresno toda (Cuadro nº 3)

La falta de equipamientos es general en todos los barrios y su instalación puede retrasarse si para ello es preciso que los residentes censados sean suficientes para crear la demanda necesaria. Los vecinos y futuros habitantes de los barrios utilizan los foros de la Red para exponer sus quejas, habiendo logrado constituir un auténtico vecindario virtual (*vecinosdelsureste, nuevosvecinos, paudevallecas, todosanchinarro, finanzas, viviendadigna.tk, mipauesdemasiado*). La instalación en 2005 de un campo de golf municipal en el desierto residencial de Arroyo del Fresno es un caso excepcional que contrasta con el inacabado parque de la Gavia en Vallecas

que ya podría servir a las 23.000 viviendas iniciadas. Las grandes superficies comerciales sí han hecho acto de presencia. En Vallecas está La Gavia, en Sanchinarro es El Corte Inglés y Alcampo aparece en Montecarmelo. Sin embargo los mercados municipales no van a aparecer por el momento[10].

Cuadro 3. Edificabilidad prevista (P) y remanente (R) no residencial

Barrios	Uso dotacional		Uso industrial		Uso terciario	
	P (m2)	R (%)	P (m2)	R (%)	P (m2)	R (%)
Montecarmelo	127.302	s.d.	-	-	136.600	41,03
Las Tablas	600.550	s.d	-	-	301.133	7,40
Sanchinarro	56.515	s.d	17.183	100,00	190.200	16,32
Carabanchel	692.699	s.d	257.255	70,50	63.011	-
Vallecas	609.186	s.d	58.000	81,17	350.317	46,11
Arroyo Fresno	133.546	s.d	-	-	50.000	85,83
Total	1.671.530	s.d	332.438	73,88	1.091.261	28,76

Fuente: Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Madrid (2009). No hay datos de edificabilidad remanente dotacional.

Figura 2. PAU de Arroyo del Fresno

La crisis económica y financiera ha derrumbado las expectativas de los últimos desarrollos. El Ayuntamiento declara a principios de 2010 que sin

[10] El Ayuntamiento está contemplando modificar los proyectos de construcción de los mercados al dudar de su viabilidad y rentabilidad en las actuales condiciones económicas. La construcción del mercado de Las Tablas se anunció en octubre de 2008 y el de Sanchinarro en enero de 2006 (*El País*, 20-1-2010).

demanda efectiva y solvente no se pueden mantener el ritmo de dotaciones que le correspondería instalar. De ahí que los desarrollos de Los Berrocales, Valdecarros o Los Ahijones se van a poder fragmentar, y en lugar de urbanizarlos de una vez, como era preceptivo hacerlo hasta ahora, se hará por etapas, propuesta apoyada por las juntas de compensación de los propietarios del suelo (*El País*, 12-2-2010).

Figura 3. PAU de Vallecas

6. Conclusiones

Han pasado cuatro años desde nuestro último estudio, escrito en 2006, y las conclusiones a las que llegamos siguen siendo válidas pues se constatan hoy perspectivas que se vislumbraron entonces. Ahora, a la vista de lo acontecido en los últimos años se puede sostener que el auge inmobiliario contribuyó a extender por todo el cuerpo social el virus de la especulación inmobiliaria al entrar en el juego miles de compradores de casas para vender, no para habitar, siguiendo el comportamiento acostumbrado por las empresas del gremio.

Pero, ampliando el escenario, no cabe duda que el marco institucional hizo del negocio constructivo-inmobiliario la verdadera industria nacional, pues para beneficio de algunos hipotecó medio país y desencadenó un *tsunami* de obras que, además de impactar negativamente sobre la calidad

de vida y sobre el patrimonio urbano y de los ecosistemas circundantes, originó a la vez viviendas desocupadas y necesidades de vivienda insatisfechas (NAREDO, 2009b)

Bibliografía

GERENCIA DE URBANISMO. Ayuntamiento de Madrid (2010)

BRANDIS, D. y RÍO, I. (1999): "Diez años creando periferia en Madrid", en Domínguez Rodríguez, R. (coord.), *La ciudad, tamaño y crecimiento*, Málaga, Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga/AGE, págs. 267-276.

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

CAMPOS ECHEVARRÍA, J.L. (2008): *La burbuja inmobiliaria*, Madrid, Marcial Pons.

EMVS (2009): *Memoria de gestión*.

GARCÍA MONTALVO, J. (2002): "Tipo de interés y precio de la vivienda", *La Vanguardia* (4-4-2002, pág. 76).

GARCÍA MONTALVO, J. (2009): "El ajuste inmobiliario en España", *El País* (29-11-2009, pág. 8 Negocios).

NAREDO, J.M. (2003a): "Turbulencias inmobiliarias", *La Vanguardia* (18-6-2003)

NAREDO, J.M. (2003b): "¿Quién explota la Burbuja?", *La Vanguardia* (4-10-2003)

NAREDO, J.M. (2008): "El aterrizaje inmobiliario", *La Vanguardia* (9-3-2008).

NAREDO, J.M. (2009a): "La cara oculta de la crisis. El fin del *boom* inmobiliario y sus consecuencias", *Revista de Economía Crítica*, nº 7, págs. 313-340.

NAREDO, J.M. (2009b): "Priorizar el bienestar", *Sin Permiso*, 27-9-2009, http://www.sinpermiso.info/textos/index.php?id=2777

NAREDO, J.M. Y CARPINTERO, O. (2002): *El Balance Nacional de la economía española*, Madrid, FUNCAS.

POZO, E. y GARCÍA PALOMARES, J.C. (2009): "Inmigración y cambio demográfico en la región metropolitana madrileña entre 1996 y 2006", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, vol. 29, nº 1, pág. 111-138.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

DINÁMICAS Y TRASFORMACIONES RECIENTES EN LOS PROCESOS DE EXPANSIÓN TERRITORIAL DE LAS CIUDADES MEDIAS EN CASTILLA-LA MANCHA

Francisco CEBRIAN ABELLÁN
Juan Antonio GARCÍA GONZÁLEZ
Miguel PANADERO MOYA
Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio
Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen

El periodo comprendido entre 1996 y 2008 presenta como balance una expansión importante de las ciudades medias de Castilla-La Mancha, con un significativo crecimiento de la superficie edificada y en el número de viviendas, pero sobre todo con la traslación de las dinámicas constructivas hacia el territorio de sus respectivos entornos, donde han proliferado unidades residenciales exentas y alejadas. Esta tendencia se ha visto bruscamente interrumpida desde el año 2008. La inversión de la tendencia ha supuesto por una parte un freno al proceso de expansión territorial de las ciudades, y por otra ha dado paso a paisajes en los que es habitual encontrar promociones urbanas vacías o no concluidas. La comunicación pretende hacer una revisión de estos procesos para algunas de las siete ciudades medias de Castilla-La Mancha, prestando atención especial al incremento de la superficie construida fuera de los límites del núcleo consolidado.

1. Introducción

Los tradicionales límites de la ciudad convencional han venido acotados por unas fronteras administrativas precisas, capaces de separar lo urbano de lo rural. Estas demarcaciones respondían a un modo de construir la ciudad compacta, vertical en su parte central y con formas constructivas unifamiliares en los sectores más excéntricos. Pero en las últimas décadas han aparecido determinados problemas en los espacios urbanos que explican que se construya ahora desde lógicas espaciales diferentes, incorporando formas desconcentradas.

La irradiación y proliferación de urbanizaciones dispersas, diluidas por el territorio, caracteriza, desde los años setenta del siglo pasado, las formas de construir nuestras ciudades. En los últimos tres lustros han adoptado las ciudades españolas un modelo importado de ciudad dispersa, que con el tiempo se ha convertido en expresión del paisaje y de los usos del suelo. Estas manifestaciones definen el carácter de las periferias de las ciudades grandes, pero el fenómeno también se manifiesta en las de tamaño medio. En el caso de Castilla-La Mancha el modelo está plenamente asumido,

aunque se presenta con desigual intensidad en el entorno de cada una de sus ciudades. A esta realidad territorial es a la que se presta atención en este trabajo.

2. Factores y manifestaciones de la ciudad difusa

A mediados del siglo pasado se comenzó a manifestar la ruptura de los patrones de ciudad compacta, dando paso a la aparición de formas de ciudad difusa. Este proceso se aceleró en la década de los noventa. La literatura generada al efecto ha intentado recoger y presentar bajo diferentes acepciones la nueva realidad: ciudad abierta, ciudad extensa, ciudad difusa, ciudad dispersa, ciudad desconcentrada, ciudad diseminada, nuevos espacios residenciales, mosaico urbano, archipiélago urbano (Portas, N.: 2003:227), área urbana, ciudad mallada, ciudad-región, periferias urbanas, no-ciudad, regiones funcionales urbanas. Esta realidad aparece indisolublemente asociada a procesos de suburbanización, periurbanización, rurubanización, contraurbanización, desurbanización, descentralización urbana, metropolización del espacio rural, exurbanización, antiurbanización, urbanización por desplazamiento (estos tres últimos conceptos planteado por Mitchel, 2004, recogido en Ferrás, C., 2007: 20), desconcentración urbana (Otero, R. y Gómez,; 2007: 261), derramamiento urbano (Gordon, 1979), urbanización del campo (Pahl, 1966).

Esta terminología persigue rotular una realidad compleja, caracterizada por la discontinuidad y la fragmentación edificatoria, pero con relaciones territoriales internas suficientemente intensas como para seguir interpretándola como una misma unidad funcional urbana. Estas formas de expansión de la ciudad se vinculan a los ámbitos metropolitanos de las grandes ciudades, pero también se dejan sentir en las periferias de las ciudades medias (Otero, R. y Gómez; 2007: 263-264). Los nuevos espacios residenciales han surgido asociados por una parte a factores locales y por otro lado están justificados por lógicas estructurales. La conjunción de unos y otros han generado las manifestaciones territoriales de los procesos de urbanización recientes (Bellet, C.; 2007: 95).

Berry definió la contraurbanización como un proceso de desconcentración poblacional, expresado como el cambio de un estado de máxima concentración a otro de menor concentración (Berry, B.J.; 1976: 17). La contraurbanización puede entenderse como la inversión de los flujos demográficos y económicos desde los centros mayores a los menores. En España se percibe especialmente, como apunta Arroyo (2001), en las periferias de las grandes áreas metropolitanas, por un lado, y por otro apunta a que produce relaciones menos jerárquicas y multipolares en el sistema de ciudades. Inmaculada Caravaca y Ricardo Méndez la ponen en relación con la redistribución productiva acontecida en los años ochenta y noventa, que generaron la traslación de las actividades productivas y de empleos desde las ciudades centrales hacia las áreas metropolitanas (Ferrás, C.; 2007: 6-8). La contraurbanización contribuye a la disolución de la

urbanización en el territorio y en la sociedad, pues implica una difusión de valores, hábitos, cultura, actividades económicas, etc. en el espacio. Con ella se invierte la dirección de los tradicionales flujos campo-ciudad para convertirse en ciudad-campo (Ferrás, C.; 2007: 20).

Desde el punto de vista estructural tiene que ver con los cambios en nuestra sociedad (modificaciones en las pautas de consumo, en unos gustos cada vez más diversificados, en la reducción de la fecundidad, o nuevas preferencias en relación a la vivienda) (Valenzuela, M.; Salom, J.; 2008: 11). Por otro lado se ha generalizado el uso del vehículo y se ha incrementado la densidad de las infraestructuras viarias. Estas transformaciones han posibilitado en las dos últimas décadas la disociación y el incremento de la movilidad y la distancia entre lugar de residencia y lugar de trabajo. Ha resultado de todo ello un territorio más accesible, asociado a la irrupción de la era de las comunicaciones y de las nuevas tecnologías de la información y el incremento del valor de la innovación y el conocimiento (Bell, D.; 1991; en Otero, R. y Gómez, S.; 2007: 261).

Los procesos apuntados explican la dispersión del fenómeno urbano por el territorio, la fragmentación espacial, funcional y social de la ciudad y la aparición de procesos de privatización (Bellet, C.; 2007: 95). En el territorio se refleja en nuevos paisajes homogéneos y monofuncionales en las periferias urbanas, con carácter eminentemente residencial, en los que predominan los adosados y las viviendas unifamiliares. Se trata de un modelo cuestionado (López de Lucio, 1993; Indovina, F., 1998; Monclús, J., 1998; Rueda, S., 2001; Borja, J., 2003; Serrano, J.Mª, 2004; Calderón, B, 2004) desde criterios ecológicos y también económicos (Indovina, 1998 y Nello, 2004), porque obliga a una densificación de la red de transportes y comunicaciones. Desde el punto de vista social, se critica el incremento de la movilidad y la pérdida de tiempo en desplazamientos, además de la débil construcción social que resulta. Los nuevos espacios de carácter exclusivamente residencial suelen adolecer de servicios públicos y privados; aparece conflictividad entre las nuevas funciones residenciales en los núcleos periféricos, que contrastan con las economías rurales locales; y se incrementa la movilidad urbana diaria en sentido doble (centro-periferia y periferia-centro) (Brandis, D.; 2007: 27). Pero frente a posturas críticas se apunta en su favor el efecto positivo generado sobre los espacios rurales aledaños a las ciudades, beneficiados por una cierta recuperación demográfica (Armesto, García, Sánchez, 2005) y, sobre todo, económica.

3. Las manifestaciones del proceso en la España del cambio de siglo

El periodo comprendido entre 1996 y 2006 se ha caracterizado por una inusitada actividad urbanística en la periferia de las grandes ciudades españolas, con un fuerte crecimiento de la superficie edificada y del número de viviendas asociadas a formas de ciudad difusa. Se explica por las excepcionales condiciones financieras, por el aumento en el número de hogares, por la coyuntura económica expansiva. Pero también por la

consideración de la propiedad inmobiliaria como un bien de inversión por encima de su valor residencial (Díaz Rodríguez, C., 2003), por el aumento de las unidades familiares unipersonales, por la llegada masiva de inmigrantes, por el auge del turismo residencial, o el incremento en las rentas medias familiares, circunstancias que han favorecido la adquisición de nuevas viviendas. También han intervenido la demanda de segunda residencia y los fines puramente especulativos (Bellet, C.; 2007: 97).

Una parte considerable de ese parque de viviendas se ha construido en las periferias de las ciudades, en urbanizaciones de nueva planta alejadas o aprovechando zonas de expansión de pequeños núcleos rurales, bajo tipologías de adosados o unifamiliares. Más de la tercera parte de las viviendas edificadas en España en la década de los noventa, se ha construido en la modalidad de paisajes de baja densidad conformados por unifamiliares aislados y adosados, situadas en las primeras coronas de las ciudades, independientemente de su tamaño (Bellet, C., 2007: 100-101). El crecimiento que se produjo en el entorno de las grandes ciudades españolas, también ha sido reconocido en la periferia de las ciudades medias (Mallarach, J.; Vilagrasa, J.; 2002).

Por otra parte, la abundancia de suelo a precios competitivos en los municipios periféricos en comparación con las ciudades y la buena accesibilidad han favorecido la implantación de modelos edificatorios de baja densidad y en espacios de mayor calidad ambiental. De este modo se explica la proliferación de urbanizaciones de forma tentacular a lo largo de los principales ejes de comunicación, a menudo sin continuidad con el tejido urbano de los núcleos. Gran parte de sus residentes proceden de la ciudad y se instalan en antiguas viviendas secundarias y nuevas urbanizaciones. Pese a que la implantación de urbanizaciones en zonas rústicas se está generalizando progresivamente (García Pascual, 2001), ha sido hasta hace poco un tema escasamente tratado desde la óptica geográfica y eso a pesar de su gran trascendencia en el conjunto rural español (Tort, 2002).

4. La dispersión urbana en el entorno de las ciudades medias de Castilla-La Mancha

Las ciudades medias de Castilla-La Mancha han estado también marcadas en la última década por un proceso de adaptación a lógicas globales y locales, entre las que la disolución y dispersión urbana en su entorno inmediato han estado presentes y de manera muy activa (Cebrián, F. 2007). El efecto de la dinámica urbanizadora de la capital del Estado se deja sentir en los corredores que se prolongan hasta Toledo y Guadalajara (Pozo, 2005, en Brandis, D.; 2007: 38).

Además se producen otros fenómenos que se repiten, con desigual intensidad y efecto territorial, en las siete mayores ciudades de Castilla-La Mancha. Incide el hecho de que se esté produciendo una concentración de actividades en polígonos industriales y parques empresariales localizados en las periferias urbanas y en municipios próximos a las ciudades medias de la

región. Se da la circunstancia de que las actividades comerciales y de ocio, asociadas a las grandes superficies comerciales, se encuentren ubicadas también en los extrarradios o en los límites de las ciudades junto a vías de comunicación importantes. En paralelo los centros urbanos tradicionales, asumen una especialización hacia el sector servicios. Todo ello deriva en que parte de los procesos de difusión urbana se han canalizado hacia núcleos y asentamientos rurales próximos con tipologías constructivas modernas, estandarizadas y homogéneas, en las que predominan adosados y viviendas unifamiliares con una única función residencial, y que son la manifestación más evidente de las formas asumidas por la ciudad difusa. Este cambio ha permitido una recuperación demográfica en aquellos núcleos situados en las principales vías de comunicación. El fenómeno es especialmente significativo en un radio de aproximadamente 30 Km. en el entorno de estas ciudades, aunque se manifiesta con desigual intensidad en cada una de ellas.

Los enfoques posibles para abordar las manifestaciones de la dispersión urbana son múltiples (demográficos, culturales, territoriales…). En este caso se presta atención a los cambios en la ocupación del suelo urbano en las ciudades medias castellano-manchegas en las dos últimas décadas. Como fuente se ha empleado la información proporcionada por el proyecto europeo CORINE Land Cover (CLC)[1]. Se han procesado las coberturas de 1987[2]-2000-2006 con el programa Arcgis 9.1., homogeneizando la georreferenciación de las tres ediciones utilizadas (en el CLC 1990 y CLC2000 el sistema de referencia es UTM con el Datum ED50, y en el caso del CLC 2006 es UTM con Datum ETRS89[3], proyectándose las bases en este último sistema para poder comparar las superficies de las tres fechas). La unidad mínima cartografiable en superficies urbanas está en 5 Ha, lo que limita la fiabilidad en el caso de las unidades residenciales menores y obliga a asumir la existencia de un cierto grado de error en los resultados obtenidos. Se han seleccionado las categorías de urbana del nivel 5 de la leyenda (11111, 11210 y 11220), y se han agregado para la presentación de resultados.

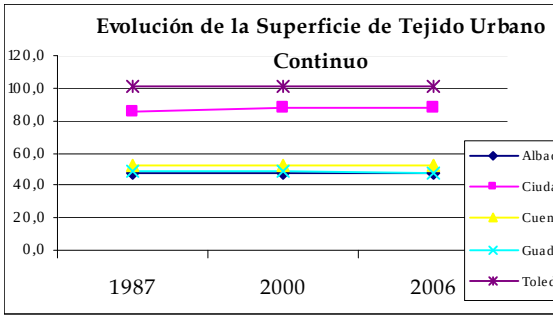
4.1. La expansión del suelo urbano, continuo y discontinuo, a escala provincial

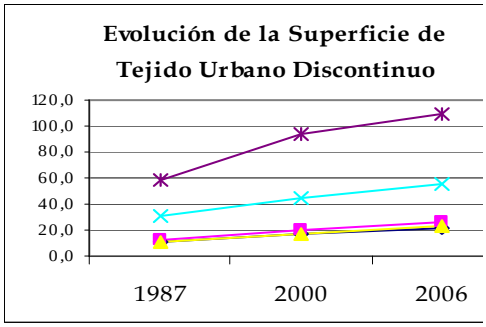
En las últimas dos décadas, Castilla-La Mancha ha incrementado la superficie de su suelo urbano un 24,6%. Se trata de un cambio que se ha dado mayoritariamente en la categoría de suelo urbano discontinuo (ver figura1). Este proceso de cambio no ha sido igual en las cinco provincias. Toledo es la que ha concentrado la mayor dinámica y transformación, ya que es la que ha absorbido la mayor parte del crecimiento, pasando de aglutinar

[1] http://terrestrial.eionet.eu.int/CLC2000/classes
[2] La fecha de toma de imágenes en CLC1990 es 1987. En el resto, corresponde con el año que define la cobertura.
[3] ETRS 1989 UTM Zona 30N; Proyección: Transverse Mercator; False Easting: 500000,0; False Northing: 0,0; Central Meridian: -3,0; Scale Factor: 0,999600; Latitude Of Origin: 0,0.

el 34,8% de la superficie urbana regional en 1987 al 37% en 2006 (mas de 210 Km²). Le siguen en importancia Ciudad Real, Guadalajara y Cuenca.

Figura 1. Evolución de la superficie de suelo urbano por provincias y por categorías (1987-2000-2006)





Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006

Si observamos los cambios acontecidos en cada una de las provincias, Toledo y Guadalajara sobresalen como las que más han incrementado la superficie urbana discontinua. La primera supera los 100 Km² y la segunda ofrece valores por encima de los 50 Km². En ambos casos los cambios en términos porcentuales han sido también significativos, ya que han aumentado más del 80% en este periodo (de 1987 a 2006). Las otras tres provincias han desarrollado una superficie urbana discontinua menor (más de 20 Km²), aunque en porcentajes la valoración ha sido significativamente mayor (en Ciudad Real y Cuenca, por encima del 100%). Albacete es la que presenta menor incremento de suelo urbano discontinuo y también la que ofrece cambios porcentuales más bajos (Ver tabla 1).

En el año 2006 la provincia de Toledo, a la vista del análisis generado, es la que presenta una mayor incidencia del proceso de dispersión urbana, con 109,5Km², lo que supone cuatro veces más superficie generada que en los casos de Albacete, Ciudad Real y Cuenca. Guadalajara es la segunda provincia en incremento de superficie con 55 km².

Tabla 1. Evolución del incremento de la superficie de suelo urbano discontinuo por provincias (1987-2000-2006).

	Superficie en Km2			Tasa de crecimiento (%)		
Provincias	1987	2000	2006	1987-2000	2000-2006	1987-2006
Albacete	11,3	17,3	20,9	52,4	21,1	84,6
Ciudad Real	11,6	19,7	25,7	69,6	30,7	121,7
Cuenca	11,1	17,1	22,4	53,5	31,1	101,2
Guadalajara	30,2	45,1	55,0	49,3	21,9	82,0
Toledo	58,8	93,2	109,5	58,3	17,6	86,1
Castilla-La Mancha	123,1	192,3	233,6	56,2	21,5	89,7

Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006. Elaboración propia

Este nueva forma de concebir el proceso de expansión urbana se aprecia mejor al establecer una comparación entre lo que suponía el tejido urbano continuo y el tejido urbano discontinuo en las dos fechas consideradas. En 1987 la provincia de Toledo presentaba un 63% de su

superficie de suelo urbano en forma continua, frente a un 37% que era discontinua (ver tabla 2).

Tabla 2: Reparto porcentual de la superficie de suelo urbano por provincias (1987-2000-2006)

	1987	2000	2006
Tejido urbano continuo	80,6	73,2	69,4
Tejido urbano discontinuo	19,4	26,8	30,6
Albacete	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	88,1	81,7	77,4
Tejido urbano discontinuo	11,9	18,3	22,6
Ciudad Real	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	82,5	75,5	70,0
Tejido urbano discontinuo	17,5	24,5	30,0
Cuenca	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	61,7	51,9	46,3
Tejido urbano discontinuo	38,3	48,1	53,7
Guadalajara	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	63,0	52,1	48,0
Tejido urbano discontinuo	37,0	47,9	52,0
Toledo	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	73,1	63,7	59,0
Tejido urbano discontinuo	26,9	36,3	41,0
Castilla-La Mancha	100,0	100,0	100,0

Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006.

Veinte años después la proporción se ha invertido a favor de la segunda modalidad en Toledo (48% de discontinuo frente a un 52% de urbano continuo). En el caso de Guadalajara el cambio ha sido todavía mucho más acentuado, ya que en 1987 la distribución entre uno y otro presentaba un reparto de 61% y 38% respectivamente a favor del primero, mientras que en 2006 ya estaba en porcentajes de 46%-53% a favor del tejido urbano discontinuo. Las otras provincias han mantenido la misma tendencia de reducción del peso de la superficie de urbano continuo en beneficio del modelo discontinuo pasando de un 80-20 a un 70-30 de media.

4.2. Las transformaciones dentro de las coronas

Gran parte de este crecimiento se ha realizado en las coronas de las siete ciudades analizadas, que han recibido más del 37% (13 puntos por encima del valor medio interprovincial).

En datos absolutos las coronas concentran casi la mitad de la superficie urbana regional. Acaparan además los mayores crecimientos, que han sido especialmente acusados en Guadalajara (69,4% de incremento entre 1987 y 2006) y en la de Toledo (45,8% de crecimiento). Las otras cinco ciudades muestran subidas menos importantes (cercanos al 25%; Albacete y Ciudad Real-Puertollano, ligeramente por encima, y Talavera y Cuenca, levemente por debajo). Todas las áreas de influencia de estas siete ciudades han incrementado durante el periodo 1987-2000 la superficie urbanizada,

aunque en el caso de Cuenca, el "boom" se produjo entre 2000-2006 (15,9% frente al 5,3% del ciclo anterior).

Lo realmente significativo del proceso de cambio es que se ha producido mayoritariamente dentro de la tipología de tejido urbano discontinuo (urbanizaciones, zonas ajardinadas y adosados). El análisis de los datos apunta a que el área de estudio ha duplicado su superficie en esta categoría (113%). El proceso ha sido más activo en las ciudades de Guadalajara, Toledo, y Ciudad Real-Puertollano (176,2%, 167,3% y 116% de incremento respectivamente). Toledo y Guadalajara presentan ahora unas coronas en las que la superficie construida de suelo urbano discontinuo es muy elevada (supera los 33 km^2 en cada caso) (ver tabla 3).

Tabla 3. Evolución del incremento de la superficie de suelo urbano discontinuo por coronas (1987-2000-2006). Valores absolutos y porcentuales

	Superficie en Km2			Tasa de crecimiento (%)		
Coronas (30 km)	1987	2000	2006	1987-2000	2000-2006	1987-2006
Albacete	8,8	12,6	14,9	42,8	18,6	69,3
Ciudad Real-Puertollano	7,4	12,4	16,0	66,9	29,4	116,0
Cuenca	2,0	2,4	3,7	20,6	54,4	86,3
Guadalajara	12,3	24,7	33,9	101,0	37,4	176,2
Talavera de la Reina	15,8	21,5	23,4	36,4	8,9	48,4
Toledo	12,4	27,7	33,1	123,4	19,7	167,3
Total coronas	58,7	101,3	125,1	72,5	23,6	113,2

Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006. Elaboración propia.

El crecimiento ha sido menor en Talavera (48,4%), aunque en valores absolutos presenta una considerable superficie construida en esta tipología (23,4 Km^2, frente a los 14,9 Km^2 de Albacete, los 16 Km^2 de Ciudad Real-Puertollano, o los 3,7 Km^2 de Cuenca).

En lo que se refiere al cambio en la importancia territorial de las categorías de tejido urbano continuo y discontinuo a lo largo del periodo estudiado, del análisis de los datos obtenidos se desprende que los caracteres generales observados a escala provincial se ven intensificados en las coronas (tabla 4).

En 2006 todas las coronas urbanas reparten equitativamente la importancia de las dos categorías. De especial relevancia es el caso del área de influencia de Guadalajara, que ha transformado su modelo de ocupación territorial, seguramente inducido por el crecimiento de Madrid más que por dinámicas endógenas. Ha pasado de un 58,4% de tejido urbano continuo y un 41,6% de discontinuo, a un nuevo esquema, en menos de 20 años, en el que la relación ahora es de un 70-30 a favor del suelo urbano discontinuo. Este mismo modelo de crecimiento se observa en Toledo, pero de manera más acentuada (en 1987 existía un 73,2% de suelo urbano continuo y un 26,8% de discontinuo, mientras que en 2006 tienen la misma extensión ambas formas de ocupación del suelo. En Talavera también domina el

urbano discontinuo por 10 puntos de diferencia, aunque en este caso no se han producido diferencias considerables en el tiempo. En la corona de Albacete también es significativo el cambio experimentado desde un 60-40 a un leve dominio de la categoría discontinua.

Tabla 4. Reparto porcentual de la superficie de suelo urbano por coronas (1987-2000-2006)

Coronas (30 km)	1987	2000	2006
Tejido urbano continuo	60,0	51,2	46,6
Tejido urbano discontinuo	40,0	48,8	53,4
ALBACETE	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	80,7	72,4	66,9
Tejido urbano discontinuo	19,3	27,6	33,1
CIUDAD REAL-PUERTOLLANO	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	74,5	70,8	61,1
Tejido urbano discontinuo	25,5	29,2	38,9
CUENCA	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	58,4	41,1	32,2
Tejido urbano discontinuo	41,6	58,9	67,8
GUADALAJARA	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	53,9	46,7	44,4
Tejido urbano discontinuo	46,1	53,3	55,6
TALAVERA DE LA REINA	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	73,2	55,4	50,9
Tejido urbano discontinuo	26,8	44,6	49,1
TOLEDO	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	67,1	54,6	49,0
Tejido urbano discontinuo	32,9	45,4	51,0
Total coronas	100,0	100,0	100,0

Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006. Elaboración propia.

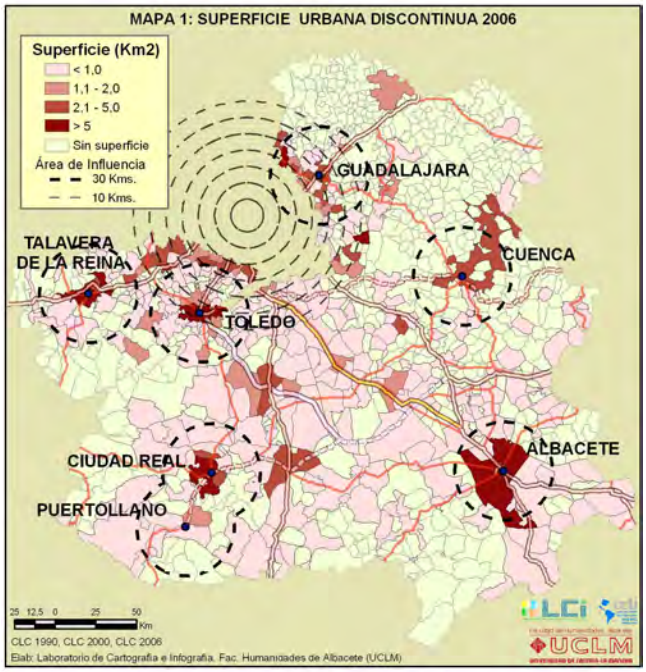
4.3. Las transformaciones a escala municipal

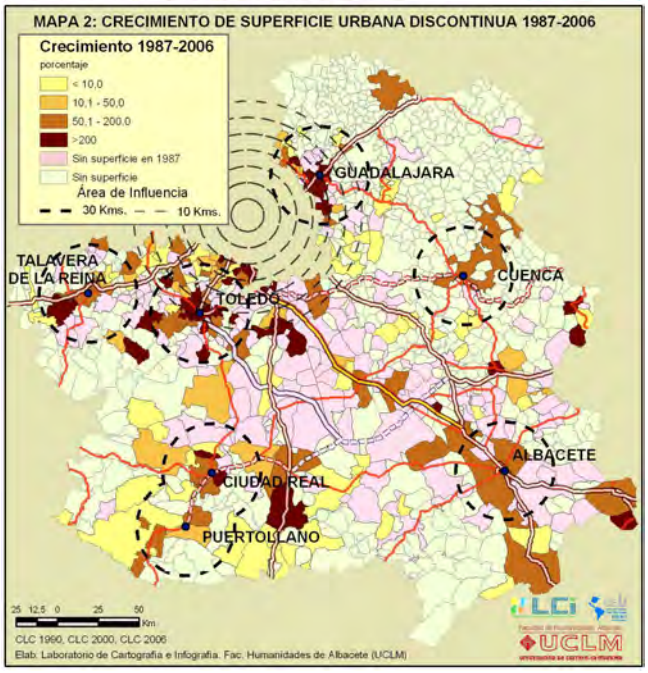
A nivel municipal, las diferencias son más evidentes y los ámbitos precisos de la conformación de la ciudad difusa aparecen mejor definidos. El aumento del tejido urbano continuo ha sido escaso en las ciudades centrales si lo comparamos con sus crecimientos en suelo urbano discontinuo. Hay algunos municipios próximos a las respectivas capitales de provincia que han tenido crecimientos superiores al 50%. Destaca en Guadalajara, Torrejón del Rey; en Toledo, Pelahustán o el Viso de San Juan; y en Ciudad Real, Carrión de Calatrava y Alcolea de Calatrava.

El crecimiento de la categoría de suelo urbano discontinuo es especialmente significativo en algunos municipios. Son los casos de El Casar (7,12) e Illana (4,24) en el entorno de Guadalajara; y Villar de Cañas, que supera a Cuenca. Interesante también es el comportamiento de la zona de Talavera de la Reina y el corredor que sigue aguas arriba el río Alberche. Estos pueblos cuentan con un gran número de urbanizaciones (destacan Escalona, Pepino y especialmente San Román de los Montes que llega a

tener más superficie que la propia Talavera de la Reina; están entre los 15 primeros municipios con más superficie en suelo urbano discontinuo). En este selecto grupo de municipios también está Ciudad Real con un importante crecimiento; no así Puertollano, que ocupa el puesto 77, con 0,7 Km^2.

Figura 2. Sup. urbana discontinua en Castilla-La Mancha (1987-2000-2006)





Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC2000

De gran interés es también observar los cambios en la escala temporal. En el periodo analizado se ha desarrollado la expansión de la ciudad difusa en los municipios colindantes a las ciudades de Toledo (comarca de la Sagra) y Guadalajara (corredor del Henares). Destacan los desmedidos crecimientos porcentuales y de la superficie ocupada, en municipios como Cabanillas del Campo, Alovera, Galápagos y Azuqueca de Henares, que han pasado de ocupar menos de 20 Ha a pasar a 2 km^2. En el caso de la zona de la Sagra, Seseña es otro caso especial, y muy significativo ha sido también el mismo fenómeno en Esquivias y Burguillo de Toledo (ver figura 2).

En líneas generales, y especialmente en el corredor del Henares, ha habido un desarrollo más temprano del proceso (1987-2000). Es de destacar el espectacular crecimiento de Seseña a partir del año 2000, asociado a una singular iniciativa inmobiliaria de fuerte repercusión en los medios, y que responden a dinámicas de Madrid. En el entorno de las otras capitales destaca Miguelturra, que prácticamente se ha conurbado con la vecina Ciudad Real.

5. Conclusiones

Desde el punto de vista metodológico el análisis multitemporal de procesos urbanos mediante Corine permite conocer las transformaciones territoriales operadas en el entorno de las ciudades medias, aunque con limitaciones, ya que no se puede obtener información para unidades residenciales de reducida superficie.

A partir de la información generada es posible hacer un seguimiento del alcance y modelos de ocupación territorial de la conformación de la ciudad difusa en las últimas dos décadas en el entorno de las ciudades medias castellano manchegas. El proceso de cambio se revela especialmente significativo en los casos de Guadalajara y Toledo. También se aprecian un crecimiento importante en algunos de los municipios limítrofes con la Comunidad de Madrid. El crecimiento territorial viene asociado casi exclusivamente a la tipología edificatoria discontinua, aumentando la dispersión de las formas urbanas en el territorio con crecimientos notables en zonas próximas a ciudades medias, en muchos casos sin que proceda de una tradición urbana previa.

Bibliografía

ARMESTO, X.A.; GARCÍA COLL, A.; SÁNCHEZ, D. (2005): "Nuevos espacios residenciales en la Cataluña rural". *XIX Congreso de Geógrafos Españoles: espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. Santander. Octubre de 2005. Edición CD.

BELLET, C. (2007): "Los nuevos espacios residenciales. Estructura y paisaje". En AGE: *Espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. AGE, UC, Gobierno de Cantabria. Bilbao.

BORJA, J. (2003): *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial. Madrid.

BRANDIS, D. (2007): "Los espacios residenciales españoles en el cambio de siglo". En AGE: *Espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. AGE, UC, Gobierno de Cantabria. Bilbao.

CALDERÓN CALDERÓN, B. (2004): "La ciudad del todo urbanizable: estrategias del sector inmobiliario y nuevas e insostenibles formas de urbanización". Ciudades, nº 8. Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Valladolid, p. 135-155.

CEBRIÁN ABELLÁN, F, (2007): "Ciudades con límites y ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha". *Boletín de la AGE*, vol 43, p. 221-240.

CEBRIÁN ABELLÁN, F.; GARCÍA GONZÁLEZ, J.A.; PANADERO MOYA, M. (2008): "Los territorios de la suburbanización en Castilla-La Mancha. Análisis a escala municipal". *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio. IX Coloquio y Jornadas de campo de Geografía Urbana.* Sevilla, Junio 2008.

DÍAZ RODRÍGUEZ, C. (2003): "La vivienda en España. Reflexiones sobre un desencuentro". En *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol VII, nº 146 (095), 1 agosto de 2003.

FERRÁS, C. (2007): "El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico". *Revista EURE*, Vol XXXIII, nº 98. Santiago de Chile, 2007, p. 5-25.

GANAU, J.; VILAGRASA, J. (2003): "Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes". En CAPEL, H: *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Mediterráneo Económico, nº 3. Instituto Cajamar, Almería.

INDOVINA, F.; (1998): "Algunes consideracions sobre la "ciutat difusa". Documents d'Analysis Geografica, nº 33, Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona. pp. 21-32.

LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993): "Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX. Universidad de Valencia. Valencia.

MALLARACH, J.; VILAGRASA, J. (2002): "Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias españolas". *Revista Ería*, nº 57, pp 57-70.

MONCLÚS, J. (1998): *La ciudad dispersa. Urbanismo, ciudad, historia*. Centre de Cultura Contemporánea de Barcelona. Barcelona. Pp 5-15.

NEL-LO, O. (2004): "Contra la dispersión, intensidad. Contra la segregación, ciudad". En Romero, J. y Farinós, J. (eds.): *Ordenación del territorio y desarrollo territorial*. Asturias. Ediciones Trea. Pp. 261-285.

OTERO, R.; GÓMEZ, S. (2007): "La desconcentración urbana en el sistema territorial de Galicia: un enfoque conceptual y empírico". *Boletín de la AGE*, nº 44, pp 259-277.

PORTAS, N. (2003): "De una ciudad a otra: perspectivas periféricas". En Marcos Ramos, A. (2004): *Lo urbano en 20 autores contemporáneos.* Ediciones U.P.C., Barcelona.

RUEDA, S. (2001): "Modelos de ciudad más sostenible. Estrategias para competir". En Arraiz García, M. (Edit.): *Ciudad para la sociedad del siglo XXI*. ICARO, Colegio Arquitectos de Valencia. Valencia.

SERRANO, J.Mª.;(2004) (a): "Expansión del parque inmobiliario en España. Algunas reflexiones desde la perspectiva territorial". *Boletín de Información Comercial Española*, nº 2.798, Ministerio de Economía, Madrid, pp 11-30.

TORT, J (2002): "Algunas notas sobre la urbanización contemporánea del medio rural en Cataluña". *Los espacios rurales y mañana. Actas del XI Coloquio de Geografía Rural*. Santander, AGE/Universidad de Cantabria, pp. 479-487.

VALENZUELA, M.; SALOM, J. (2008): "Los procesos de urbanización en España. Nuevos factores, nuevas tendencias". En *España y el Mediterráneo. Una reflexión desde la Geografía Española. Comité Español de la Unión Geográfica Internacional*. Aportación española al XXXI Congreso de la UGI. Túnez. RSG/AGE, Ministerio de Fomento. Madrid.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

DINÁMICAS Y TRASFORMACIONES RECIENTES EN LOS PROCESOS DE EXPANSIÓN TERRITORIAL DE LAS CIUDADES MEDIAS EN CASTILLA-LA MANCHA

Francisco CEBRIAN ABELLÁN
Juan Antonio GARCÍA GONZÁLEZ
Miguel PANADERO MOYA
Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio
Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen

El periodo comprendido entre 1996 y 2008 presenta como balance una expansión importante de las ciudades medias de Castilla-La Mancha, con un significativo crecimiento de la superficie edificada y en el número de viviendas, pero sobre todo con la traslación de las dinámicas constructivas hacia el territorio de sus respectivos entornos, donde han proliferado unidades residenciales exentas y alejadas. Esta tendencia se ha visto bruscamente interrumpida desde el año 2008. La inversión de la tendencia ha supuesto por una parte un freno al proceso de expansión territorial de las ciudades, y por otra ha dado paso a paisajes en los que es habitual encontrar promociones urbanas vacías o no concluidas. La comunicación pretende hacer una revisión de estos procesos para algunas de las siete ciudades medias de Castilla-La Mancha, prestando atención especial al incremento de la superficie construida fuera de los límites del núcleo consolidado.

1. Introducción

Los tradicionales límites de la ciudad convencional han venido acotados por unas fronteras administrativas precisas, capaces de separar lo urbano de lo rural. Estas demarcaciones respondían a un modo de construir la ciudad compacta, vertical en su parte central y con formas constructivas unifamiliares en los sectores más excéntricos. Pero en las últimas décadas han aparecido determinados problemas en los espacios urbanos que explican que se construya ahora desde lógicas espaciales diferentes, incorporando formas desconcentradas.

La irradiación y proliferación de urbanizaciones dispersas, diluidas por el territorio, caracteriza, desde los años setenta del siglo pasado, las formas de construir nuestras ciudades. En los últimos tres lustros han adoptado las ciudades españolas un modelo importado de ciudad dispersa, que con el tiempo se ha convertido en expresión del paisaje y de los usos del suelo. Estas manifestaciones definen el carácter de las periferias de las ciudades grandes, pero el fenómeno también se manifiesta en las de tamaño medio. En el caso de Castilla-La Mancha el modelo está plenamente asumido,

aunque se presenta con desigual intensidad en el entorno de cada una de sus ciudades. A esta realidad territorial es a la que se presta atención en este trabajo.

2. Factores y manifestaciones de la ciudad difusa

A mediados del siglo pasado se comenzó a manifestar la ruptura de los patrones de ciudad compacta, dando paso a la aparición de formas de ciudad difusa. Este proceso se aceleró en la década de los noventa. La literatura generada al efecto ha intentado recoger y presentar bajo diferentes acepciones la nueva realidad: ciudad abierta, ciudad extensa, ciudad difusa, ciudad dispersa, ciudad desconcentrada, ciudad diseminada, nuevos espacios residenciales, mosaico urbano, archipiélago urbano (Portas, N.: 2003:227), área urbana, ciudad mallada, ciudad-región, periferias urbanas, no-ciudad, regiones funcionales urbanas. Esta realidad aparece indisolublemente asociada a procesos de suburbanización, periurbanización, rurubanización, contraurbanización, desurbanización, descentralización urbana, metropolización del espacio rural, exurbanización, antiurbanización, urbanización por desplazamiento (estos tres últimos conceptos planteado por Mitchel, 2004, recogido en Ferrás, C., 2007: 20), desconcentración urbana (Otero, R. y Gómez,; 2007: 261), derramamiento urbano (Gordon, 1979), urbanización del campo (Pahl, 1966).

Esta terminología persigue rotular una realidad compleja, caracterizada por la discontinuidad y la fragmentación edificatoria, pero con relaciones territoriales internas suficientemente intensas como para seguir interpretándola como una misma unidad funcional urbana. Estas formas de expansión de la ciudad se vinculan a los ámbitos metropolitanos de las grandes ciudades, pero también se dejan sentir en las periferias de las ciudades medias (Otero, R. y Gómez; 2007: 263-264). Los nuevos espacios residenciales han surgido asociados por una parte a factores locales y por otro lado están justificados por lógicas estructurales. La conjunción de unos y otros han generado las manifestaciones territoriales de los procesos de urbanización recientes (Bellet, C.; 2007: 95).

Berry definió la contraurbanización como un proceso de desconcentración poblacional, expresado como el cambio de un estado de máxima concentración a otro de menor concentración (Berry, B.J.; 1976: 17). La contraurbanización puede entenderse como la inversión de los flujos demográficos y económicos desde los centros mayores a los menores. En España se percibe especialmente, como apunta Arroyo (2001), en las periferias de las grandes áreas metropolitanas, por un lado, y por otro apunta a que produce relaciones menos jerárquicas y multipolares en el sistema de ciudades. Inmaculada Caravaca y Ricardo Méndez la ponen en relación con la redistribución productiva acontecida en los años ochenta y noventa, que generaron la traslación de las actividades productivas y de empleos desde las ciudades centrales hacia las áreas metropolitanas (Ferrás, C.; 2007: 6-8). La contraurbanización contribuye a la disolución de la

urbanización en el territorio y en la sociedad, pues implica una difusión de valores, hábitos, cultura, actividades económicas, etc. en el espacio. Con ella se invierte la dirección de los tradicionales flujos campo-ciudad para convertirse en ciudad-campo (Ferrás, C.; 2007: 20).

Desde el punto de vista estructural tiene que ver con los cambios en nuestra sociedad (modificaciones en las pautas de consumo, en unos gustos cada vez más diversificados, en la reducción de la fecundidad, o nuevas preferencias en relación a la vivienda) (Valenzuela, M.; Salom, J.; 2008: 11). Por otro lado se ha generalizado el uso del vehículo y se ha incrementado la densidad de las infraestructuras viarias. Estas transformaciones han posibilitado en las dos últimas décadas la disociación y el incremento de la movilidad y la distancia entre lugar de residencia y lugar de trabajo. Ha resultado de todo ello un territorio más accesible, asociado a la irrupción de la era de las comunicaciones y de las nuevas tecnologías de la información y el incremento del valor de la innovación y el conocimiento (Bell, D.; 1991; en Otero, R. y Gómez, S.; 2007: 261).

Los procesos apuntados explican la dispersión del fenómeno urbano por el territorio, la fragmentación espacial, funcional y social de la ciudad y la aparición de procesos de privatización (Bellet, C.; 2007: 95). En el territorio se refleja en nuevos paisajes homogéneos y monofuncionales en las periferias urbanas, con carácter eminentemente residencial, en los que predominan los adosados y las viviendas unifamiliares. Se trata de un modelo cuestionado (López de Lucio, 1993; Indovina, F., 1998; Monclús, J., 1998; Rueda, S., 2001; Borja, J., 2003; Serrano, J.Mª, 2004; Calderón, B, 2004) desde criterios ecológicos y también económicos (Indovina, 1998 y Nello, 2004), porque obliga a una densificación de la red de transportes y comunicaciones. Desde el punto de vista social, se critica el incremento de la movilidad y la pérdida de tiempo en desplazamientos, además de la débil construcción social que resulta. Los nuevos espacios de carácter exclusivamente residencial suelen adolecer de servicios públicos y privados; aparece conflictividad entre las nuevas funciones residenciales en los núcleos periféricos, que contrastan con las economías rurales locales; y se incrementa la movilidad urbana diaria en sentido doble (centro-periferia y periferia-centro) (Brandis, D.; 2007: 27). Pero frente a posturas críticas se apunta en su favor el efecto positivo generado sobre los espacios rurales aledaños a las ciudades, beneficiados por una cierta recuperación demográfica (Armesto, García, Sánchez, 2005) y, sobre todo, económica.

3. Las manifestaciones del proceso en la España del cambio de siglo

El periodo comprendido entre 1996 y 2006 se ha caracterizado por una inusitada actividad urbanística en la periferia de las grandes ciudades españolas, con un fuerte crecimiento de la superficie edificada y del número de viviendas asociadas a formas de ciudad difusa. Se explica por las excepcionales condiciones financieras, por el aumento en el número de hogares, por la coyuntura económica expansiva. Pero también por la

consideración de la propiedad inmobiliaria como un bien de inversión por encima de su valor residencial (Díaz Rodríguez, C., 2003), por el aumento de las unidades familiares unipersonales, por la llegada masiva de inmigrantes, por el auge del turismo residencial, o el incremento en las rentas medias familiares, circunstancias que han favorecido la adquisición de nuevas viviendas. También han intervenido la demanda de segunda residencia y los fines puramente especulativos (Bellet, C.; 2007: 97).

Una parte considerable de ese parque de viviendas se ha construido en las periferias de las ciudades, en urbanizaciones de nueva planta alejadas o aprovechando zonas de expansión de pequeños núcleos rurales, bajo tipologías de adosados o unifamiliares. Más de la tercera parte de las viviendas edificadas en España en la década de los noventa, se ha construido en la modalidad de paisajes de baja densidad conformados por unifamiliares aislados y adosados, situadas en las primeras coronas de las ciudades, independientemente de su tamaño (Bellet, C., 2007: 100-101). El crecimiento que se produjo en el entorno de las grandes ciudades españolas, también ha sido reconocido en la periferia de las ciudades medias (Mallarach, J.; Vilagrasa, J.; 2002).

Por otra parte, la abundancia de suelo a precios competitivos en los municipios periféricos en comparación con las ciudades y la buena accesibilidad han favorecido la implantación de modelos edificatorios de baja densidad y en espacios de mayor calidad ambiental. De este modo se explica la proliferación de urbanizaciones de forma tentacular a lo largo de los principales ejes de comunicación, a menudo sin continuidad con el tejido urbano de los núcleos. Gran parte de sus residentes proceden de la ciudad y se instalan en antiguas viviendas secundarias y nuevas urbanizaciones. Pese a que la implantación de urbanizaciones en zonas rústicas se está generalizando progresivamente (García Pascual, 2001), ha sido hasta hace poco un tema escasamente tratado desde la óptica geográfica y eso a pesar de su gran trascendencia en el conjunto rural español (Tort, 2002).

4. La dispersión urbana en el entorno de las ciudades medias de Castilla-La Mancha

Las ciudades medias de Castilla-La Mancha han estado también marcadas en la última década por un proceso de adaptación a lógicas globales y locales, entre las que la disolución y dispersión urbana en su entorno inmediato han estado presentes y de manera muy activa (Cebrián, F. 2007). El efecto de la dinámica urbanizadora de la capital del Estado se deja sentir en los corredores que se prolongan hasta Toledo y Guadalajara (Pozo, 2005, en Brandis, D.; 2007: 38).

Además se producen otros fenómenos que se repiten, con desigual intensidad y efecto territorial, en las siete mayores ciudades de Castilla-La Mancha. Incide el hecho de que se esté produciendo una concentración de actividades en polígonos industriales y parques empresariales localizados en las periferias urbanas y en municipios próximos a las ciudades medias de la

región. Se da la circunstancia de que las actividades comerciales y de ocio, asociadas a las grandes superficies comerciales, se encuentren ubicadas también en los extrarradios o en los límites de las ciudades junto a vías de comunicación importantes. En paralelo los centros urbanos tradicionales, asumen una especialización hacia el sector servicios. Todo ello deriva en que parte de los procesos de difusión urbana se han canalizado hacia núcleos y asentamientos rurales próximos con tipologías constructivas modernas, estandarizadas y homogéneas, en las que predominan adosados y viviendas unifamiliares con una única función residencial, y que son la manifestación más evidente de las formas asumidas por la ciudad difusa. Este cambio ha permitido una recuperación demográfica en aquellos núcleos situados en las principales vías de comunicación. El fenómeno es especialmente significativo en un radio de aproximadamente 30 Km. en el entorno de estas ciudades, aunque se manifiesta con desigual intensidad en cada una de ellas.

Los enfoques posibles para abordar las manifestaciones de la dispersión urbana son múltiples (demográficos, culturales, territoriales…). En este caso se presta atención a los cambios en la ocupación del suelo urbano en las ciudades medias castellano-manchegas en las dos últimas décadas. Como fuente se ha empleado la información proporcionada por el proyecto europeo CORINE Land Cover (CLC)[1]. Se han procesado las coberturas de 1987[2]-2000-2006 con el programa Arcgis 9.1., homogeneizando la georreferenciación de las tres ediciones utilizadas (en el CLC 1990 y CLC2000 el sistema de referencia es UTM con el Datum ED50, y en el caso del CLC 2006 es UTM con Datum ETRS89[3], proyectándose las bases en este último sistema para poder comparar las superficies de las tres fechas). La unidad mínima cartografiable en superficies urbanas está en 5 Ha, lo que limita la fiabilidad en el caso de las unidades residenciales menores y obliga a asumir la existencia de un cierto grado de error en los resultados obtenidos. Se han seleccionado las categorías de urbana del nivel 5 de la leyenda (11111, 11210 y 11220), y se han agregado para la presentación de resultados.

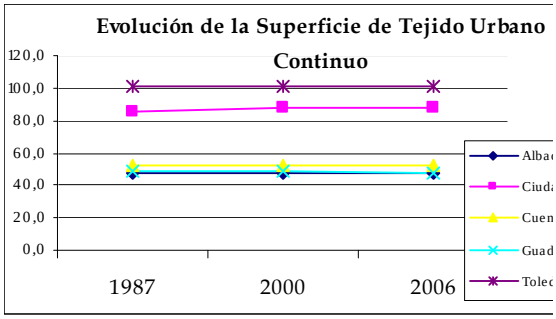
4.1. La expansión del suelo urbano, continuo y discontinuo, a escala provincial

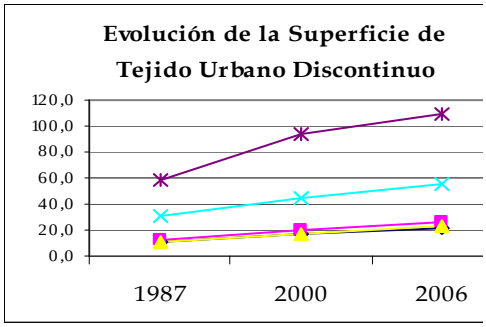
En las últimas dos décadas, Castilla-La Mancha ha incrementado la superficie de su suelo urbano un 24,6%. Se trata de un cambio que se ha dado mayoritariamente en la categoría de suelo urbano discontinuo (ver figura1). Este proceso de cambio no ha sido igual en las cinco provincias. Toledo es la que ha concentrado la mayor dinámica y transformación, ya que es la que ha absorbido la mayor parte del crecimiento, pasando de aglutinar

[1] http://terrestrial.eionet.eu.int/CLC2000/classes
[2] La fecha de toma de imágenes en CLC1990 es 1987. En el resto, corresponde con el año que define la cobertura.
[3] ETRS 1989 UTM Zona 30N; Proyección: Transverse Mercator; False Easting: 500000,0; False Northing: 0,0; Central Meridian: -3,0; Scale Factor: 0,999600; Latitude Of Origin: 0,0.

el 34,8% de la superficie urbana regional en 1987 al 37% en 2006 (mas de 210 Km²). Le siguen en importancia Ciudad Real, Guadalajara y Cuenca.

Figura 1. Evolución de la superficie de suelo urbano por provincias y por categorías (1987-2000-2006)





Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006

Si observamos los cambios acontecidos en cada una de las provincias, Toledo y Guadalajara sobresalen como las que más han incrementado la superficie urbana discontinua. La primera supera los 100 Km² y la segunda ofrece valores por encima de los 50 Km². En ambos casos los cambios en términos porcentuales han sido también significativos, ya que han aumentado más del 80% en este periodo (de 1987 a 2006). Las otras tres provincias han desarrollado una superficie urbana discontinua menor (más de 20 Km²), aunque en porcentajes la valoración ha sido significativamente mayor (en Ciudad Real y Cuenca, por encima del 100%). Albacete es la que presenta menor incremento de suelo urbano discontinuo y también la que ofrece cambios porcentuales más bajos (Ver tabla 1).

En el año 2006 la provincia de Toledo, a la vista del análisis generado, es la que presenta una mayor incidencia del proceso de dispersión urbana, con 109,5Km², lo que supone cuatro veces más superficie generada que en los casos de Albacete, Ciudad Real y Cuenca. Guadalajara es la segunda provincia en incremento de superficie con 55 km².

Tabla 1. Evolución del incremento de la superficie de suelo urbano discontinuo por provincias (1987-2000-2006).

	Superficie en Km2			Tasa de crecimiento (%)		
Provincias	1987	2000	2006	1987-2000	2000-2006	1987-2006
Albacete	11,3	17,3	20,9	52,4	21,1	84,6
Ciudad Real	11,6	19,7	25,7	69,6	30,7	121,7
Cuenca	11,1	17,1	22,4	53,5	31,1	101,2
Guadalajara	30,2	45,1	55,0	49,3	21,9	82,0
Toledo	58,8	93,2	109,5	58,3	17,6	86,1
Castilla-La Mancha	123,1	192,3	233,6	56,2	21,5	89,7

Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006. Elaboración propia

Este nueva forma de concebir el proceso de expansión urbana se aprecia mejor al establecer una comparación entre lo que suponía el tejido urbano continuo y el tejido urbano discontinuo en las dos fechas consideradas. En 1987 la provincia de Toledo presentaba un 63% de su

superficie de suelo urbano en forma continua, frente a un 37% que era discontinua (ver tabla 2).

Tabla 2: Reparto porcentual de la superficie de suelo urbano por provincias (1987-2000-2006)

	1987	2000	2006
Tejido urbano continuo	80,6	73,2	69,4
Tejido urbano discontinuo	19,4	26,8	30,6
Albacete	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	88,1	81,7	77,4
Tejido urbano discontinuo	11,9	18,3	22,6
Ciudad Real	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	82,5	75,5	70,0
Tejido urbano discontinuo	17,5	24,5	30,0
Cuenca	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	61,7	51,9	46,3
Tejido urbano discontinuo	38,3	48,1	53,7
Guadalajara	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	63,0	52,1	48,0
Tejido urbano discontinuo	37,0	47,9	52,0
Toledo	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	73,1	63,7	59,0
Tejido urbano discontinuo	26,9	36,3	41,0
Castilla-La Mancha	100,0	100,0	100,0

Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006.

Veinte años después la proporción se ha invertido a favor de la segunda modalidad en Toledo (48% de discontinuo frente a un 52% de urbano continuo). En el caso de Guadalajara el cambio ha sido todavía mucho más acentuado, ya que en 1987 la distribución entre uno y otro presentaba un reparto de 61% y 38% respectivamente a favor del primero, mientras que en 2006 ya estaba en porcentajes de 46%-53% a favor del tejido urbano discontinuo. Las otras provincias han mantenido la misma tendencia de reducción del peso de la superficie de urbano continuo en beneficio del modelo discontinuo pasando de un 80-20 a un 70-30 de media.

4.2. Las transformaciones dentro de las coronas

Gran parte de este crecimiento se ha realizado en las coronas de las siete ciudades analizadas, que han recibido más del 37% (13 puntos por encima del valor medio interprovincial).

En datos absolutos las coronas concentran casi la mitad de la superficie urbana regional. Acaparan además los mayores crecimientos, que han sido especialmente acusados en Guadalajara (69,4% de incremento entre 1987 y 2006) y en la de Toledo (45,8% de crecimiento). Las otras cinco ciudades muestran subidas menos importantes (cercanos al 25%; Albacete y Ciudad Real-Puertollano, ligeramente por encima, y Talavera y Cuenca, levemente por debajo). Todas las áreas de influencia de estas siete ciudades han incrementado durante el periodo 1987-2000 la superficie urbanizada,

aunque en el caso de Cuenca, el "boom" se produjo entre 2000-2006 (15,9% frente al 5,3% del ciclo anterior).

Lo realmente significativo del proceso de cambio es que se ha producido mayoritariamente dentro de la tipología de tejido urbano discontinuo (urbanizaciones, zonas ajardinadas y adosados). El análisis de los datos apunta a que el área de estudio ha duplicado su superficie en esta categoría (113%). El proceso ha sido más activo en las ciudades de Guadalajara, Toledo, y Ciudad Real-Puertollano (176,2%, 167,3% y 116% de incremento respectivamente). Toledo y Guadalajara presentan ahora unas coronas en las que la superficie construida de suelo urbano discontinuo es muy elevada (supera los 33 km^2 en cada caso) (ver tabla 3).

Tabla 3. Evolución del incremento de la superficie de suelo urbano discontinuo por coronas (1987-2000-2006). Valores absolutos y porcentuales

	Superficie en Km2			Tasa de crecimiento (%)		
Coronas (30 km)	1987	2000	2006	1987-2000	2000-2006	1987-2006
Albacete	8,8	12,6	14,9	42,8	18,6	69,3
Ciudad Real-Puertollano	7,4	12,4	16,0	66,9	29,4	116,0
Cuenca	2,0	2,4	3,7	20,6	54,4	86,3
Guadalajara	12,3	24,7	33,9	101,0	37,4	176,2
Talavera de la Reina	15,8	21,5	23,4	36,4	8,9	48,4
Toledo	12,4	27,7	33,1	123,4	19,7	167,3
Total coronas	58,7	101,3	125,1	72,5	23,6	113,2

Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006. Elaboración propia.

El crecimiento ha sido menor en Talavera (48,4%), aunque en valores absolutos presenta una considerable superficie construida en esta tipología (23,4 Km^2, frente a los 14,9 Km^2 de Albacete, los 16 Km^2 de Ciudad Real-Puertollano, o los 3,7 Km^2 de Cuenca).

En lo que se refiere al cambio en la importancia territorial de las categorías de tejido urbano continuo y discontinuo a lo largo del periodo estudiado, del análisis de los datos obtenidos se desprende que los caracteres generales observados a escala provincial se ven intensificados en las coronas (tabla 4).

En 2006 todas las coronas urbanas reparten equitativamente la importancia de las dos categorías. De especial relevancia es el caso del área de influencia de Guadalajara, que ha transformado su modelo de ocupación territorial, seguramente inducido por el crecimiento de Madrid más que por dinámicas endógenas. Ha pasado de un 58,4% de tejido urbano continuo y un 41,6% de discontinuo, a un nuevo esquema, en menos de 20 años, en el que la relación ahora es de un 70-30 a favor del suelo urbano discontinuo. Este mismo modelo de crecimiento se observa en Toledo, pero de manera más acentuada (en 1987 existía un 73,2% de suelo urbano continuo y un 26,8% de discontinuo, mientras que en 2006 tienen la misma extensión ambas formas de ocupación del suelo. En Talavera también domina el

urbano discontinuo por 10 puntos de diferencia, aunque en este caso no se han producido diferencias considerables en el tiempo. En la corona de Albacete también es significativo el cambio experimentado desde un 60-40 a un leve dominio de la categoría discontinua.

Tabla 4. Reparto porcentual de la superficie de suelo urbano por coronas (1987-2000-2006)

Coronas (30 km)	1987	2000	2006
Tejido urbano continuo	60,0	51,2	46,6
Tejido urbano discontinuo	40,0	48,8	53,4
ALBACETE	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	80,7	72,4	66,9
Tejido urbano discontinuo	19,3	27,6	33,1
CIUDAD REAL-PUERTOLLANO	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	74,5	70,8	61,1
Tejido urbano discontinuo	25,5	29,2	38,9
CUENCA	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	58,4	41,1	32,2
Tejido urbano discontinuo	41,6	58,9	67,8
GUADALAJARA	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	53,9	46,7	44,4
Tejido urbano discontinuo	46,1	53,3	55,6
TALAVERA DE LA REINA	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	73,2	55,4	50,9
Tejido urbano discontinuo	26,8	44,6	49,1
TOLEDO	100,0	100,0	100,0
Tejido urbano continuo	67,1	54,6	49,0
Tejido urbano discontinuo	32,9	45,4	51,0
Total coronas	100,0	100,0	100,0

Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC 2006. Elaboración propia.

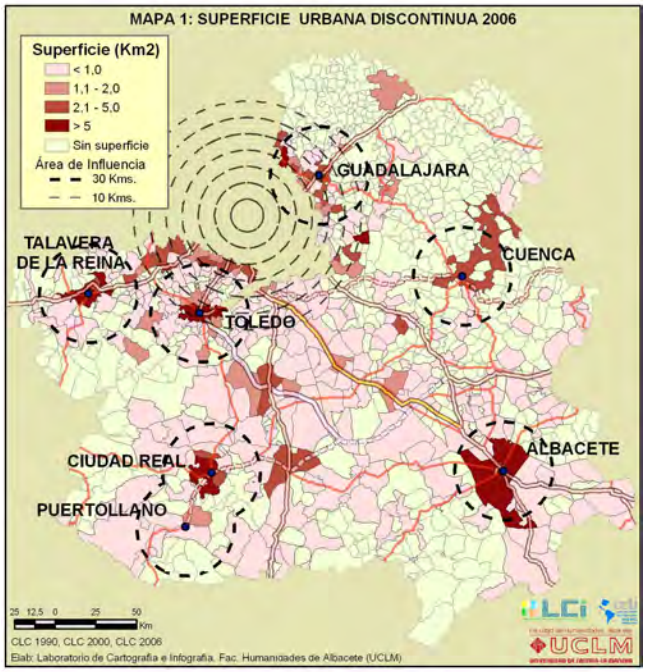
4.3. Las transformaciones a escala municipal

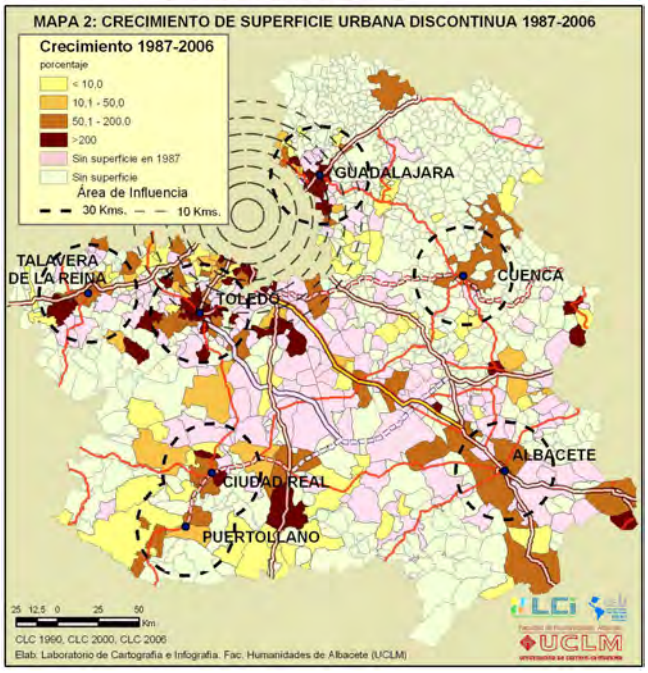
A nivel municipal, las diferencias son más evidentes y los ámbitos precisos de la conformación de la ciudad difusa aparecen mejor definidos. El aumento del tejido urbano continuo ha sido escaso en las ciudades centrales si lo comparamos con sus crecimientos en suelo urbano discontinuo. Hay algunos municipios próximos a las respectivas capitales de provincia que han tenido crecimientos superiores al 50%. Destaca en Guadalajara, Torrejón del Rey; en Toledo, Pelahustán o el Viso de San Juan; y en Ciudad Real, Carrión de Calatrava y Alcolea de Calatrava.

El crecimiento de la categoría de suelo urbano discontinuo es especialmente significativo en algunos municipios. Son los casos de El Casar (7,12) e Illana (4,24) en el entorno de Guadalajara; y Villar de Cañas, que supera a Cuenca. Interesante también es el comportamiento de la zona de Talavera de la Reina y el corredor que sigue aguas arriba el río Alberche. Estos pueblos cuentan con un gran número de urbanizaciones (destacan Escalona, Pepino y especialmente San Román de los Montes que llega a

tener más superficie que la propia Talavera de la Reina; están entre los 15 primeros municipios con más superficie en suelo urbano discontinuo). En este selecto grupo de municipios también está Ciudad Real con un importante crecimiento; no así Puertollano, que ocupa el puesto 77, con 0,7 Km^2.

Figura 2. Sup. urbana discontinua en Castilla-La Mancha (1987-2000-2006)





Fuente: CLC1990, CLC2000, CLC2000

De gran interés es también observar los cambios en la escala temporal. En el periodo analizado se ha desarrollado la expansión de la ciudad difusa en los municipios colindantes a las ciudades de Toledo (comarca de la Sagra) y Guadalajara (corredor del Henares). Destacan los desmedidos crecimientos porcentuales y de la superficie ocupada, en municipios como Cabanillas del Campo, Alovera, Galápagos y Azuqueca de Henares, que han pasado de ocupar menos de 20 Ha a pasar a 2 km^2. En el caso de la zona de la Sagra, Seseña es otro caso especial, y muy significativo ha sido también el mismo fenómeno en Esquivias y Burguillo de Toledo (ver figura 2).

En líneas generales, y especialmente en el corredor del Henares, ha habido un desarrollo más temprano del proceso (1987-2000). Es de destacar el espectacular crecimiento de Seseña a partir del año 2000, asociado a una singular iniciativa inmobiliaria de fuerte repercusión en los medios, y que responden a dinámicas de Madrid. En el entorno de las otras capitales destaca Miguelturra, que prácticamente se ha conurbado con la vecina Ciudad Real.

5. Conclusiones

Desde el punto de vista metodológico el análisis multitemporal de procesos urbanos mediante Corine permite conocer las transformaciones territoriales operadas en el entorno de las ciudades medias, aunque con limitaciones, ya que no se puede obtener información para unidades residenciales de reducida superficie.

A partir de la información generada es posible hacer un seguimiento del alcance y modelos de ocupación territorial de la conformación de la ciudad difusa en las últimas dos décadas en el entorno de las ciudades medias castellano manchegas. El proceso de cambio se revela especialmente significativo en los casos de Guadalajara y Toledo. También se aprecian un crecimiento importante en algunos de los municipios limítrofes con la Comunidad de Madrid. El crecimiento territorial viene asociado casi exclusivamente a la tipología edificatoria discontinua, aumentando la dispersión de las formas urbanas en el territorio con crecimientos notables en zonas próximas a ciudades medias, en muchos casos sin que proceda de una tradición urbana previa.

Bibliografía

ARMESTO, X.A.; GARCÍA COLL, A.; SÁNCHEZ, D. (2005): "Nuevos espacios residenciales en la Cataluña rural". *XIX Congreso de Geógrafos Españoles: espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. Santander. Octubre de 2005. Edición CD.

BELLET, C. (2007): "Los nuevos espacios residenciales. Estructura y paisaje". En AGE: *Espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. AGE, UC, Gobierno de Cantabria. Bilbao.

BORJA, J. (2003): *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial. Madrid.

BRANDIS, D. (2007): "Los espacios residenciales españoles en el cambio de siglo". En AGE: *Espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*. AGE, UC, Gobierno de Cantabria. Bilbao.

CALDERÓN CALDERÓN, B. (2004): "La ciudad del todo urbanizable: estrategias del sector inmobiliario y nuevas e insostenibles formas de urbanización". Ciudades, nº 8. Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Valladolid, p. 135-155.

CEBRIÁN ABELLÁN, F, (2007): "Ciudades con límites y ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha". *Boletín de la AGE*, vol 43, p. 221-240.

CEBRIÁN ABELLÁN, F.; GARCÍA GONZÁLEZ, J.A.; PANADERO MOYA, M. (2008): "Los territorios de la suburbanización en Castilla-La Mancha. Análisis a escala municipal". *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio. IX Coloquio y Jornadas de campo de Geografía Urbana.* Sevilla, Junio 2008.

DÍAZ RODRÍGUEZ, C. (2003): "La vivienda en España. Reflexiones sobre un desencuentro". En *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol VII, nº 146 (095), 1 agosto de 2003.

FERRÁS, C. (2007): "El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico". *Revista EURE*, Vol XXXIII, nº 98. Santiago de Chile, 2007, p. 5-25.

GANAU, J.; VILAGRASA, J. (2003): "Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes". En CAPEL, H: *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Mediterráneo Económico, nº 3. Instituto Cajamar, Almería.

INDOVINA, F.; (1998): "Algunes consideracions sobre la "ciutat difusa". Documents d'Analysis Geografica, nº 33, Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona. pp. 21-32.

LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993): "Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX. Universidad de Valencia. Valencia.

MALLARACH, J.; VILAGRASA, J. (2002): "Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias españolas". *Revista Ería*, nº 57, pp 57-70.

MONCLÚS, J. (1998): *La ciudad dispersa. Urbanismo, ciudad, historia*. Centre de Cultura Contemporánea de Barcelona. Barcelona. Pp 5-15.

NEL-LO, O. (2004): "Contra la dispersión, intensidad. Contra la segregación, ciudad". En Romero, J. y Farinós, J. (eds.): *Ordenación del territorio y desarrollo territorial*. Asturias. Ediciones Trea. Pp. 261-285.

OTERO, R.; GÓMEZ, S. (2007): "La desconcentración urbana en el sistema territorial de Galicia: un enfoque conceptual y empírico". *Boletín de la AGE*, nº 44, pp 259-277.

PORTAS, N. (2003): "De una ciudad a otra: perspectivas periféricas". En Marcos Ramos, A. (2004): *Lo urbano en 20 autores contemporáneos.* Ediciones U.P.C., Barcelona.

RUEDA, S. (2001): "Modelos de ciudad más sostenible. Estrategias para competir". En Arraiz García, M. (Edit.): *Ciudad para la sociedad del siglo XXI*. ICARO, Colegio Arquitectos de Valencia. Valencia.

SERRANO, J.Mª.;(2004) (a): "Expansión del parque inmobiliario en España. Algunas reflexiones desde la perspectiva territorial". *Boletín de Información Comercial Española*, nº 2.798, Ministerio de Economía, Madrid, pp 11-30.

TORT, J (2002): "Algunas notas sobre la urbanización contemporánea del medio rural en Cataluña". *Los espacios rurales y mañana. Actas del XI Coloquio de Geografía Rural*. Santander, AGE/Universidad de Cantabria, pp. 479-487.

VALENZUELA, M.; SALOM, J. (2008): "Los procesos de urbanización en España. Nuevos factores, nuevas tendencias". En *España y el Mediterráneo. Una reflexión desde la Geografía Española. Comité Español de la Unión Geográfica Internacional*. Aportación española al XXXI Congreso de la UGI. Túnez. RSG/AGE, Ministerio de Fomento. Madrid.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

CARTOGRAFÍAS FÍLMICAS DE LA EXCLUSIÓN EN LOS ESPACIOS RESIDENCIALES*

José COSTA MAS
Departamento de Geografía Humana
Universidad de Alicante

La ciudad contemporánea aparece marcada por la distancia entre los que están "dentro" y los que están "fuera", la sociedad urbana está definida por sus fronteras. De la dicotomía "explotados y explotadores", se ha pasado a la de "incluidos y excluidos", es decir, dos extremos de la escala social, las clases pudientes y los desheredados (AMENDOLA, 1997).

El presente trabajo plantea una aproximación a diferentes realidades que atañen a ciertas áreas urbanas problemáticas a través de las representaciones que de ellas ofrece la gran pantalla. El objetivo concreto de análisis recae en los espacios excluyentes. A partir de las miradas que proporcionan algunas creaciones cinematográficas de carácter testimonial se dirimen las razones por las cuales el parque de viviendas constituye una de las claves explicativas de la situación de segregación y marginalidad de las poblaciones, y asimismo se aborda la situación negativa de una parte parques residenciales de los espacios centrales o próximos al centro de las grandes ciudades y los mecanismos por los cuales esos espacios y esas viviendas experimentan recientemente cambios importantes.

El primer epígrafe consiste en un acercamiento las prácticas especulativas y la corrupción que inciden en demasiadas ocasiones sobre la producción de suelo urbano, y a tal efecto se cuenta con la película casi paradigmática: "*Le mani sulla città*", dirigida por Francesco Rosi en 1963, y asimismo con el filme "La caja 507" que, rodado por Enrique Urbizu en 2002, revela los entresijos de la especulación inmobiliaria en el litoral español.

Después se aborda la problemática de la vivienda, de la exclusión de las actuaciones urbanísticas en los espacios residenciales centrales de la gran ciudad que vienen sufriendo el abandono y la degradación. Los ejemplos estudiados son el madrileño Lavapiés y el Raval barcelonés, ambos con un notorio deterioro y sede de flujos inmigratorios y cierta "guetización".

Los problemas derivados de la infravivienda que padece Lavapiés son perceptibles en "El próximo Oriente", la comedia que Fernando Colomo rodara en 2006. El Raval es un barrio depauperado que, sujeto a la presión

* Estudio realizado en el marco del proyecto "Cine y Geografía: las implicaciones entre producciones cinematográficas y espacio geográfico en España". Referencia del proyecto: CSO2008-02371

de la centralidad, experimenta un proceso de renovación y *gentrification*, del cual se ocupa la cinta "En construcción" de Guerin (2001).

A continuación se exponen, a través de la película "La bicicleta" de Sigfrid Monleón (2005), unas consideraciones acerca del urbanismo de de la ciudad de Valencia y singularmente sobre la proyectada *haussmannización* que pesa sobre un antiguo arrabal marítimo.

El apartado final recoge algunas observaciones acerca de la situación extrema de carece de vivienda y se consideran los caso de los sin techo y de los "okupas" (éste por medio de la cinta "El taxista ful" (Jo Sol, 2005).

1. Las manos sobre la ciudad: imaginarios sobre la especulación en la producción de suelo urbano

El cine – cierto cine – ha denunciado las prácticas especulativas y las corruptelas que inciden sobre la producción de la ciudad. Se trata de verdaderos "urbicidios", cometidos en aras del enriquecimiento personal. La meta última de la especulación urbana es el control del suelo y la manipulación del planeamiento por medios ilícitos. Elementos de la ciudad tales como terrenos, edificios y viviendas, se convierten en mercancías y los agentes de la producción de suelo urbano sólo buscan el valor de cambio por cualquier medio, incluso – o preferentemente – a través de directas manipulaciones políticas.

La industria del cine ha derrochado ríos de celuloide sobre el hecho de la ciudad, pero sólo ocasionales regueros desde la vertiente de la denuncia de los "urbicidios" y del compromiso social. En este registro una película emblemática del cine comprometido es la dirigida por Francesco Rosi en 1963, "*Le mani sulla città*", que se desarrolla en su Nápoles natal La intención de Rosi fue evidenciar y denunciar el entramado de intereses político-económicos que, permaneciendo oculto e incluso valiéndose de las instituciones democráticas, subyace en la producción de suelo urbano.

"*Le mani sulla città*" narra como en un barrio degradado del centro de Nápoles se hunde un inmueble debido a los trabajos de demolición adyacentes, causando muertos y heridos. El responsable, el promotor-constructor y concejal local Eduardo Nottola, es involucrado en una investigación de la que sale indemne, pero el partido de derecha en el que milita retira su nombre de las elecciones municipales. Sin embargo Nottola, un personaje prepotente y sin escrúpulos, consigue encabezar la lista del centro valiéndose de concejales corruptos. El consistorio napolitano pasa a ser campo de batalla en una dura lucha por el poder. Sólo se le opone desde la izquierda De Vita, cuyas investigaciones desvelan los tejemanejes de Nottola tras la consecución de unas prebendas de orden urbanístico que le supondrán desmesuradas ganancias. Su objetivo es doble: demoler parte del centro antiguo para operaciones de renovación urbana y edificar grandes polígonos residenciales en la periferia de Nápoles.

Nottola persigue el desalojo del barrio afectado por el referido desastre con la excusa de su ruina física y el peligro de derrumbes. A sus ocupantes se les promete realojarlos en los nuevos bloques de extrarradio, lo que les supone la erradicación de sus modos de vida y su sentido de comunidad, alterar su paisaje humano y también sus actividades económicas (tal como clama un artesano zapatero: se les quita la casa, pero también pierde la planta baja donde trabajar y su clientela de proximidad). Estalla el descontento popular y hay enfrentamientos con la policía. Con todo, la capacidad de resistencia de los más desprotegidos es limitada y cuando De Vitta intenta convencerlos a que se opongan se le contesta: "Primero cogeremos el dinero y luego dios dirá…".

Algunas frases significativas pronunciadas por los personajes del filme:

Nottola: "Soy un benefactor… reemplazo las casas apestosas"

De Vitta "Si, ¡contra el ordenamiento y la ley! A su libre albedrío". "Os saca de un agujero para meteros en otro peor".

El desalojo del barrio antiguo. Excusa: ruina, derrumbes. De Vitta: "*Ahora* hay peligro porque *interesa* a algunos". La inseguridad ¿un arma del capital? (LÓPEZ SÁNCHEZ, 1986).

De Vitta denuncia que Nottola "Quiere orientar la expansión de la ciudad hacia terrenos de su propiedad"… y que se aprovecha de información privilegiada y de su poder en el Ayuntamiento para colocar los cimientos de futuras edificaciones en extrarradios mediante el control del planeamiento.

Un plano gigantesco de Nápoles cuelga de la pared del despacho de Nottola, el amo de la ciudad. Siempre la cartografía ha ido ligada al poder, al dominio del espacio. Recuérdese el renombrado título "La Geografía, un arma para la guerra" (LACOSTE, 1977). Binomio o equivalencia, "mapa = apropiación".

Y en el *Fine* de la película de Rosi se puede leer: "Personajes y hechos son imaginarios. Sin embargo, es auténtica la realidad social y ambiental que los producen", la realidad política y urbanística de la Nápoles de los 1960. La anterior aseveración se inscribe sobre unos planos aéreos que muestran una extensa e impresionante panorámica de las áreas de reciente expansión urbana y patentizan la devastación edilicia que ha destrozado el semblante de Nápoles: circundando la ciudad tradicional desfila por la pantalla una dilatada sucesión de torres y bloques, de gran altura y volumen edificado y de caótica apariencia, que constituye en sí misma un demoledor corolario sobre las maquinaciones y desmanes denunciados por el cineasta.

2. Los barrios centrales degradados: segregación, vivienda y actuaciones urbanísticas

Intentamos una aproximación a diferentes realidades que atañen a ciertas áreas centrales problemáticas a través de representaciones que de ellas ofrece la gran pantalla. Los casos objeto de atención son Lavapiés en Madrid y el Raval de Barcelona. Se trata de barrios socialmente devastados

por la deserción de las clases medias y las funciones centrales, convertidos en focos de inmigración y guetos empobrecidos y que vienen sufriendo, entre otros problemas, el hacinamiento, la precariedad laboral, la inseguridad y la estigmatización. En la recuperación de esos tejidos urbanos, sin duda atractivos por su relevancia simbólica y su valor de centralidad, las actuaciones públicas han sido diferentes y dispares los resultados obtenidos.

2.1. El binomio infravivienda y "guetización" de inmigrantes: Lavapiés

Lavapiés es un ejemplo paradigmático de barrio histórico español sellado por los fenómenos inmigratorios. En los últimos tres lustros ha experimentado un notable repunte poblacional por el flujo de inmigrantes extracomunitarios, que presionan sobre el mercado inmobiliario de viviendas de baja calidad.

Desde "Surcos", el filme de Nieves Conde (1951) que narraba el éxodo rural hacia Madrid y las dificultades y miserias de la postguerra, de forma reiterada ha servido de plató para numerosas filmaciones sobre el mundo de la inmigración. Entre los largometrajes que recientemente lo eligieron por este motivo para sus localizaciones merece ser destacado "Extranjeras" (2003), una realización de Helena Taberna cercana al documental "de creación" que presenta el lado más positivo de las mujeres inmigrantes instaladas en Madrid y especialmente en Lavapiés. Otro es "El próximo Oriente", una comedia de ficción que Fernando Colomo rodó en 2006, casi en su totalidad en escenarios de Lavapiés y que ofrece un retrato bastante fiel de un barrio que cuenta con la presencia de etnias y culturas provenientes de cuatro continentes. Ambos sirvieron de fuentes fílmicas para un ensayo sobre la inmigración en los centros históricos (COSTA, 2008).

En la presente ocasión incidiré únicamente en la película de F. Colomo para recalcar una serie de puntos sobre la estructura urbana de los barrios centrales de nuestras ciudades y, en especial, en torno a las características de la vivienda por ser factores determinantes de la degradación física, de la erosión de la mezcla social y, en suma, de la segregación. Aunque, como expuse en el citado ensayo, también hay barrios que con la inmigración se llenan de vida y de nuevas actividades y afirman sus prácticas sociales. Una parte del imaginario fílmico de Lavapiés, le otorga el marchamo de lugar dotado de vocación para la integración y la interculturación. Hecho que trae a la memoria la cinta "*Blue in the Face*" que codirigieron Auster y Wang y que presenta al barrio de Brooklyn como un laboratorio de las relaciones humanas (COSTA, 2009).

"El próximo Oriente" traza la crónica de una familia de Bangladesh, de religión musulmana, asentada en Lavapiés y la entreteje con las vidas de dos hermanos madrileños de viejo cuño. Siguiendo el derrotero marcado por la película británica "*East is East*" ("Oriente es Oriente", de O'Donnell, 1999), a la hora de retratar las conductas de las jóvenes bengalíes Fernando Colomo incorpora y valora las relaciones interétnicas, el mestizaje y la

hibridación cultural, sin que por ello obvie cuestiones tan problemáticas como la difícil convivencia intercultural y el choque generacional que se dirime entre la tradición y la modernidad, pero las enfoca desde el optimismo.

La composición étnica de los habitantes de Lavapiés a comienzos de este milenio incluye un contingente autóctono - la tradicional población castiza- que, envejecido y en declive, se mueve entre la soledad y la pobreza, y una copiosa y variopinta inmigración que ha subvertido el perfil demográfico y que ha forjado en este barrio un crisol pluriétnico y multicultural. Una muestra de esa amalgama humana desfila por la pantalla de "El próximo Oriente" en las secuencias callejeras, filmadas cámara en mano, y en ciertas localizaciones de interior, como las escenas de la mezquita.

Lavapiés posee "un apretado caserío de edificios de habitación colectiva que ocupan todo el espacio de la manzana con miserables patios de luces" y en el año 2000 "tanto el 21% de las viviendas de menos de 21 metros como, el 28% de las viviendas entre 21 y 30 metros, que por su tamaño pueden considerarse estrictamente como infraviviendas, tienen tres o más ocupantes. En el otro extremo, el 35% de las viviendas entre 41 y 50 metros están ocupadas por una sola persona" (ROCH, 2004, pp.114-120).

El parque de viviendas más diminutas de Madrid y posiblemente las peor envejecidas está en Lavapiés, verdadero dominio del tugurio y el hacinamiento. Dada su localización céntrica la zona es muy cara, por lo que la nimiedad de los alojamientos y la lobreguez de los habitáculos interiores es la que marca los niveles de segregación: "las plantas y las secciones de los edificios se segmentan en espacios diminutos y retorcidos por el umbroso interior de las manzanas. En estos antros se hacinan jóvenes y familias de inmigrantes" (ROCH, 2004, pp.118-119).

Fernando Colomo denota en "El próximo Oriente" la presencia de esos alojamientos nimios, vetustos, inconfortables e insalubres y certifica con sus imágenes la segregación social y étnica que de ello se desprende. El cineasta prescindió de interiores de estudio y se sirvió de viviendas reales: las casas del protagonista, el "autóctono" Caín, y de la familia bengalí eran de unos vecinos de Lavapiés que las desalojaron durante el rodaje.

El local que en el filme arriendan los bengalíes para restaurante es reducido, sin ventanas y con paredes desconchadas. El intérprete principal de la comedia habita un domicilio tan escueto que moverse por el mismo entraña dificultades extremas, que se hacen muy patentes cuando acoge a unos músicos ambulantes peruanos, gente sin techo que malvive en la calle. En otra escena esos músicos se encuentran a la espera de que cierto apartamento quede libre para poder descansar en él: se trata de los pisos llamados de *cama caliente*, dispuestos sólo para dormir durante unas horas. Cabe significar que la existencia de las corralas, edificios emblemáticos y protegidos en su integridad, pero algunos reducidos a mezquinos tugurios,

también se resalta en la película pues Colomo sitúa la boda interétnica, entre mujer bengalí y madrileño, en un típico patio de corrala.

El Ayuntamiento madrileño ha emprendido planes de rehabilitación de Lavapiés, centrados en el acondicionamiento de los espacios públicos, la mejora de la vivienda y la dotación de equipamientos. No sin que se haya criticado la carencia de una actuación integral, como también la descoordinación entre los distintos agentes y la ausencia de participación ciudadana.

La asignatura sigue pendiente: no se ha erradicado la infravivienda. Acerca de esas circunstancias negativas que siguen gravitando sobre una parte de Lavapiés incidía recientemente un documental emitido por televisión ("Callejeros") mostraba imágenes del problema de la vivienda en el barrio y denunciaba hechos, al parecer frecuentes, como el caso del inmueble que pese a estar semiderruido y apuntalado continuaba siendo habitado o el de las sábanas colgadas en los balcones con la leyenda "no compre aquí, casa con problemas", en un intento de soslayar el *mobbing* inmobiliario sobre los inquilinos con alquileres de renta baja.

2.2. El Raval barcelonés: un barrio depauperado sujeto a la presión de la centralidad

El Raval desde los años 1980 y de modo más intenso en la última década, ha venido experimentando una enérgica transformación de la mano de la administración, con intervenciones urbanísticas que han provocado importantes cambios físicos, funcionales y sociológicos. En la nueva configuración social hay un fuerte contingente de inmigración extracomunitaria, pero también segmentos de las clases medias, que se echan a faltar en el caso de Lavapiés.

El barrio prestó las localizaciones para la cinta "En construcción" (2001), de José Luís Guerin, un "pseudodocumental" muy enaltecido por la crítica que constituye una fuente valiosa a la hora de acercarse desde la Geografía a las realidades del Raval (COSTA, 2008). "En construcción" atrapa, desde la mirada cinéfila, los procesos de metamorfosis del antiguo Xino, cuya dinámica reciente está muy mediatizada por su condición de sector perimetral del núcleo terciario y comercial de Barcelona. En el 2000, cuando se rueda la película, una parte del Raval era objeto de una operación de renovación urbana.

En coincidencia con la apertura de la llamada Rambla del Raval, una operación de cirugía urbana que derribó cinco manzanas del barrio, la cinta de Guerin plasma la metamorfosis de esa zona. El filme pivota en torno a una doble transformación: en el plano físico, surge una arquitectura distinta, y en el plano humano, residentes autóctonos y acomodados sustituyen a antiguos moradores.

El Raval es representado como un barrio-cebolla, un palimpsesto o reescritura donde se sobreponen distintas etapas de la historia urbana; la Barcelona de Guerin aparece "como una piel que revela su historial en

cuanto se le aplica el bisturí, en este caso con forma de enormes Caterpillars" (HISPANO, 2003, p. 100), que son las máquinas que demolerán el edificio-protagonista al inicio del relato fílmico. Después de atravesar un largo proceso de degradación y habiendo acogido a fuertes contingentes de inmigrantes, comienza a ser regenerado mediante la renovación - o rehabilitación - de su parque de viviendas, la *gentrification* y la implantación de equipamientos y negocios con valor de centralidad.

Otra cuestión nodal es el cambio social. La operación conlleva la expulsión de los antiguos residentes quienes, según se dice en el filme, fueron expropiados por 800.000 pesetas, en tanto que los pisos construidos se valoraban en dos millones. Las nuevas viviendas, visibles en las últimas secuencias, no están al alcance de los vecinos originales, ni tampoco de los obreros que las han construido. Albañiles marroquíes y andaluces son quienes aportaron la mano de obra para levantar sobre el solar del inmueble derribado un nuevo edificio que ellos nunca habitarán. Ambos sectores sociales son, una vez más, los excluidos del sueño. Los nuevos residentes son de extracción social más acomodada. De este modo, los proyectos de regeneración urbana, que se han justificado en la necesidad de recuperar un área degradada, pero con alto valor de centralidad, encubren un proceso de reorganización de la estructura social.

La Barcelona postmoderna y global, lanzada a una gran operación de *marketing* urbano con motivo de las olimpiadas de 1992, no podía, o no quería, permitir en su seno la cara desolada del viejo "Xino".

3. Sobre la pretendida "*haussmannización*" de un barrio valenciano

Si los epígrafes anteriores versaron sobre cuestiones de vivienda y de exclusión social enmarcadas en el abandono y dudosa rehabilitación de Lavapiés y en la operación de renovación del Raval, en este se esbozan unas reflexiones sobre el plan de "*haussmannización*" que pesa sobre un barrio antiguo y la dicotomía entre la Valencia popular y la opulenta.

La película que nos sirve para este propósito es "La bicicleta" de Sigfrid Monleón que, rodada en 2005, retrata una Valencia en plena metamorfosis urbanística y visualiza, en cierta medida, el contraste entre barrios degradados y áreas acomodados de nueva construcción.

Una misma bicicleta pasa por diferentes manos y atraviesa una Valencia en plena mutación. Es el nexo que une a los personajes que nos muestran trozos de sus vidas cotidianas. Entre ellos: la combativa Aurora, que vive en el Cabanyal en una casa amenazada por la piqueta; Ramón, el protagonista infantil; Julia, que trabaja como *bicimensajera*. Santi, un estudiante activista y alma de una *bicifestación* en favor de una ciudad más sostenible y humana. La bicicleta en movimiento es aquí símbolo y apuesta por otro modo de vida.

En la franja litoral de la ciudad de Valencia se ubican desde el siglo XIX los llamados "poblados marítimos". El del Cabanyal-Canyamelar, antiguo barrio de pescadores**,** fue declarado conjunto histórico protegido. Pero el

Ayuntamiento pretende demolerlo parcialmente para prolongar la avenida Blasco Ibáñez, una importante arteria de la ciudad, hasta el mar. El plan, aprobado en 1998, contemplaba el derribo de 1.654 viviendas, lo que causaría un destrozo irreparable de un bien patrimonial y el desalojo del vecindario. En enero de 2010 el Ministerio de Cultura ha emitido una Orden donde declara como "acto de expolio" del patrimonio histórico las actuaciones derivadas del plan. Pero entretanto el barrio fue abandonado a su aire, las casas se deterioraban y el consistorio las compraba para su derribo…

En este contexto se filma "La bicicleta". Corre el año 2005 y Valencia, como el resto de España, está inmersa en pleno *boom* inmobiliario. Varias de las localizaciones del filme (agradezco la ayuda inestimable de Julián Soriano en la identificación de los lugares de rodaje). apuntan a los cambios urbanísticos que se están produciendo de forma tumultuosa o que se pretenden implementar en breve.

El antiguo poblado marítimo del Cabanyal, amenazado por el plan de derribo que sobre él pesa, es objeto de recurrente filmación. Una secuencia muestra uno de sus bellos e históricos inmuebles, con paredes de azulejos, una galería de madera acristalada y un pequeño jardín. Como gran parte de las casas de este humilde barrio, presenta un aspecto un tanto envejecido y descuidado. Es la casa de Aurora, que en la escena conversa con su marido sobre la pretendida prolongación y ampliación de la avenida Blasco Ibáñez.

Una parte de los vecinos, en oposición frontal a la demolición, constituyó la plataforma *Salvem el Cabanyal*. Otro escenario de rodaje muy significativo es el local social de esa plataforma, que se encuentra también en una casa típica, antigua, de baja altura y con fachada de ladrillos cara vista. Allí es donde Aurora y otros compañeros organizados de forma autogestionaria pugnan sus por paralizar las expropiaciones y la acción de la piqueta que se llevaría a sus casas por delante: observan los planos que muestran las manzanas que desaparecerán y dialogan al respecto entre momentos de desánimo y sentimientos de convicción y de esperanza.

A lo largo de la cinta aparecen varias localizaciones barrios populares, e incluso deprimidos, y en *terrains vagues*. El chico, Ramón, vive por la zona de Benicalap, en un bloque de viviendas sociales de la época franquista que tiene un gran patio interior al que se accede directamente desde la calle y al que asoman los portales de las diversas fincas. Son viviendas muy modestas, que muestran desconchados de pintura en las paredes exteriores y ropa tendida en las ventanas. La presencia en el patio de un automóvil con música a todo volumen y de jóvenes fumando "porros", remacha el ambiente de desolación.

Otra escena se rodó en el barrio de Velluters, situado en plena donde acaba alojándose Julia en un ático destartalado, desde cuya terraza se divisa el paisaje de abandono y degradación - con inmuebles vetustos y cuantiosos solares de casas que se desplomaron - de este sector de la *Ciutat Vella*, a pesar de que ya se estaba aplicando el Plan RIVA, de rehabilitación integral.

De forma intermitente el cineasta S. Monleón contrasta esos viejos barrios con las nuevas edificaciones. Él mismo declaró para la prensa (27-5-2005) que esta película con «voluntad documental» pretendía reflejar las «contradicciones y tensiones» derivadas de los actuales procesos de desarrollo urbano.

Es en este sentido que contrapone dos localizaciones: «algunas casas del barrio del Cabanyal que puede que acaben siendo derruidas» - es decir, el espacio de exclusión – y el solar donde estaba previsto que se elevaran unas torres del arquitecto Santiago Calatrava – el espacio exclusivo y excluyente.

La Valencia *glamourosa*, la de los eventos y la arquitectura espectáculo, se deja entrever en algunas secuencias. En una de ellas lo niños pedalean por el Jardín del Turia, inmediato a la postmoderna *Ciutat de les Arts* que Santiago Calatrava diseñara para el antiguo cauce del río. En otra, Ramón se reúne con los amigos del colegio en un descampado residual: es su *espace récréatif*, que se encuentra en lo que fuera una zona industrial, por entonces atestada de escombros y desperdicios pese a su proximidad al *Oceanogràfic* y la *Ciutat de les Arts*, que son los buques insignia del *marketing* urbano. Tampoco olvida el cineasta el edificio más alto de la ciudad donde filma la secuencia del traficante de drogas en un extraño *loft* ; se trata de la Torre de Francia, que se alza en otro extremo de Valencia y es otra muestra de la vorágine urbanística que experimenta la ciudad.

A esa vorágine la película contrapone los planos de la Valencia histórica y patrimonial, a la que corresponde la escena de la *Plaça Rodona* (siglo XVIII) y las que muestran la *bicifestación*. Grupos de personas en bicicleta van por la *Ciutat Vella* hasta la concentración en la *Plaça de la Verge*, nodo urbano entre la *Generalitat* y la *Seu,* para después recorrer una parte del centro histórico (Plaza de la Reina, Plaza del Ayuntamiento, calle de las Barcas y calle de la Paz, entre otras).

4. Cuando se carece de vivienda: los sin techo y la alternativa antisistema de los “okupas”

Afirma Josep M. Montaner que ser un “sin techo” corresponde al mayor grado de marginación. Los barrios históricos pierden residentes y comercios de proximidad, se desertizan y tematizan. Así que “una parte de los ciudadanos, aunque no se hayan convertido en ‘*homeless*’, han sido ‘deshabitados’ previamente: expulsados de sus domicilios, gente mayor a la que han sometido a ‘*mobbing*’ y cuyo viejo edificio ha pasado a ser un lujo para turistas” (MONTANER, p. 364). La geografía de ellos está definida por los recovecos protectores de la ciudad, tales como fuentes, cajeros automáticos, parques o puentes, como en el caso de los *clochards* de la cinta “Los amantes del Pont Neuf”. Y se utilizan métodos anti-*homeless*, a veces sutiles, como los bancos cuya forma y brazos no permiten dormir en ellos. O directamente son detenidos y expulsados de la ciudad excluyente, como sucede en el filme “El Show de Truman”, donde en un titular de prensa se

lee "Redada de *homeless*", en este caso asociada a la "cultura del miedo" instalada en las *gated cities* o comunidades cerradas (COSTA, 2003).

Me vienen a la memoria tres referencias fílmicas a otras tantas acciones de desalojo con inmigrantes como objetivo preferente, pero no en todos los casos, de la expulsión. Una se escenifica en el filme "Mi hermosa lavandería" de S. Frears, donde un joven británico se dedica a agredir inquilinos para desalojarlos, sobre todo a inmigrantes no deseados. Otra la rueda en París Jaques Audiard: "De latir, mi corazón se ha parado". El protagonista de la película se encarga de hacer el trabajo sucio en el ámbito de la especulación inmobiliaria. Entre sus ocupaciones están las de infestar de roedores las viviendas y expulsar por la fuerza a inquilinos La finalidad es el enriquecimiento ilícito mediante la compra a saldo de inmuebles antiguos para luego revenderlos y obtener sustanciosas plusvalías. Es un *modus operandi* similar al de la pareja de indeseables que retrata una cinta reciente, "*An Educación*", y la estrategia seguida en este caso consiste en introducir, hacinar, a familias inmigrantes en el edificio a fin de impeler al inquilino viejo a que abandone la vivienda.

Barcelona es una ciudad donde la vivienda alcanza una gran carestía y en ella el movimiento "okupa" cuenta con un fuerte arraigo. Y precisamente es protagónico de un filme recientemente rodado en su escena urbana. Se trata de "El taxista ful" (Jo Sol, 2005) una especie de *docuficción* o falso documental filmado en la Barcelona de 2005, todavía en plena burbuja inmobiliaria, antes del gran estallido. La trama pivota en torno a dos ámbitos del presente desorden social, ahora, en plena crisis, tienen tanta "visibilidad": la precariedad laboral, de una parte, y la tremenda carestía de la vivienda y su inaccesibilidad para muchos segmentos de población joven.

"El taxista ful" relata las andanzas de un desempleado de 52 años que, para subsistir, no encuentra más solución que "expropiar" o "tomar prestados" taxis fuera de servicio para explotarlos, furtivo, durante la noche y abandonarlos después dejando en ellos parte de lo recaudado para compensar el gasto de carburante. El anómalo taxista encontrará el apoyo de una parte del movimiento antisistema. Un grupo de activistas le ayudan a eludir a la justicia y lo alojan en una casa "okupada" del centro antiguo de Barcelona (sin agua: se sirven de la fuente que hay en una placita). La narración contrasta dos formas de pensar y de entender la vida. La ideologización y el posicionamiento idealista y utópico de esos jóvenes "okupas", activistas de la antiglobalización y miembros de la plataforma "dinero gratis", discrepan frontalmente de las posiciones del pseudo-taxista, que es un padre de familia, remedo de Sancho Panza, que no comprende el ideario de aquéllos, pues con su proceder sólo pretende insertarse en la vida "normal" y cuyos aspiraciones consisten en "vivir tranquilo, trabajar" y "no sufrir demasiado". Aunque parezca sorprendente, el núcleo argumental del filme se basa en hechos reales y en gran medida los protagonistas se interpretan a sí mismos, como es el caso del falso taxista José Rovira y del

líder antisistema Marc Sempere, un representante del movimiento "okupa" barcelonés, que es uno de los más vigorosos.

Bibliografía

AMENDOLA, G. (2000): *La ciudad postmoderna*, Celeste, Madrid.

COSTA, J. (2003), "Visiones de la ciudad funcional europea y de la ciudad blindada norteamericana en el imaginario del celuloide", en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, vol. VII.

COSTA, J. (2008), "Segregación y diversidad cultural. Los barrios marginales en los documentos fílmicos", en VALERO, J. R. (ed.), *La inmigración en los centros históricos de las ciudades*, Universidad de Alicante-Departamento de Geografía Humana, Alicante, pp. 169-183.

COSTA, J. (2009), "Corolario de las migraciones: la mezcla étnica en la Inner City neoyorquina según Auster y Wang", en HERNANDEZ, J. y GONZALEZ, D. L. (eds.), *La emigración en el cine: diversos enfoques*, Cátedra UNESCO 226 sobre Migracións, Actas del Coloquio Internacional, Universidade de Santiago de Compostela, 22-23 de noviembre de 2007, pp. 107-122.

HISPANO, A. (2003), "Soledad ultramoderna: Entorno a la exposición 'La ciudad de los cineastas'", en LOZANO, C. et al. (coords.) (2003), Universidad de Burgos, pp.95-104.

LACOSTE, Y. (1977), *La geografía, un arma para la guerra*, Anagrama, Barcelona.

LÓPEZ JUAN, A. E. (2006), *Estudios de las fuentes cinematográficas para la investigación y docencia de los procesos urbanos: los barrios marginales de las ciudades españolas*, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alicante.

LÓPEZ SÁNCHEZ, P. (1986), "El centro histórico, un lugar para el conflicto: estrategias del capital para la expulsión del proletario del centro de Barcelona : el caso de Santa Caterina", Universitat de Barcelona.

MONTANER, J. M. (2006), "Vulnerabilidades urbanas: separar, olvidar, deshabitar", en NOGUÉ. J. y ROMERO, J., *Las otras geografías*, Tirant lo Blanch, Valencia, pp. 353-368.

ROCH PEÑA, F. (2004), Lo que queda de la ciudad. A propósito de la rehabilitación integral en el barrio de Lavapiés", en A. V., *Ciudades históricas ante el siglo XXI*, ÍCARO, Valencia, pp. 109-129.

APROXIMACIÓN CUALITATIVA A LAS VIVENCIAS Y DISCURSOS LIGADOS A LA GENTRIFICATION EN GRANADA

Ricardo DUQUE CALVACHE
Universidad de Granada

1. Introducción

La gentrification de espacios urbanos es un proceso que genera un doble interés. Por un lado, supone una forma de recuperación de barrios céntricos degradados, que es por tanto vista con buenos ojos desde un sector de la planificación y el urbanismo como forma de impulsar esta renovación. Por otro lado, para algunos de los vecinos que la viven en primera persona, toma la forma de un impulso al desplazamiento que desmantela los barrios y los modos de vida tradicionalmente presentes en ellos. El interés en este trabajo es conocer cómo afecta a los habitantes del barrio granadino del Albaicín el proceso de cambio en este espacio, cuáles son los discursos dominantes y las voces discordantes.

Cuando hablamos de discursos, conviene recordar que son producciones y prácticas sociales, no individuales. (CONDE, 2009:40). Los discursos se producen a partir del conjunto de ligaduras desde las que hablan los sujetos. Existe un diverso grado de cristalización y circulación social de los distintos discursos, pero en definitiva, forman un sistema. Una adecuada comprensión de este sistema de discursos va a permitirnos no sólo conocer mejor el desarrollo y consecuencias del proceso en este caso, sino matizar y completar algunos aspectos de la propia noción de gentrification.

2. Gentrification como temática urbana

La "gentrification" (que podríamos traducir aproximadamente como aburguesamiento[1]) es un fenómeno simultáneamente físico, económico, social y cultural, que implica la invasión por parte de las clases medias-altas de vecindarios obreros y áreas mixtas y el reemplazo o desplazamiento de muchos de sus habitantes originales (HAMMNETT, 1984). El proceso de gentrification tiene dos vertientes. Por una parte supone la recuperación física y económica de un determinado espacio, el centro de la ciudad en este caso, tanto en el plano de la edificación y de las viviendas ocupadas, como en sus espacios públicos. Lo cual implica que con anterioridad dicho espacio haya soportado un

[1] En DUQUE CALVACHE, R. (2010) desarrollamos los motivos por los que preferimos optar por el término original en lugar de traducirlo, ya sea como aburguesamiento, gentrificación o elitización.

proceso de degradación. La otra vertiente a la que hacíamos alusión es la de la sustitución social y cultural: la salida de una gran parte de los habitantes anteriores de la zona sumada a la entrada de nuevos pobladores de un status socioeconómico superior. Es en resumen un proceso de sustitución de unos grupos sociales por otros.

Este fenómeno ha sido estudiado con asiduidad en los Estados Unidos y en otros países europeos, pero sólo recientemente ha cobrado importancia en España, por lo que es un campo abierto a la ampliación del conocimiento sobre las formas en que opera en nuestro contexto específico. Desde un punto de vista metodológico, ha sido abordada desde las perspectivas cuantitativa y cualitativa, pero en este segundo tipo de estudios se ha privilegiado más la reconstrucción de historias de vida, de las vivencias ligadas al desplazamiento y la caracterización de sus protagonistas que el análisis en profundidad de los discursos sociales subyacentes. Esta investigación pretende incidir especialmente en esta vertiente, complementando a trabajos anteriores en los que nos dedicamos a la medición del fenómeno desde un punto de vista cuantitativo.

3. El Albaicín como espacio de estudio

El espacio de estudio es ciertamente un lugar singular. El Albaicín es a la vez un espacio de mezcla socioeconómica, cultural y étnica; un punto de paso para transeúntes y a la vez un barrio donde se conserva un fuerte arraigo; un barrio en crisis desde el punto de vista demográfico pero en auge inmobiliario; un barrio de artistas y flamenco, pero también un barrio considerado conflictivo; en definitiva un espacio rico y contradictorio. La principal característica del actual barrio del Albaicín es el trazado de sus calles y su edificación, que no han sido alterados sustancialmente por los grandes procesos de reestructuración urbana, al contrario de lo que ha ocurrido con muchos de los centros históricos de las ciudades europeas y españolas. Mientras las grandes avenidas y bulevares abrían los cascos históricos al tráfico rodado y eran aprovechadas para renovar por completo sus alrededores, esto no se produjo en el Albaicín. En parte probablemente por las dificultades que el terreno ofrece, con fuertes pendientes, pero en parte porque el barrio, a pesar de su situación en pleno corazón de la ciudad, junto a sus hitos más señalados, como la Alhambra y la Catedral, ha estado relativamente aislado del resto de la capital. No es posible realizar una caracterización detallada del contexto y características del barrio por lo limitado del espacio, por lo que optamos por atenernos a la máxima de que “una imagen vale más que mil palabras”, adjuntando un par de imágenes que consideramos bastante descriptivas.

Figura 1. El Albaicín

Fotografías: Ricardo Duque Calvache

4. Diseño metodológico

Un buen diseño de investigación debe partir de las características del objeto estudiado y los objetivos perseguidos. El barrio en cuestión es un espacio reducido, espacial y poblacionalmente. Aunque en un trabajo cualitativo no se busca la representatividad a nivel estadístico, es evidente que un contexto amplio puede dar cabida a un número mayor de puntos de vista. En ese sentido, todos los habitantes que conforman el universo poblacional comparten un fondo común importante. El Albaicín es pequeño, pero a cambio es muy diverso, con una miríada de actores minoritarios muy significativos.

Como se ha descrito anteriormente, la gentrification es en esencia un proceso de invasión y sucesión en el espacio urbano, por lo que desde esta perspectiva siempre vamos a encontrar dos grandes grupos diferenciados: los habitantes originarios frente a los de llegada reciente (que suelen ser denominados *gentrifiers* o gentrificadores). Los cambios que implica el proceso tenderán a generar, a grandes rasgos, dos discursos fundamentales. Los nuevos pobladores destacan su papel en la revitalización de zonas anteriormente afectadas por la desinversión urbanística. Los viejos habitantes remarcan el desplazamiento de las personas y las formas de vida propias del vecindario. Estos dos discursos principales son antagónicos, y dibujan dos imágenes difícilmente reconciliables de lo que era, lo que es y lo que debería ser el barrio. Por esta razón planteamos el análisis de la situación mediante dos grupos de discusión: uno con habitantes originarios y otro de los nuevos pobladores, para retratar esta cuestión.

El grupo de discusión constituye la técnica más emblemática de las investigaciones cualitativas en la sociología española. En él, la atención principal de investigador no se centra, como en la entrevista abierta, en las vivencias de un individuo, ni, como en la observación etnográfica, en las relaciones que tienen lugar en un contexto concreto. Si bien vamos a analizar lo dicho por un pequeño conjunto de personas, realmente: "el grupo tan sólo interesa como medio de expresión de las ideologías sociales, como unidad pertinente de «producción de discursos ideológicos»" (ORTÍ, 2000:275). Es decir, que el punto de vista es mucho más estructural, partiendo de la idea de que los individuos, seleccionados por el investigador en base a unas características determinadas, van a transmitir los discursos sociales presentes en sus respectivos ámbitos.

En el ámbito español, su desarrollo y teorización se ha debido en gran parte a un grupo de investigadores (Jesús Ibáñez, Ángel de Lucas y Alfonso Ortí en una primera generación; Luís Enrique Alonso y Fernando Conde en la segunda, por citar algunos de los más destacados) que desde los años sesenta comienzan a emplear esta estrategia en el campo de los estudios de mercado. Emblemático es el libro de Jesús Ibáñez (IBÁÑEZ, 1979) que sienta las bases teóricas de esta metodología, por entonces poco o nada empleada en nuestro país. Posteriormente comienzan a calar en el ámbito académico de la sociología, donde hoy en día se ha consolidado como una sólida apuesta metodológica.

Desde un punto de vista formal, es una reunión de entre 5 y 10 personas (IBÁÑEZ, 2000b), aunque otros autores prefieren cerrar más la horquilla, y dejarla, de forma ideal, en torno a 7 u 8 personas (Alonso, 1998). Estas personas van a ser reunidas en un lugar y momento fijado por el investigador, que ejercerá como moderador en una sesión de 1-2 horas para hablar de unos temas previamente delimitados. Idealmente, los participantes no deben conocerse de antemano, para evitar que haya relaciones previamente construidas que enrarezcan la discusión. Aunque esto último admite una salvedad. Si estudiamos un ámbito espacialmente limitado, con una población pequeña, es natural que los participantes se conozcan, al menos a un nivel superficial. En el caso del Albaicín, tratar de conseguir un grupo de habitantes tradicionales, que lleven toda su vida en el barrio y que no se conozcan entre sí es casi imposible. Y si lo lográsemos, estaríamos alterando la realidad, puesto que se trataría de casos atípicos, ya que la nota dominante es la de una fuerte relación entre los vecinos. La técnica debe adaptarse a las necesidades y características de la realidad a estudiar, de lo contrario puede acabarse, por el purismo metodológico, exigiendo a la realidad social que se adapte a nuestras herramientas de estudio.

Más allá de los aspectos formales, es posible delimitar qué es un grupo de discusión por aquello que va a revelar. Alonso (1998) aporta una posible definición:

"El grupo de discusión es, fundamentalmente, un proyecto de conversación socializada en el que la producción de una situación de comunicación grupal sirve para la captación y análisis de los discursos ideológicos y de las representaciones simbólicas que se asocian a cualquier fenómeno social".

Destaca la importancia de los elementos ideológicos y simbólicos, que son difícilmente captables desde el enfoque cuantitativo, y que justifican el empleo de estas técnicas mucho más sensibles a ellos.

"Un grupo de discusión es un dispositivo analizador cuyo proceso de producción es la *puesta en colisión* de los diferentes discursos y cuyo producto es la puesta de manifiesto de los efectos de la colisión (discusión) en los discursos personales (convencimiento: convencido es el que ha sido *vencido* por un *conjunto*) y en los discursos grupales (consenso)". (IBÁÑEZ, 2000a:89, cursivas del autor).

Como vemos, lo esencial en el grupo es la tensión entre lo individual y lo colectivo, que finalmente debe cristalizar en una serie de discursos y representaciones que superen el contexto concreto de la reunión, y obedezcan a una realidad de orden superior, la del conjunto social.

En cuanto a la realización de los grupos, reunimos la información relevante en la siguiente ficha técnica[2]:

FICHA TÉCNICA	
Grupo1. Originarios (Autodenominación: "De toda la vida")[3]	
Fecha realización	19/2/2010
Lugar de realización	Centro Aliatar (Ayuntamiento de Granada)
Duración aproximada	1 hora y 10 minutos
Número de participantes	6
Composición	Género mixto. Habitantes originarios del barrio, entre 35 y 70 años. Clase media-baja y trabajadora.

[2] Agradecemos a la Consejería de Asuntos Sociales del Ayuntamiento de Granada y a la Universidad de Granada la cesión de las salas donde se realizaron las sesiones, y al personal del Centro Aliatar y la Casa de Porras su amable colaboración.

[3] Incluimos la forma en que los propios participantes se identifican entre sí, con sus propias palabras. No se trata solamente de una expresión, sino supone una declaración de una posición social y una visión de su relación con el barrio.

Grupo 2. Nuevos habitantes (Autodenominación: "Profesionales")	
Fecha realización	22/1/2010
Lugar de realización	Casa de Porras. (Universidad de Granada)
Duración	1 hora y 20 minutos
Número de participantes	9
Composición	Género mixto. Llegados al barrio hace menos de 20 años, entre 30 y 55 años. Clase media-alta.

5. Discusión de resultados

La terminología que emplearemos a lo largo de esta sección y, mucho más importante, la filosofía de análisis tras estos conceptos, va a partir de los planteamientos recogidos en el más que recomendable texto "Análisis sociológico del sistema de discursos" (CONDE, 2009)[4]. El análisis sociológico del sistema de discursos se enmarca en los intentos de medir la realidad desde una mirada cualitativa, en una línea en la que encontramos el análisis de contenido, el análisis por categorías o el análisis estructural.

Pero tiene algunas características que lo diferencian de estas tendencias. De inicio, su unidad de análisis es el corpus de textos, el conjunto de todos los materiales a analizar, abordados simultáneamente y en diálogo constante. Además, los textos con los que trabaja no están específicamente codificados. Es decir, que no son noticias, ni artículos, ni cuentos… todos ellos objetos recurrentes de diversas formas de análisis cualitativo. Son escritos que tienen unos códigos propios y previos. En cambio, el análisis sociológico del sistema de discursos está pensado para trabajar con transcripciones de grupos de discusión. Al ser reuniones que fuerzan a interactuar y reflexionar en torno a un tema fijo a personas que no se conocen previamente, existe codificación del lenguaje y las ideas sólo a niveles muy básicos. Son más expresivos y por ello el análisis debe tender a ser ad hoc, según el caso. Lo cual no significa que no se puedan formalizar una serie de pautas, pero sitúa el énfasis en el contexto y la dimensión pragmática, más que en la estandarización del método.

5.1. Los estilos discursivos

Con esta denominación vamos a abordar las formas expresivas e idiosincrásicas singulares de cada grupo. No son más que la plasmación de la idea que esbozábamos anteriormente: los discursos reflejan la posición social del que los emite y las pautas culturales propias de tal entorno. Al haberse reunido a un grupo de clase trabajadora/media-baja y otro de clase

[4] Ideas que además pudieron desarrollarse y debatirse en el taller "El análisis del discurso en la investigación cualitativa", impartido por el propio Fernando Conde, a quien deseamos expresar nuestro más sincero agradecimiento.

media/media-alta, vamos a poder apreciar el desarrollo diferencial de la dinámica del grupo, según las culturas de clase. La primera y más evidente de las diferencias está en el propio habla. Mientras el grupo de habitantes originarios del barrio se caracteriza por un habla homogénea con un marcado acento[5], los nuevos habitantes presentan una variedad tan amplia como sus orígenes (procedentes de diversas zonas de España y que incluyen además a un extranjero procedente de la Unión Europea).

Más interesante es la dinámica que se estableció en cada uno de los grupos. Los albaicineros originarios intervienen de una forma algo abigarrada, interrumpiendo con frecuencia para apostillar lo dicho por otro contertulio o mostrar su acuerdo. Recurren con frecuencia a los gestos para remarcar sus afirmaciones (golpes en la mesa, palmadas, etc.). Son en definitiva, más espontáneos y expresivos, en la línea de lo que podría denominarse como una cultura obrera de base. Los albaicineros de nuevo cuño son mucho más ordenados en cuanto al turno de palabra, y cuidadosos en el trato, como corresponde a su cultura de clase media profesional, expresando el conflicto de forma más soterrada. Estas diferencias culturales son transversales a cualquier investigación social, y no es el objetivo de este trabajo profundizar en ellas. Pero sin embargo es importante reseñarlas, ya que van a ir apareciendo sistemáticamente en cada fragmento de texto -o verbatim- (CONDE, 2009).

Para muestra un botón. La cuestión de género no se hizo explícita en el grupo de clases medias, pero en el grupo de clases trabajadoras la conversación se inició de la siguiente manera (dejamos al lector la valoración de los roles de género que implican estas tres frases):

- *¡Venga! Ya podéis empezar las mujeres (Risas).*
- *¡Ay, los hombres!*
- *Nos dan paso, a las mujeres nos dan paso.*

5.2. Posiciones discursivas

Lo primero que debemos identificar en un texto o conjunto de textos son las posiciones discursivas, que no es otra cosa que saber quién habla, desde qué posición, en nombre de quién. No hay que confundir estas posiciones con los criterios de diseño de los grupos, las posiciones discursivas pueden ser mucho más complejas y en ocasiones, inesperadas. En el caso de los grupos de discusión que hemos realizado, desde el inicio se vio claramente en ambos la existencia de tensiones internas en el seno de ambos. Los estudios sobre gentrification a menudo han tendido a homogeneizar a los actores implicados, con posturas mutuamente enfrentadas y pocas fisuras entre sí.

[5] El albaicinero, que es propio del barrio, y distinto del que puede escucharse en otras partes de la ciudad.

La realidad que revelan los grupos de discusión es bien distinta. Entre los habitantes originarios, podemos identificar dos posiciones distintas. Los de corte más tradicional, que se corresponden además con las personas de edad más avanzada y los que tiene posturas que podríamos denominar "reformistas", jóvenes y de posición más cercana a la clase media, a causa de la movilidad social. La explicación de esta división la encontramos en la propia historia del barrio: los tradicionales tienen como referencia el barrio tal como era en su infancia y juventud, con una perspectiva nostálgica y crítica con los cambios recientes. Para los más jóvenes, que han conocido un barrio en transformación (acelerada en los 90, pero que viene desde el periodo anterior) la máxima parece ser "renovarse o morir", debiendo optar por marcharse o adaptarse a la nueva realidad del Albaicín. Teniendo en cuenta su profesión e ingresos, algunos se encuentran más próximos socialmente a los habitantes de nueva llegada que a sus vecinos originarios, lo que lleva a un mayor entendimiento de sus postulados.

Entre las clases medias, tampoco hay una visión única de la realidad del barrio ni sobre cómo debería evolucionar en el futuro. Una parte coinciden con los gentrificadores descritos en otros estudios: interesados en las ventajas de la centralidad, la vida urbana y la recuperación de zonas y edificios con un valor patrimonial e histórico. Podemos identificarlos como "gentrificadores clásicos". Pero también ha aparecido una visión opuesta en muchos sentidos, expresada en una expresión repetida con asiduidad: "*Es un pueblo dentro de la ciudad*" (grupo de originarios y de nueva llegada). Desde esta posición, es mucho más importante la tranquilidad, las relaciones con los vecinos y el carácter menos urbano del Albaicín (constantemente se habla de las flores, los pájaros, la calidad del aire). Oyéndolos expresarse muchas veces parece que más que un traslado en el *espacio*, pretenden al mudarse a la zona un viaje en el *tiempo*, a una forma de vida anterior. Aunque formalmente también son gentrificadores, por sus concepciones sobre el barrio y estilo de vida, quizá les cuadre más la denominación de "suburbanitas urbanos".

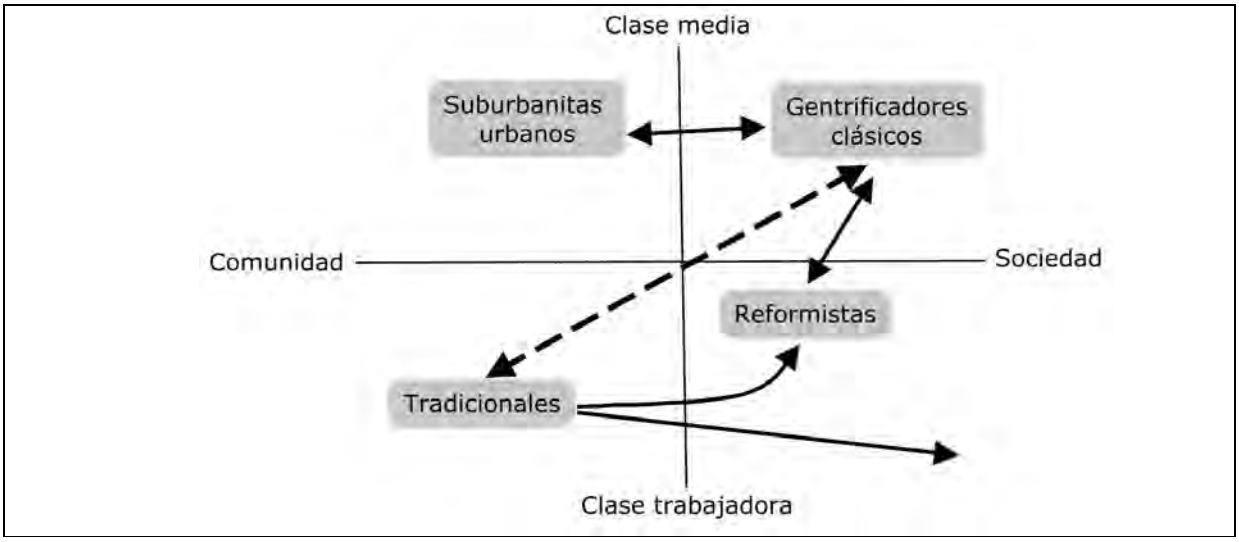
Tanto los reformistas como los suburbanitas urbanos se encuentran fuera de los papeles que la teoría clásica sobre la gentrification les otorga, en función de su lugar en el conflicto y su clase social. Están en una situación compleja, que se asemeja un tanto al concepto de posiciones contradictorias de clase (OLIN WRIGHT, 1994). Sería preciso ahondar mucho más en ellas para comprender sus causas y efectos sobre el conflicto social en el barrio, pero consideramos que los siguientes puntos contribuirán a completar la imagen de tales colectivos.

5.3. Configuraciones narrativas

Las configuraciones narrativas van a funcionar como los hilos conductores de lectura de los textos. Consisten en establecer un principio de polarización (CONDE, 2009:168) en función de las dimensiones esenciales del fenómeno, tratando de poner en relación texto, contexto y objetivos de investigación. En las investigaciones sobre gentrification hay una narrativa aceptada pero ciertamente lineal, que consiste en la sustitución de los habitantes originarios por los gentrificadores. En esta relación el elemento clave es la clase social. Pero la existencia de las posiciones encontradas dentro de los integrantes de cada clase nos induce a pensar que existe otra dimensión que no estamos teniendo en cuenta.

Empleando uno de los binomios clásicos de las ciencias sociales, establecido por Tönnies en el siglo XIX, podríamos denominar a esta segunda dimensión sociedad/comunidad. A grandes rasgos, se caracteriza la comunidad como la forma de vida dominada por las afinidades y relaciones personales, cuyas instituciones principales son la familia y la iglesia. Por otro lado, la sociedad se rige por pautas racionales y acuerdos de intereses, y su institución emblemática es la fábrica, el entorno de trabajo. Si situamos ambas dimensiones como ejes de coordenadas y localizamos en ellas las posiciones discursivas, obtenemos la siguiente figura.

Figura 2. Posiciones discursivas y configuraciones narrativas en el Albaicín



Fuente: Elaboración propia

La flecha discontinua representa la relación clásica. La generación de albaicineros originarios más jóvenes, ante las dificultades para acceder a una vivienda en el barrio, tiende a mudarse fuera. Si pueden permitirse una vivienda dentro del barrio, probablemente han logrado un estatus de clase

media, lo que los acerca y relaciona con los gentrificadores. Los suburbanitas urbanos son quizá el grupo más aislado, por su búsqueda de la tranquilidad, pero establecen relaciones, especialmente entre ellos y con los gentrificadores gracias a instituciones compartidas, en las que el colegio de los hijos juega un papel crucial.

5.4. El análisis de los espacios semánticos

La estructura de posiciones ordenadas según las configuraciones narrativas plasmada en la figura anterior delimita una serie de espacios semánticos, asociaciones y agrupaciones de elementos del diálogo que son propios de un grupo o posición específica. Es decir, que cuando los participantes en los grupos intervienen desde cada uno de los cuatro cuadrantes, van a emplear términos distintos, expresiones específicas, van a tender a mencionar una serie de ideas en conexión (o separadas).

El análisis de los espacios semánticos es un trabajo detallista y complejo, que no es posible incluir en un texto breve como el que nos ocupa. Pero aún así nos gustaría mostrar algunos ejemplos de las diferencias entre los campos semánticos que hemos definido. Para ello, en el siguiente cuadro se recogen las ideas dominantes en torno a cuatro cuestiones generales.

Cuadro 1. Espacios semánticos: algunos ejemplos

TEMA	TRADICIONALES	REFORMISTAS	SUBURBANITAS URBANOS	GENTRIFICADORES CLÁSICOS
Vivienda tipo	*Casa vecinos*	Urbanizaciones próximas	Carmen	Casa rehabilitada
Razón de vivir allí	Arraigo (*de pura cepa*)	*Es un lujo*	Huida urbana	Libre elección
Visión de los cambios	Negativa	Positiva	*Desnaturaliza*	Necesario
¿Qué es el barrio?	Redes sociales próximas (*la gente*)	Estilo de vida	Paisaje	Entorno patrimonial (*las casas*)

Fuente: Elaboración propia. En cursiva las expresiones tomadas literalmente de los textos.

La lectura por filas destaca las diferencias, la lectura por columnas en cambio sirve para reconstruir la visión de cada grupo. Los tradicionales consideran que la forma de vivir característica del Albaicín eran las casas de vecinos, viviendas con servicios colectivos con una altísima ocupación y que hoy en día casi han desaparecido. Se consideran arraigados en la zona y rechazan las transformaciones más recientes, que están destruyendo el barrio en el sentido que le otorgan: el conjunto de personas y relaciones sociales que albergaba.

Los reformistas consideran el vivir en el Albaicín como un lujo, destacando en la expresión lo gravoso que resulta (no sólo en términos económicos, sino en la forma de vivir). Consideran que los cambios han tenido efectos positivos ante

la degradación de la que partía el entorno. Su vivienda ideal se localiza en las urbanizaciones de los alrededores, en las cuales pueden seguir disfrutando de lo que ellos entienden por barrio: un estilo de vida diferente a otras partes de la ciudad.

Los suburbanitas urbanos llegan procedentes de una huida de la ciudad más típica, y eligen para vivir la vivienda que más permite lograr la paz y el asilamiento, el carmen (grandes casas con jardines-huertos en el seno del barrio, con una larga tradición histórica y que se caracterizan además por ofrecer al exterior sólo muros lisos). Los cambios en el barrio producen su desnaturalización, en sus propias palabras, lo que resalta su percepción del mismo como un paisaje.

Los gentrificadores clásicos tienen claro que viven en el Albaicín por elección, motivados sobre todo por su aprecio al entorno construido, el patrimonio monumental. Para ellos, la degradación del barrio, la destrucción de las casas, es un hecho grave, por lo que los cambios en el barrio son necesarios para preservarlas. Es por esto mismo que prefieren habitar viviendas antiguas rehabilitadas.

6. Conclusiones

La literatura sobre la gentrification ha tendido a tratar a sus beneficiarios y sus damnificados como grupos homogéneos en conflicto, enfrentados por una cuestión de clase social. Nuestro estudio sobre los discursos ligados al cambio en el barrio del Albaicín revela algunas fisuras y nuevas alianzas entre los diferentes grupos presentes en el barrio, en función de un segundo eje, que hemos agrupado bajo la denominación sociedad/comunidad. Esta dimensión engloba unos objetivos, unas expectativas y en su sentido más amplio, unos proyectos de ciudad distintos. Es imprescindible comprender esta complejidad[6] a la hora de trazar planes de intervención o plantear diseños urbanísticos para el futuro.

Bibliografía

ALONSO, L.E. (1998) *La mirada cualitativa en sociología*. Fundamentos, Madrid.

CONDE GUTIÉRREZ DEL ÁLAMO, F. (2009) *Análisis sociológico del sistema de discursos*. Cuadernos metodológicos, 43. CIS, Madrid.

[6] Complejidad que no puede además reducirse a los dos grupos más importantes en la evolución del barrio: originarios y gentrificadores. Estudiantes, artistas del flamenco, musulmanes, gitanos, bohemios o pequeños comerciantes son actores significativos y con visiones del fenómeno diversas. El análisis de los textos procedentes de los grupos de discusión se complementará con entrevistas abiertas a representantes de estas formas de vida, buscando lograr una perspectiva lo más amplia posible.

DUQUE CALVACHE, R. (2010) "La difusión del concepto *gentrification* en España: Reflexión teórica y debate terminológico". *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. (Pendiente de publicación)

HAMNETT, C. "Gentrification and residential location theory: a review and assessment", en HERBERT D. y JOHNSTON R.J (eds) *Geography and the urban environment: Progress in research and application,* vol.6. Londres: Wiley, 1984.

IBÁÑEZ, J. (1979) *Más allá de la Sociología. El grupo de discusión, teoría y crítica*. Siglo XXI, Madrid.

IBÁÑEZ, J. (2000a). "Perspectivas de la investigación social: el diseño en las tres perspectivas" en GARCÍA FERRANDO, M. IBÁÑEZ, J. Y ALVIRA, F. (eds) *El análisis de la realidad social*. Métodos y técnicas de investigación. 3ª edición. Alianza Editorial, Madrid.

IBÁÑEZ, J. (2000b). "Cómo se realiza una investigación mediante grupos de discusión" en GARCÍA FERRANDO, M. IBÁÑEZ, J. Y ALVIRA, F. (eds) *El análisis de la realidad social*. Métodos y técnicas de investigación. 3ª edición. Alianza Editorial, Madrid.

OLIN WRIGHT, E. (1994) *Clases*. Siglo XXI de España, Madrid .

ORTÍ, A. (2000). "La apertura y el enfoque cualitativo o estructural: la entrevista abierta semidirectiva y la discusión de grupo" en GARCÍA FERRANDO, M. IBÁÑEZ, J. Y ALVIRA, F. (eds) *El análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de investigación*. 3ª edición. Alianza Editorial, Madrid.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

LA IRRUPCIÓN DEL PROCESO URBANO EN LOS ESPACIOS RURALES. CARACTERÍSTICAS Y CONSECUENCIAS DE UNA NUEVA FORMA DE RELACIÓN ENTRE TERRITORIO Y ECONOMÍA

Federico Benjamín GALACHO JIMÉNEZ
Departamento de Geografía
Universidad de Málaga

1. Introducción

Durante los últimos decenios los espacios rurales se están viendo sometidos a un proceso de urbanización cada vez más acelerado al albor del furor urbanístico. El fenómeno es intenso sobre los espacios considerados como áreas de transición rural-urbana en las que la funcionalidad rural aun es predominante y se diluye hacia las áreas consideradas como rurales profundas. La implantación de los usos urbanos no se realiza mediante una integración ordenada en el territorio, sino todo lo contrario, de modo espontáneo, desordenado y no planificado siguiendo el modelo de expansión suburbana difusa o rururbanización. Esta situación está introduciendo transformaciones irreversibles tanto sociales como territoriales a través del proceso de desactivación de los espacios rurales y naturales.

Bajo esta perspectiva, los espacios rurales, considerados frágiles y vulnerables, presentarán caracteres diferenciales debidos esencialmente a la intensidad con que se presenten en ellos las actividades económicas, resultando tanto más evidentes cuando más nítida sea la diferenciación productiva. De esta manera, estos rasgos diferenciales en la irrupción del proceso urbano estarán en relación directa de su cercanía o lejanía a los espacios urbanos o áreas metropolitanas más dinámicas. Por tanto, sería erróneo entender como uniforme la problemática del espacio rural. Para evitar caer en este error vamos a centrar nuestro análisis en los ámbitos de transición rural-urbana del sur de España según la denominación expuesta en el estudio realizado por Pedregal et al. (2006) para el conjunto de Andalucía.

En esta comunicación partiremos de la consideración de que para entender las causas del proceso urbano en el marco geográfico mencionado es fundamental observar tres factores: la evolución de la actividad agraria, la intensidad de las actividades económicas relacionadas con el desarrollo de turístico, concretamente: la demanda de segundas viviendas, alojamientos e instalaciones en el espacio rural no relacionadas con la actividad agraria; y por último, las acuciantes necesidades de desarrollo económico de la mayoría de los municipios rurales.

2. Factores que intervienen en la irrupción del proceso urbano en los espacios rurales

2.1. La evolución de la actividad agraria

Uno de los factores que determina el nivel de irrupción del proceso urbano en los ámbitos rurales considerados de transición rural-urbana es la evolución de la actividad agraria en dichos espacios. Se parte del hecho de que en estas zonas las actividades económicas han estado vinculadas secularmente a los usos agrarios y ganaderos y que el modelo de ocupación se ha venido adaptando históricamente para explotar los recursos de la manera más rentable posible. Durante las últimas décadas, las modificaciones de las estructuras y de la actividad agraria en el sur de España se han fundamentado en un proceso de transformación de una agricultura tradicional a otra competitiva de mercado (Larrubia, 1991 y 2008). La característica principal ha venido siendo la constante y continua ampliación del espacio regado en detrimento del secano (Navarro y Larrubia, 2008), principalmente con dedicación a sistemas de producción que buscan una alta rentabilidad como los cultivos bajo plástico de la costa onubense, los invernaderos almerienses o los cultivos subtropicales de la costa malagueña y granadina.

Los artífices principales de estas transformaciones, o las de mayor magnitud si se quiere, no han sido los agricultores tradicionales sino otros grupos sociales y económicos que han invertido en suelo con diversas finalidades y han impuesto una estructura empresarial en sentido amplio. Podemos citar un claro ejemplo de esto: el caso del grupo inmobiliario SALSA (Sociedad Azucarera Larios, S.A.) que opera en la costa oriental de la provincia de Málaga. Según información tomada de la Web corporativa: http://www.salsa.es., la empresa fue fundada por la familia Larios en 1880, habiéndose diversificado en áreas como la promoción inmobiliaria, los arrendamientos urbanos, las explotaciones agrícolas y la explotación hotelera. Esta es la forma que adquiere hoy una tradición empresarial cuyos miembros de la familia Larios participaron en iniciativas como la Compañía Textil Malagueña, el Banco de Málaga o el Ferrocarril Málaga-Córdoba. En 1890, miembros de la misma familia fundan la Sociedad Azucarera Larios, S.A., embrión de la actual SALSA, que llegó a tener 14 fábricas de azúcar y más de 10.000 Ha. de cultivo de caña. Tras cesar la producción de la caña por circunstancias coyunturales a nivel mundial, se inicia la explotación empresarial de activos. En los años 90 se definen nuevas estrategias de actividad económica y la dedicación empresarial se diversifica a áreas como las reservas de suelo (más de 10 millones de metros cuadrados a lo largo de la Costa del Sol Oriental y suelo clasificado para más de 6.000 viviendas, y con suelo en diversas fases de clasificación para otras 10.000), los arrendamientos rústicos y agrícola (como forma de rentabilizar un patrimonio que hoy se desarrolla en aprovechamientos urbanísticos y

turísticos) y la producción de frutos subtropicales (principalmente desde la perspectiva comercial y transformadora).

Por su parte, los agricultores tradicionales han venido desarrollando el cultivo de regadío en huertas y se han orientado a la agricultura bajo plástico. Las huertas son explotaciones familiares en las cuales se siembra toda clase de hortalizas: tomates, pimientos, judías, berenjenas, pepinos, boniatos, etc. La producción que se obtiene es importante, la cual suele destinarse a la venta en los mercados locales. La agricultura bajo plástico se dedica también a la producción hortícola, con ella los rendimientos son extraordinariamente muy superiores a los que se obtienen en las huertas, llegándose a producir de 3 a 4 cosechas anuales. Sin embargo, estos tipos de cultivos se muestran excepcionalmente vulnerables a las oscilaciones y movimientos especulativos de los mercados y a la presión por el uso del suelo para otros fines.

El inicio del proceso de transformación de la actividad agraria mediante la intensificación del cultivo a través de la ampliación del espacio regado vino a coincidir en el tiempo con la irrupción de la actividad turística en los espacios litorales centrada en la construcción de edificios para apartamentos y en una oferta complementaria de servicios de restauración y comercio. La combinación de ambos hechos producirá una importante demanda de mano de obra. La horticultura de la costa absorberá la mano de obra antigua en paro encubierto y demandará nuevos efectivos de ocupación temporal para la recogida de la cosecha. Por su parte, la construcción y los servicios derivados de la irrupción del turismo también supondrán una nueva fuente de empleo. Serán los pueblos situados en los espacios rurales del interior más cercanos, los que suministren esta mano de obra. En este caso, los antiguos agricultores de estos pueblos pasarán a serlo a tiempo parcial o incluso a abandonar sus tierras (principalmente cuando se tratara de cultivos de secano). Los agricultores con propiedades en la costa, donde empieza a producirse con mayor intensidad la lucha por el suelo, procederán de distintas formas. En unos casos, estos agricultores venderán tierras marginales y dedicaran el dinero conseguido a transformar sus explotaciones mediante la introducción de cultivos lo más rentables posibles, así empiezan a surgir los primeros invernaderos y enarenados. Y en otros casos, venderán buenas tierras para el cultivo y no invertirán en agricultura; en este caso cuando se trata de agricultores de edad avanzada sin descendientes dispuestos a seguir con la actividad agrícola; en este caso, estos descendientes serán los más beneficiados ya que recibirán las plusvalías de la venta del suelo que reinvertirán principalmente en actividades relacionadas con la construcción, bien creando empresas relacionadas con ella o convirtiéndose en pequeños constructores.

En esta dinámica empresarial y de empleo, la construcción irá ganando terreno a la agricultura y finalmente, la expansión hortícola se verá frenada por la crisis de la mano de obra, la crisis de los precios de los productos y el aumento de los precios del suelo, produciéndose consecuentemente un progresivo abandono de la dedicación agraria y dándose una dedicación a

tiempo completo en la construcción. Serán entonces cuando aparezcan nuevos cultivos de poca exigencia de mano de obra. Se inicia un nuevo ciclo, el de los cultivos subtropicales: aguacate, mango, chirimoyo, etc. Pero esta vez no serán los agricultores los precursores de estos cambios. Los más activos seguirán impulsando el cultivo mediante invernaderos y los más tradicionales continuarán con los cultivos hortícolas. Los pioneros serán personas provenientes de profesiones liberales y pequeños empresarios que se han enriquecido con la construcción, antiguos agricultores o descendientes de ellos en muchos casos. Estos últimos extenderán el cultivo de subtropicales en media o una ha, junto a su chalet y entenderán esta nueva iniciativa como una inversión. A esta inercia se unirán los agricultores a tiempo parcial, siendo difícil establecer el límite entre los jornaleros y los pequeños propietarios y sus ayudas familiares. De cualquier manera, los nuevos cultivos se dedicarán prioritariamente a la exportación para el abastecimiento del mercado europeo y al mercado local en menor medida. Por otra parte, en el ámbito de la montaña cercana: muy erosionada, de fuertes pendientes y profundos encajamientos, la actividad agraria se dedicará tradicionalmente a los cultivos leñosos de secano sobre un minifundismo extremo, permaneciendo en estos momentos los cultivos de la vid, el almendro y el olivo.

Dada la enorme diferencia de rentabilidad entre el secano y el regadío, el secano se ha venido abandonando al mismo tiempo que el de regadío de tipo intensivo se iba extendiendo. Pero no debe entender que se produce un proceso de sustitución de unos por otros, regadío por secano, sino que en la mayoría de los casos lo característica será la aparición y extensión de un fuerte desarrollo residencial en diseminado sobre las tierras de secano, asociado a excepcionales características climáticas y paisajísticas. Durante las últimas décadas una fuerte demanda de población extranjera ha venido adquiriendo las tierras de secano para un nuevo uso ligado a nuevos modos de vida: la vivienda en el medio rural con codiciadas vistas panorámicas.

Lo que hará imposible cuando iniciativa de reorientación de los cultivos de secano al no poder competir con los beneficios proporcionados por la segunda residencia fruto del desarrollo de la actividad turística. La precariedad y la escasa rentabilidad del secano en estas zonas y las propias características de la estructura parcelaria de la tierra han facilitado la transición a este nuevo modelo de ocupación espacial. El agricultor vende sus tierras en un proceso bien acogido por la población en general y promovido por los ayuntamientos, que ve en ello la posibilidad de una mejora de sus condiciones económicas y al mismo tiempo, una fuente de empleo en el sector de la construcción, ya que paralela a la venta de la tierra se inicia un proceso de construcción de la vivienda o viviendas correspondientes.

En la época actual, la actividad agraria más rentable pasa por momentos de crisis que hacen peligrar su continuidad y que derivan en un progresivo abandono de la actividad. El mantenimiento de los cultivos

tradicionales que han venido singularizando el paisaje y la introducción de cultivos subtropicales en la zona costera, que en cierta medida introducen un valor de calidad ambiental en una zona tan degradada y deforestada, peligran con cada revisión de planeamiento. El desarrollo de la construcción, tanto en el litoral como el interior, se realiza a través de un modelo de sustitución o de superposición de usos y no de compatibilización. Ejemplo de ello es que en los documentos de planeamiento los suelos de dedicación agricultura no son valorados en cuanto a la funcionalidad que realizan sino que pasan a ser reservas de suelo para el proceso urbano; mientras que antes se protegían por sus cualidades agrícolas, ahora estas mismas cualidades ya no son motivos para su protección.

2.2. Las actividades económicas relacionadas con la actividad turística en el espacio rural

La demanda de segundas viviendas, alojamientos e instalaciones en el espacio rural no relacionadas con la actividad agraria sino con la actividad turística (en sentido amplio) está caracterizando la irrupción del proceso urbano en los ámbitos rurales objeto de esta comunicación. Sus peculiaridades determinan en la mayoría de los casos un auge excepcional de la actividad constructiva. De esta manera, se cataloga como actividad turística la mera actividad residencial frente a los usos más netamente turísticos de alojamientos rurales, establecimientos recreativos, etc. O en su caso, se enmascara como alojamientos turísticos lo que en realidad es una oferta residencial encubierta, en muchas ocasiones de carácter alegal. De hecho, que en la mayoría de los espacios rurales la actividad turística adolezca de una oferta complementaria planificada demuestra esta circunstancia. De tal manera que la actividad que se desarrolla se aleja considerablemente de modelos sostenibles de desarrollo.

Figura 1. Construcciones en el medio rural no vinculadas a explotaciones agrarias

(Ocupación indiscriminada del espacio rural con usos expresamente prohibidos por las distintas leyes del suelo, pero que ahora exigen una ordenación urbanística, al prevalecer la vertiente residencial sobre cualquier otra)

Así, la situación territorial se ha caracterizado por la conversión de muchas viviendas rurales tradicionales en vivienda de ocupación temporal de segunda residencia que posteriormente han pasado a ser viviendas ocupadas de modo permanente o al menos durante gran parte del año. Cuando se ha acabado las existentes se construyeron nuevas. Este fenómeno que tiene sus primeras manifestaciones en los años 70 del siglo pasado, empezó a manifestarse con especial fuerza e incidencia en las últimas décadas del siglo XX, alcanzando su punto de máximo desarrollo a finales de la década de los 90. Estas situaciones y la evolución acaecida de este fenómeno en el medio rural han tenido una fuerza similar a los procesos urbanos producidos en las áreas periféricas de las grandes metrópolis de la península.

La actividad residencial turística es, en buena medida, consecuencia del atractivo que supone este territorio y de una demanda en auge que ha venido superando la actual oferta (al menos hasta la crisis actual), relanzada por: la disponibilidad de suelo en buena posición respecto al borde litoral y su coste relativo inferior respecto a dicho borde. El modelo turístico quedará definido por una doble fisonomía de ocupación territorial de este espacio rural: por un lado, aparecen iniciativas de turismo rural tradicional (hotelería rural, casas rurales, etc.) y, por otro, un turismo difuso protagonizado por extranjeros que aprovechan el diseminado rural existente para su rehabilitación o que apoyándose en este, crean nuevas viviendas en formas de casas populares, que se utilizan como primera o segunda residencia. Esta situación ha supuesto un incremento de la población estable en estos ámbitos rurales de carácter no autóctono.

Podemos como ejemplo, la denominada comarca de la Axarquía que se localiza en la zona oriental de la provincia de Málaga, abarcando una extensión de 1.023,72 km² de costa e interior y con una población empadronada en 2008 de 198.357 habitantes (el 14 % de la población en el 12,68 % de la superficie provincial) y que engloba a 31 municipios. En este ámbito geográfico, la población en diseminado en el año 2006 ascendía al 20,61% del total de la población de la comarca, alcanzando valores por encima del 30% en muchos municipios. Espacialmente este proceso ha supuesto un aumento continuo de nuevas residencias, bien en la forma referida de diseminados o bien por medio de urbanizaciones de nueva construcción (fundamentalmente en los espacios más cercanos a la costa) y, socialmente, un incremento notable de la actividad constructiva, en la que se ha basado casi en exclusiva el modelo productivo de los municipios del interior de la comarca.

Atendiendo a la variable demográfica mencionada, según el POT de Costa del Sol Oriental (POT Costa Oriental, 2006), el espacio litoral oriental de la provincia de Málaga, y por extensión la zona de interior, está siendo utilizado por residentes temporales y veraneantes y, en menor medida, por excursionistas en actividades informales y turistas. Una parte de los

veraneantes y residentes temporales que utilizan el parque de viviendas de temporada es de origen extranjero, es una demanda que ha crecido en demasía en los últimos años: en la zona de interior de costa oriental de Málaga, la población residente extranjera ha pasado de suponer el 3,44% del total de residentes en 1996 a suponer casi el 17% en 2006, valores similares que en el ámbito costero, donde se han incrementado pasando a ser del 7,29% en el año 1996 al 16.47% del 2006. A escala municipal los datos son igualmente reveladores ya que aparecen municipios donde la población extranjera ha pasado de ser prácticamente inexistente en 1996 a suponer casi el 15% de la población residente diez años después (Almáchar, Árchez, Arenas, Benamargosa, Cútar, etc.), inclusive hay municipios donde más del 25% de la población residente es extranjera (Alcaucín, Árchez, Canillas de Albaida, Comares, Cómpeta, Frigiliana, Nerja, Sayalonga, Sedella, Torrox, la Viñuela).

2.3. La necesidad de desarrollo económico

Enlazando los dos factores anteriores en su evolución: actividad agraria y actividad turística, encontramos que los municipios situados en los áreas de transición rural-urbana han venido sufriendo un proceso desigual de desarrollo y ocupación territorial, proceso relacionado en gran medida con su localización o proximidad respecto a los espacios urbanos y litorales más dinámicos, pero también según las orientaciones agrarias, los matices de sus estructuras sociales, el diferente grado de urbanización y la variable diversificación de le economía rural (Ocaña *et alii*, 1998).

Para las distintas culturas geográficas el espacio rural ha sido un espacio singular, que se sustentaba sobre elementos paisajísticos particulares y propios, donde las actividades productivas se han dedicado tradicionalmente al sector primario y cuyas estructura social derivaba directamente de las peculiaridades de las actividades. Sin embargo, de hace años es patente la crisis productiva, demográfica y funcional del espacio rural. Este hecho le hace especialmente vulnerable a las consecuencias de las funciones que se le quieren atribuir desde el medio urbano, aún más cuando éstas proceden de un medio en el que la diversidad, densidad e intensidad de los usos es extremadamente diferente y dinámica. Nos situamos en un modelo en el que los lugares pueden ser clasificados por las diferencias sociales, funcionales y territoriales establecidas por las actividades económicas; tales rasgos diferenciales son de orden cuantitativo y también cualitativo (Ocaña *et alii*, 1998). La realidad es que este espacio rural ha venido sufriendo un proceso de empobrecimiento económico y demográfico de profundas repercusiones sociales. Como exponen (Ocaña *et alii*, 1998: 10): "*los rasgos específicos de las actividades rurales han concretado también rasgos peculiares de la sociedad rural*".

Durante los últimos años, las fuerzas del mercado, sobre todo las del mercado inmobiliario, han intensificado sus estrategias de ocupación de este espacio rural, tras la saturación de los espacios urbanos litorales y la

elevación del coste del suelo en estas zonas. El potencial de estos espacios pasa ahora a provenir de las expectativas de revalorización y alcance de las plusvalías que pueda generar en su incorporación al proceso urbano, bien como suelos con expectativas de desarrollo urbanístico o como producto urbanístico en sí mismo. Por otra parte, se encuentra la valoración que la sociedad urbana hace del espacio rural desde una perspectiva de uso ambiental y recreativo, lo cual se relaciona con el auge de la implantación de actividades turístico-recreativas y turismo rural dependientes de los recursos naturales y de los bienes culturales y patrimoniales (monumentales, arqueológicos, etc.), fenómeno en alza del que se derivan importantes consecuencias territoriales y socioeconómicas.

Esta tesitura ha sido aprovechada por los ayuntamientos rurales para fundamentar el desarrollo económico de sus municipios, lo que ha derivado en una situación territorial en la que cualquier iniciativa ha tenido cabida: legal o ilegalmente; lo exponen con gran acierto Yus y Torres (2010) para el ámbito de referencia. Aquí hay que destacar dos cuestiones: una, las enormes implicaciones sociales que tiene el ser alcalde de un municipio rural de pequeñas dimensiones y otra, ¿cómo evitar que un municipio se quede al margen cuando ve que sus vecinos se enriquecen con la especulación urbanística?. Así, la necesidad de desarrollo económico ha sido la coartada política para no sólo permitir, sino alentar, la introducción del proceso urbano en el espacio rural, el cual en la mayoría de los casos no se ha realizado acorde a planificación alguna. El sector inmobiliario aprovechando esta coyuntura y mediante el uso abusivo del planeamiento urbanístico en unos casos, o sin él en otros, está llevando a cabo la captación de suelo para la construcción a costa de todos los suelos agrícolas y forestales, incluso si la actividad agrícola presente tasas de rentabilidad nada despreciables como es el caso de muchas zonas del sur de España.

3. El papel del planeamiento urbanístico

En este marco, el planeamiento urbanístico como instrumento principal para regular la ocupación del territorio municipal no ha sido capaz de hacerlo y ha dejado al espacio rural, que conforma la mayoría de este territorio, al arbitrio de las iniciativas del mercado. En unos casos por los propios fundamentos de su redacción, dada su escasa intencionalidad a la hora de establecer la puesta en valor de los espacios rurales y naturales en el contexto territorial municipal (Alberdi, 2009); y en otros, por su ineficacia a la hora de establecer el uso más adecuado en los espacios rurales según las características de cada zona o de preservar del proceso constructivo los espacios con otros valores y potencialidades distintas a la urbanística como son los de vocación forestal o las zonas agrícolas de especial interés. El argumento ha venido siendo que la vocación forestal no es algo tangible y que el uso agrícola esta en declive o crisis permanente.

Otro aspecto relevante referido al planeamiento urbanístico es su inexistencia en muchos municipios rurales. Valga como ejemplo el ya

expuesto de la comarca malagueña de la Axarquía; en la actualidad de los 31 municipios que forman dicha comarca, 10 municipios han carecido de documentos de planeamiento: Plan General de Ordenación Urbana o Normas Subsidiarias. A los que hay que sumar 6 municipios que sólo han dispuesto de Delimitación de Suelo Urbano y que por tanto, no han tenido regulada la ocupación del resto del territorio municipal, coincidente principalmente con el espacio rural. De esta manera, la superficie de suelo sin planeamiento se extiende a 370,51 km² (el 36,19 % de la superficie de la comarca). Del conjunto de los municipios ninguno tiene adaptado su planeamiento a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (Ley 7/2002, de 17 de diciembre), casi ocho años después y a lo que están obligados.

El hecho de que ninguno de los municipios de la comarca con planeamiento vigente lo haya adaptado a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía como era preceptivo, evidencia importantes diferencias de criterio entre como se ha venido desarrollando la ocupación del territorio durante los últimos años y cómo pretende la Ley que se haga, de tal manera que las disposiciones actuales de dicha Ley y las revisiones de planeamiento tiene difícil encaje al dejar al descubierto un gran número de irregularidades urbanísticas.

La ausencia de cualquier herramienta de planeamiento urbanístico o la gestión ineficaz del mismo propicia en todos los espacios y en los espacios rurales aún más, el desorden territorial, la creación de estructuras basadas en las irregularidades urbanísticas y los presuntos casos de corrupción. También esta circunstancia tiene una incidencia directa sobre los intereses generales de la población ya que no hay instrumento alguno para atender cuestiones fundamentales como la dotación de sistemas generales y equipamientos adecuados, la existencia de reservas para vivienda protegida, la recuperación para la comunidad de las plusvalías generadas por la actividad urbanística, la carencia de normas sustantivas aplicables al suelo no urbanizable o el adecuado tratamiento urbanístico del núcleo urbano y sus zonas de ensanche. La ausencia de planeamiento coincide además, en la mayoría de las ocasiones, con una difícil situación de indisciplina urbanística respecto a la legislación vigente, lo que ha derivado en un alto índice de litigiosidad respecto a otros territorios. No obstante, no hay que entender que en el resto de los municipios con planeamiento vigente la situación territorial haya sido distinta, dado que el interés reinante ha sido el desarrollo económico a través del desarrollo urbanístico sin entrar en consideraciones algunas de carácter ambiental.

4. Conclusiones

El modelo de expansión suburbana difusa o rururbanización, concretamente el modelo de desarrollo residencial disperso en el espacio rural, se debe relacionar directamente con un modelo de desarrollo territorial altamente insostenible e impactante sobre este medio. Debido a sus propias características, la gestión de las infraestructuras es altamente ineficiente, se

llega a construir en pendientes imposibles, se abren innumerables caminos y el paisaje se ve alterado con desmontes, terraplenes, edificaciones, líneas de electrificación, etc. obteniéndose una sensación de ocupación caótica del territorio.

Las consecuencias inmediatas son, cada vez con más frecuencia, la destrucción de los hábitats naturales y una incontrolada ocupación del espacio rural con un modelo de urbanización dispersa e inconexa, que produce desequilibrios territoriales y alteraciones irreversibles en el paisaje, y cuyas posibilidades de ordenación son inversamente proporcionales a la intensidad de la ocupación. Valga como ejemplo que las alteraciones y transformaciones del paisaje son difícilmente restituibles cuando su banalización se produce a través de un modelo sustentado en las implantaciones sin ninguna conexión funcional con el espacio que las soporta y que produce la desaparición de su identidad.

Si bien los procesos de consolidación de los tejidos urbanos tradicionales se han realizado con más o menos acierto a través de la regulación impuesta por el planeamiento urbanístico, lo contrario está ocurriendo con la ocupación del espacio rural. El origen de esta situación hay que buscarlo en la misma legislación urbanística. El suelo urbano siempre ha respondido a una consideración positiva en el marco teórico del urbanismo y aplicado de la legislación urbanística; sin embargo, el suelo no urbanizable (suelo rústico en otros momentos) siempre ha venido siendo considerado como residual o su valoración antagónica a lo urbano ha permitido la implantación de formas espontáneas de edificaciones e instalaciones en él. Así han ido surgiendo sobre un territorio virgen de los procesos urbanos, pero tradicionalmente y sucesivamente ocupado y abandonado por la actividad humana, nuevas formas de ocupación y de edificación más propias de los espacios urbanos que de los rurales. En este contexto se han formando núcleos de población por la agregación de las edificaciones aisladas y la reparcelación o segregación de las parcelaciones históricas unidos por una estructura viaria fundamentada sobre la red tradicional de caminos rurales; situación que por otra parte, no responde a cualquier lógica de ordenación. A eso se une que las tipologías edificatorias no han sido las más adecuadas al entorno ya que se ha preferido exportar los modelos urbanos a aplicar un adecuado criterio de integración.

La falta de control sobre tales implantaciones ha sido total en la mayoría de los casos, llegando a constituir su existencia desorganizada una de las principales causas de la desarticulación territorial de muchos municipios. La fundación y crecimiento de estas edificaciones y nuevos núcleos en este espacio rural ha sido tan rápida e inconexa y difícilmente derivará en una consolidación urbana en sentido estricto, con lo que se arrastrará un problema persistente de ocupación fáctica del territorio con un uso urbano no implantado realmente, con los consiguientes problemas de degradación y con el perjuicio de la implantación de otros usos y modos de

ocupación que hubieran sido más lógicos en el medio rural que los llevados a cabo.

Además, las relaciones de las edificaciones dispersas en el medio rural con los núcleos principales o con el espacio urbano continuo de los municipios donde se localizan son por lo general nulas o cuando más escasas. Su población es en la mayoría de los casos ajena al lugar, residiendo en muchos casos de modo esporádico, pero demandando a los municipios servicios a cuya financiación no han contribuido; amén del impacto ambiental derivado de las construcciones en si mismas y de la carencia de los servicios urbanísticos básicos: saneamiento integral, recogida de residuos sólidos o abastecimiento de agua.

Finalmente, concluir que se debe promover una gestión integrada de los espacios rurales, reuniendo a los distintos agentes y políticas que a nivel local, regional, nacional y europeo actúan sobre el espacio rural. Consideramos que debe estar claro, al igual que ha pasado en otros ámbitos como el urbano o el litoral, que sin una coordinación a todos los niveles, cualquier propuesta que se realice para ordenar el espacio rural será prácticamente en vano. Uno de los principios fundamentales para una política eficaz de una supuesta gestión integrada es encarar los problemas de las zonas rurales en un contexto lo más amplio posible. En la actualidad se echan en falta medidas para mejorar el estado de los espacios rurales y ordenar la irrupción inevitable del proceso urbano en ellos. Las pocas que se ha implantado se han visto abocadas al fracaso porque los problemas se consideraron como si fueran independientes. La cuestión del desarrollo económico de los espacios rurales no puede abordarse de una manera eficaz si no se tienen en cuenta todos los factores que forman parte de estos como pueden ser los recursos hídricos, los usos del suelo o el impacto del turismo sobre los hábitats naturales o el espacio rural en si mismo. En definitiva, la gestión integrada de las zonas rurales se debe centrar en establecer estrategias de planificación y gestión de estos recursos y el espacio en si mismo. Abordar las cuestiones más que como meras medidas medioambientales, aunque en algún caso el objetivo fundamental de algunas propuestas pueda consistir en proteger el funcionamiento de los ecosistemas naturales. La gestión integrada que se preconiza aboga por interconectar las actividades económicas al objetivo mencionado; con lo que se debe conseguir el aumento del bienestar social de la población de estos espacios, lo que en definitiva podrá suponer el establecimiento de las bases para la ordenación territorial.

Bibliografía

ALBERDI, J.C. (2009): “Paisaje, capacidad agrológica y conectividad en la planificación municipal. Desarrollo de una aplicación (Andoain-Guipúzcoa)”. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 50, 239-258.

LARRUBIA, R. (1991): *Los cultivos subtropicales en la costa mediterránea*. Málaga, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga.

LARRUBIA, R. (2008): "El sudeste andaluz: incertidumbre comerciales de una agricultura productivista". *Estudios Geográficos*, vol. LXIX, núm. 265, julio-diciembre 2008, 577-607.

NAVARRO, S. Y LARRUBIA, R. (2008): "La organización del espacio agrario en la comarca malagueña de la Axarquía". *Baetica*, núm. 30, 91-114.

OCAÑA, C., GARCÍA MANRIQUE, E. y NAVARRO, S. (1998): *Andalucía. Población y Espacio Rural*. Málaga. Consejería de Agricultura de la Junta de Andalucía y Departamento de Geografía.

PEDREGAL, B.; TORRES, F.; Y ZOIDO, F (2006): "Propuesta metodológica para la medición del desarrollo y las desigualdades territoriales. Aplicación al territorio andaluz" en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. X, núm. 120, 1 de septiembre. Universidad de Barcelona. Disponible en http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-220.htm (19/02/2010)

POT COSTA ORIENTAL (2006): *Plan de Ordenación del Territorio Costa del Sol Oriental-Axarquía*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

YUS, R.; Y TORRES, M.A. (2010): *Urbanismo difuso en suelo rústico. Deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga (El caso de la Axarquía)*. Málaga. Gabinete de Estudios de la Naturaleza de la Axarquía (GENA-Ecologistas en Acción).

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

SEGREGACIÓN DE LA POBLACIÓN INMIGRANTE EN LOS PRINCIPALES CENTROS URBANOS DE LA REGIÓN DE MURCIA

Ramón MARTÍNEZ MEDINA
Elena MONTANER SALAS
Departamento de Geografía
Universidad de Murcia

1. Consideraciones previas

La llegada de inmigrantes a la Región es un fenómeno demográfico de notable importancia que ha ido intensificándose durante los primeros años del presente siglo y que ha situado a Murcia en el cuarto puesto respecto al número de extranjeros, superada sólo por Baleares, Comunidad Valenciana y Madrid (datos del INE).

La distribución territorial de estos nuevos vecinos dentro del contexto regional se desvela como desequilibrada. En un reducido número de espacios se concentra la mayor parte de esta población. Son los municipios donde existe una fuerte actividad agrícola, asociada a la exportación de frutas y hortalizas, los que registran las mayores concentraciones: Altiplano, Valle del Guadalentín y áreas litorales de Águilas, Mazarrón y Campo de Cartagena. En estos últimos el fenómeno inmigratorio ha sido más destacado debido a la llegada de dos tipos de migrantes: los económicos, ocupados en los sectores agrario y de servicios y poco cualificados, y los residenciales, procedentes del norte de Europa, con perfiles demográficos diferenciados y capacidad de elección del lugar en el que desean residir. Todos los municipios incluidos en estas zonas presentan tasas de extranjería que casi duplican la media regional aunque por encima de ellos destacan los de Mazarrón y Los Alcázares, ya que los residentes extranjeros presentan porcentajes superiores al 40 por ciento.

Los tres municipios más poblados de la Región: Cartagena, Lorca y Murcia, en los que reside más de la mitad de la población, se caracterizan por reducidas proporciones de extranjeros, salvo Lorca, valores que no hacen más que enmascarar las profundas diferencias existentes dentro de estos ámbitos. La gran extensión de estos municipios permite hacer una primera diferenciación entre las áreas rurales y urbanas. Las primeras se caracterizan por una notable presencia de extranjeros, debido a la importancia de la agroindustria exportadora que en ellas se localiza, y que demanda gran número de trabajadores poco cualificados. En las áreas urbanas la llegada de inmigrantes extranjeros es reciente, pero se está produciendo de forma acelerada y concentrada en algunos sectores con características específicas.

El estudio de la distribución de los inmigrantes dentro de la ciudad es un tema de indudable actualidad por las importantes transformaciones sociales que el asentamiento de los nuevos vecinos conlleva. El aspecto más importante es el de la segregación espacial, que en casos extremos puede desembocar en la aparición de guetos (Díaz Parra, I., 2008; Bayona Carrasco, J., 2007).

La segregación social es un hecho consustancial al fenómeno urbano y el resultado de diversos procesos, sobre todo socio-económicos y demográficos, que llevan a determinados grupos a residir de alguna forma separados del resto en función de la nacionalidad, nivel económico, edad, etnia, etc. (Lavía Martínez, C., 2008) surgiendo de esta forma la idea de la ciudad como un mosaico social (Ocaña, C., 2005).

Una nueva manifestación de la segregación social en las ciudades deriva de la incipiente llegada de inmigrantes económicos, sobre todo en el primer momento del proceso migratorio, siendo el principal mecanismo que explique su ubicación el acceso a la vivienda.

En el caso de la Región de Murcia la inmigración económica se ha localizado en sectores urbanos con características muy concretas. En primer lugar se trata de algunas áreas de los centros históricos degradados que no están siendo afectadas por procesos de renovación urbana. En ellas el progresivo envejecimiento y abandono de algunos inmuebles ha permitido la entrada de inmigrantes en las viviendas que han quedado vacantes. Su presencia también es significativa en las barriadas obreras surgidas en los años sesenta y setenta que albergaron la mayor parte de la inmigración procedente del éxodo rural y que han cumplido un ciclo de vida. Y también están surgiendo concentraciones moderadas en ciertos sectores bien posicionados dentro de la ciudad en los que, coincidiendo con el boom inmobiliario, sus habitantes han visto la oportunidad de ascender socialmente mediante el alquiler o venta de sus residencias a la población extranjera.

2. Ámbito de estudio e índices utilizados

La fuente utilizada para el estudio ha sido el Padrón Continuo elaborado por el INE en el año 2009. De él se han obtenido los datos de habitantes empadronados según nacionalidad en cada sección censal de los tres municipios analizados. Para los casos de Cartagena y Lorca el análisis se ha centrado en dichas secciones censales, contando con 137 y 55 respectivamente. Mientras que en el caso de Murcia éstas han sido agrupadas en 28 barrios, según la división oficial del Ayuntamiento de Murcia.

En segundo lugar se ha elaborado una cartografía en la que se refleja la proporción de extranjeros respecto a la población total de cada ámbito, estableciendo seis intervalos para que el fenómeno sea lo más representativo posible. También se ha cartografiado la distribución de los tres grupos de inmigrantes más numerosos de los tres municipios, marroquíes,

ecuatorianos y bolivianos, ya que suponen más de la mitad de los residentes extranjeros. Para ello se ha calculado la proporción de cada colectivo residente en cada espacio analizado sobre el total de dicho colectivo, para conocer los espacios donde éstos tienen mayor significación.

Para conocer la segregación de los diferentes grupos se ha aplicado el *Índice de Segregación*, que mide la mayor o menor concentración de un grupo poblacional en la ciudad. Este índice varía entre uno y cero. De manera que 0 expresa la ausencia total de segregación residencial y 1 la máxima segregación posible. La lectura intuitiva traducida en porcentajes (0-100%), medirá el porcentaje de población del grupo analizado que tendría que cambiar de residencia para que su distribución fuera igual a la de otro grupo (Lavía Martínez, C., 2008).

La formulación del Índice de Segregación es:

$$IS=1/2S\left| (xi/X)-((ti-xi)/(T-X)) \right|$$

Siendo ***xi*** la población del grupo de extranjeros en la sección censal ***i***; *X* la población total del grupo extranjero en el municipio; ***ti*** la población total de la sección censal y ***T*** la población total del municipio.

Este índice se ha calculado para los grandes grupos de nacionalidades proporcionados por el INE, distinguiendo los procedentes de la Unión Europea-27, resto de Europa, África, América, Asia y Oceanía y los tres colectivos más numerosos de cada municipio: Bolivia, Ecuador, Marruecos y Reino Unido.

3. Segregación y distribución de la población extranjera en Murcia

A fecha 1 de enero de 2009 el número de empadronados en el municipio de Murcia ascendía a 436.870 personas, de los que 59.608 eran extranjeros, el 13,64%. Por otra parte, la ciudad albergaba a un total de 179.456 habitantes, ascendiendo el total de extranjeros a 27.726 personas que representaban el 15,45% de la población.

Su distribución en la ciudad es bastante heterogénea. Con proporciones superiores al treinta por ciento aparece el barrio de *La Purísima-Barriomar*, que se ha convertido en poco tiempo en la zona con mayor número de extranjeros, sobre todo de origen subsahariano, superando a otras de ocupación más temprana. Su presencia se debe a que se trata de un barrio aún no consolidado en el límite suroeste de la ciudad. En él abundan viviendas antiguas y abandonadas junto a las vías del tren, ocupadas con anterioridad por grupos marginales, y debido también a la existencia de viviendas gestionadas por varias ONGs, a lo que se suma hoy la ubicación de la Oficina de Extranjería.

En el resto de la ciudad la presencia de inmigrantes también es notable, aunque nunca alcanza valores tan elevados. En el centro histórico destacan los barrios de *San Antolín, San Nicolás y Santa Eulalia*, con tasas de extranjeros superiores al 20%. Todos ellos son espacios de edificación antigua, con un parque de viviendas relativamente viejo y carente de muchos

servicios, y con una función comercial escasa. En los últimos la entrada de inmigrantes es muy puntual en edificios concretos, debido al proceso de renovación urbana que en ellos está teniendo lugar, ya que las residencias alcanzan precios elevados por su buena localización en la ciudad.

También destaca su presencia en *La Paz* y *San Pío X*, dos barriadas obreras de clase media-baja surgidas en los años sesenta y setenta, caracterizadas por casas de pequeñas dimensiones y relativa dificultad para su acceso.

Respecto a la nacionalidad de los extranjeros los más numerosos proceden de Marruecos, Ecuador, Bolivia, Ucrania, Colombia, Rumania y Bulgaria. Por grandes grupos, para el año 2009, el más numeroso es de americanos, con el 41% del total de extranjeros, seguido de lejos por africanos (31%) y los de la Unión Europea (25%).

Cuadro 1. Indicador de segregación residencial de la población extranjera de Murcia, 2009

	Población	% sobre Total	% sobre Extranjeros	IS
Total	436.870	-	-	-
Extranjeros	59.608	13,64	-	0,324
UE 27	10.245	2,35	17,19	0,306
Resto UE	4.704	1,08	7,89	0,455
África	18.597	4,26	31,20	0,469
Marruecos	13.321	3,05	22,35	0,519
América	24.483	5,60	41,07	0,301
Bolivia	6.544	1,50	10,98	0,433
Ecuador	10.335	2,37	17,34	0,370
Asia y Oceanía	1.579	0,36	2,65	0,604

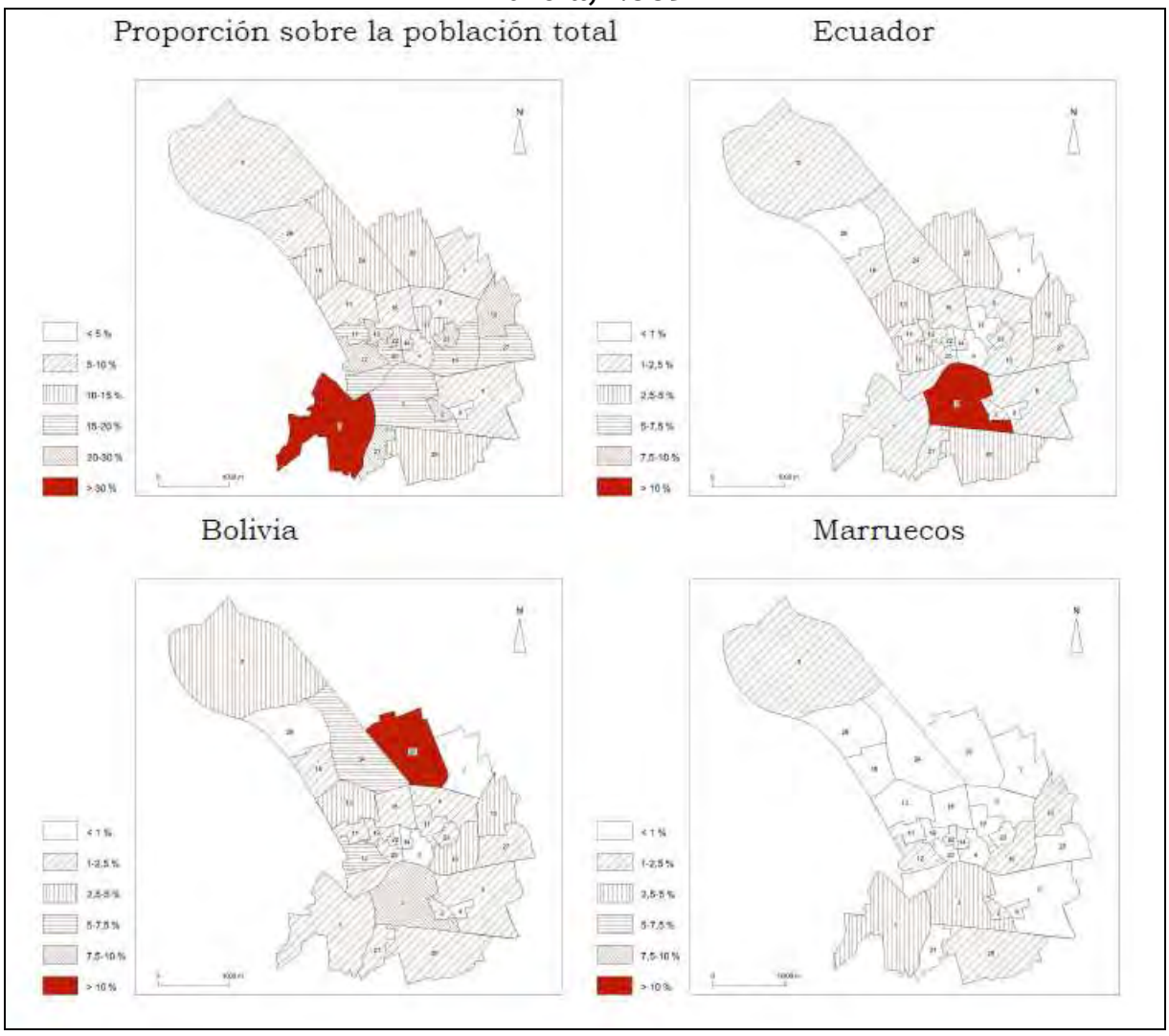
Fuente: Elaboración propia sobre datos del INE.

La aplicación del *Índice de Segregación* desvela las profundas diferencias que existen en el asentamiento de los diversos colectivos de inmigrantes. En líneas generales, el índice referido a toda la población inmigrante refleja una moderada segregación residencial, aunque las diferencias aumentan cuando se desciende en el análisis. El grupo de asiáticos es el que presenta mayor segregación, seguido del de marroquíes. Estos últimos, por su tardía y escasa localización en la ciudad, tienen mayor peso en los barrios del *Carmen* y *La Purísima*, además encontramos una apreciable proporción de este grupo en *Espinardo, San Antolín, San Juan, Polígono de la Paz, Buenos Aires y Santiago el Mayor*.

Los grupos con un grado de segregación medio son el procedente de África y el del resto de Europa, formado fundamentalmente por ucranianos y rusos, cuya presencia es numerosa. También destaca el valor de Bolivia, que dentro del colectivo americano es el último que se instalado en Murcia. Su ubicación es fundamentalmente urbana, están presentes en todos los

espacios de la ciudad, destacando en algunas secciones de los populosos barrios del *Carmen* y *Vista Alegre*.

Figura 1. Distribución de la población extranjera en la ciudad de Murcia, 2009



Los grupos menos segregados son aquellos correspondientes a la Unión Europea-27, por un lado, y a los latinoamericanos por otro. Ambos presentan valores reducidos como ocurre en la mayor parte de las ciudades españolas, unos por su elevada capacidad económica, que les permite elegir el lugar de residencia. Y otros, por su mayor tendencia a residir por todo el espacio urbano, aunque ocupen las peores viviendas. Los ecuatorianos son los que presentan menor grado de segregación, están presentes en todos los barrios de la ciudad y en porcentajes bastante reducidos, salvo en el barrio del *Carmen,* por su importante parque de viviendas.

4. Segregación y distribución de la población extranjera en Cartagena

El municipio de Cartagena contaba en 2009, según el Padrón Municipal, con un total de 211.996 habitantes, de ellos 28.098 eran residentes extranjeros, y representaban el 13,25%. De toda esta población, a la ciudad correspondían 118.408 habitantes, de los que 13.908 eran inmigrantes.

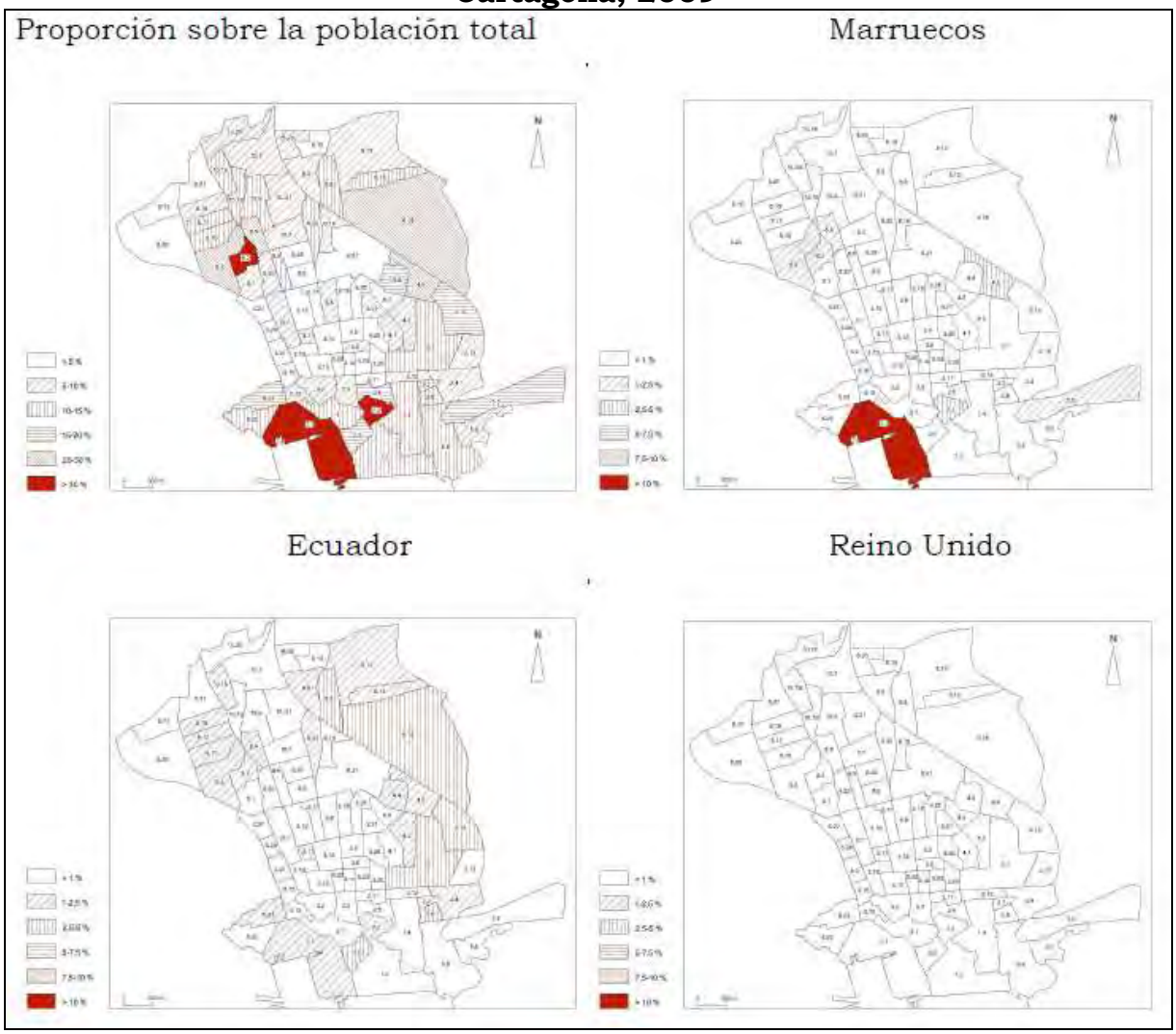
Por barrios donde se alcanza la mayor concentración es en el casco viejo (superior al 30%) donde se está llevando a cabo un proceso de renovación urbana importante debido a la degradación que ha sufrido en las últimas décadas y que, incluso, ha obligado a la demolición de algunas viviendas construidas el siglo XIX y principios del XX, si bien otras zonas han cambiado notablemente su fisonomía con la ubicación de las nuevas Facultades y Escuelas de la Universidad Politécnica. Tras éste aparece el núcleo central del barrio de *San Antonio Abad*, un espacio surgido a principios del siglo XX, con de pequeñas viviendas familiares de una o dos plantas. Al igual que ha sucedido en el casco viejo, la antigüedad de las residencias y sus carencias para la vida moderna han permitido que sean ocupadas por el creciente colectivo de inmigrantes, instalándose en un punto intermedio entre la ciudad, donde se localizan los servicios, y el campo, donde se encuentra su lugar de trabajo. También habría que destacar, con proporciones superiores al 20% de la población, algunos sectores de los barrios de *La Caridad* y *Peral*. Por el importante desarrollo de promociones públicas de vivienda, edificadas durante los años sesenta.

En cuanto a las nacionalidades, el colectivo más importante es el formado por marroquíes, que supone el 40% de todos los extranjeros. A mayor distancia se sitúan los procedentes de Ecuador, Reino Unido, Rumania, Bolivia y Colombia. Por grandes grupos, destaca el africano, que supone casi la mitad de todos los extranjeros, seguido del europeo y americano.

Los valores de segregación de la población extranjera son similares a los de Murcia, aunque algo más elevados. Destacan también los valores de segregación residencial de los inmigrantes procedentes de África y Asia. Como ocurre en Murcia, este colectivo es el que presenta mayor tendencia a vivir aislado y por ellos se ha asentado en sectores concretos de la ciudad. Su concentración es muy elevada en todas las diputaciones del norte del municipio y, dentro de la ciudad, los valores máximos se alcanzan en el casco viejo.

Sin embargo, resulta extraño el resultado que aparece para los inmigrantes de la Unión Europea, respecto de otras ciudades españolas consultadas. Hecho debe estar en relación al gran peso que tiene dentro del grupo la población británica que reside muy concentrada en algunos espacios costeros destinados al turismo residencial, sobre todo en las proximidades de La Manga del Mar Menor.

Figura 2. Distribución de la población extranjera en la ciudad de Cartagena, 2009



Cuadro 2. Indicador de segregación residencial de la población extranjera de Cartagena, 2009

	Población	% sobre Total	% sobre Extranjeros	IS
Total	211.996	-	-	-
Extranjeros	28.098	13,56	-	0,381
UE 27	7.277	3,43	25,90	0,597
Resto UE	852	0,40	3,03	0,490
África	12.551	5,92	44,67	0,500
Marruecos	11.259	5,31	40,07	0,523
América	6.720	3,17	23,92	0,318
Bolivia	845	0,40	3,01	0,466
Ecuador	3.684	1,74	13,11	0,411
Asia y Oceanía	698	0,33	2,48	0,613

Fuente: Elaboración propia sobre datos del INE.

El grupo que presenta menor grado de segregación es el americano que se encuentran repartido por todo el municipio, sobre todo en la parte oriental de la ciudad, en la que es abundante la oferta de vivienda en alquiler, coincidiendo con espacios ocupados por estudiantes universitarios. Así como ciertas barriadas populares, donde resulta muy asequible el alquiler de los inmuebles, barrio *Peral, Virgen de la Caridad o San Antonio Abad*.

5. Segregación y distribución de la población extranjera en Lorca

La población de Lorca ascendía, según el Padrón Continuo de 2009, a un total de 91.906 habitantes, de los que 19.311 era inmigrantes, el 21% del total. En el núcleo urbano se concentraba un total de 59.212 habitantes, de los que 14.642 eran residentes extranjeros, una cuarta parte de la población de toda la ciudad.

La distribución por barrios no es homogénea y destaca por delante de todos los demás el de *Los Ángeles*, situado en la carretera de Murcia, donde más de la mitad de la población ya es inmigrante y este hecho está provocando la salida de la población local hacia otras áreas de reciente edificación. El barrio que ha albergado a parte de las clases bajas de Lorca, surgió en los años sesenta y setenta con viviendas de modestas dimensiones en varias alturas. Es aquí donde la administración pública deberá articular políticas de integración para evitar que esta elevada concentración de extranjeros acabe transformando el espacio en un gueto.

El barrio de *San Mateo* también presenta tasas de extranjeros elevadas. Es un espacio localizado en el sector central de la ciudad, en el que reside una clase media-alta, y donde se concentran las actividades comerciales y de servicios, así como numerosas administraciones públicas. En él se pueden distinguir dos espacios, por un lado se sitúan las viviendas más antiguas del casco viejo, muchas de ellas vacías y otras con una población bastante envejecida. Y, por otro, aparecen edificios modernos, de los años setenta y ochenta, caracterizados por su elevada altura. En ambos espacios se ha instalado el colectivo inmigrante aunque ocupando las peores residencias.

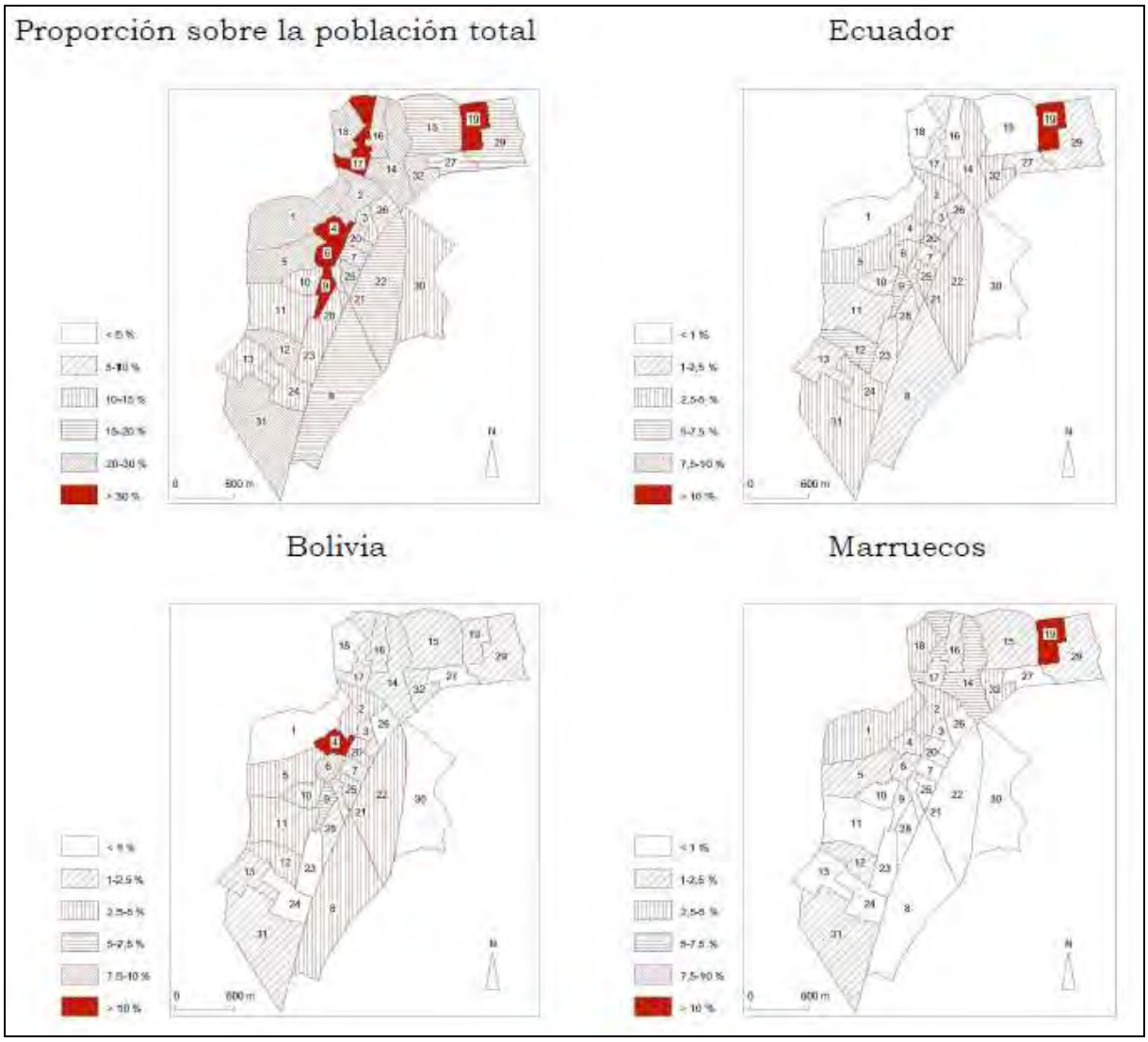
Por ultimo también habría que señalar algunos sectores del barrio de *San Cristóbal*, uno de los barrios más populares de la ciudad. En él se entremezclan todavía algunas fábricas de curtidos con viejos inmuebles de finales del siglo XIX y principios del XX.

La segregación de la población extranjera en Lorca presenta los valores más reducidos del conjunto analizado, probablemente por ser la ciudad que alberga una mayor proporción de extranjeros, lo que hace que estén presentes en todo el espacio. Como suele ocurrir, el grupo que presenta mayor grado de segregación es el asiático.

Con una segregación moderada aparecen los africanos, destacando como es la tónica general el grupo marroquí, aunque con valores más reducidos que en Murcia o Cartagena. Su presencia es muy elevada en el

barrio de *Los Ángeles*, donde reside más del 10% de todo el colectivo. Aunque también se asientan en distintos barrios del casco viejo, *San Mateo, Santiago, Barrios Altos, y San Cristóbal*, ocupando siempre las viviendas que se encuentran en peores condiciones, sobre todo las situadas al pie del castillo, ya que al ser áreas marginales resultan muy baratas. Con valores de segregación moderada aparecen los inmigrantes del resto de Europa, colectivo poco numeroso en el municipio.

Figura 3. Distribución de la población extranjera en la ciudad de Lorca, 2009



Cuadro 3. Indicador de segregación residencial de la población extranjera de Lorca, 2009

	Población	% sobre Total	% sobre Extranjeros	IS
Total	91.906	-	-	-
Extranjeros	19.311	21,01	-	0,286
UE 27	2.851	3,10	14,76	0,285
Resto UE	208	0,23	1,08	0,418
África	6.743	7,34	34,92	0,436
Marruecos	6.057	6,59	31,37	0,450
América	9.242	10,06	47,86	0,321
Bolivia	1.550	1,69	8,03	0,339
Ecuador	6.857	7,46	35,51	0,389
Asia y Oceanía	267	0,29	1,38	0,644

Fuente: Elaboración propia sobre datos del INE.

Escasamente segregados se encuentra el importante grupo procedente de América. Están muy presentes en todo el casco viejo, en los barrios de *Santiago, San Mateo, San José y San Cristóbal*, y en los periféricos de *Los Ángeles y San Antonio*.

Otro grupo escasamente segregado es el de ciudadanos de la Unión Europea pero en Lorca sus valores son muy reducidos.

6. Conclusiones

El análisis de los resultados obtenidos de la segregación de los diferentes grupos de extranjeros desvela el comportamiento diferenciado de cada uno de ellos en sus pautas de asentamiento dentro de las ciudades. Existen grupos con una baja segregación espacial, generalmente aquellos procedentes de Europa, dominados por una población con recursos económicos y una verdadera capacidad de elección residencial. Caso excepcional es el manifestado por este grupo en el municipio de Cartagena, donde la influencia del turismo residencial se hace palpable y es notable su concentración en algunos sectores costeros.

La mayor segregación inmigrante corresponde a los grupos de Asia y de África, destacando el comportamiento de los procedentes de Marruecos, el grupo más numeroso. Su ubicación en el medio urbano es reciente, tradicionalmente se han instalado en sectores rurales, debido al rechazo al alquiler de viviendas que han sufrido por parte de la población local y a que se han empleado de forma preferente en las labores agrícolas. Sólo en los últimos años ha ido aumentando su presencia en las ciudades debido a que el reagrupamiento familiar les ha obligado a la escolarización de sus hijos, si bien suelen asentarse en los sectores más degradados.

Con un grado moderado de segregación aparecen los colectivos americanos ya que por su mayor proximidad lingüística y cultural consiguen insertarse por toda la trama urbana y han tenido más oportunidades

laborales de emplearse en otros sectores de actividad, como la hostelería, comercio o construcción. Su mayor o menor concentración estará relacionada con el momento en que se encuentre el proceso migratorio, ejemplo de esto es la mayor segregación del colectivo de Bolivia frente al de Ecuador, pues su llegada a la Región ha sido bastante posterior. La mayor dispersión por la ciudad no significa que sus condiciones de habitabilidad sean mejores, pues es posible que su localización se produzca en un área determinada de una calle o incluso en edificios concretos, los más envejecidos.

Estas concentraciones están originando en algunos espacios la progresiva salida de la población local, favoreciendo la aparición de barrios de inmigrantes y multi-étnicos en los que existe una conflictividad latente o real. De prolongarse esta situación es posible que se generen situaciones de exclusión social y aparezcan guetos en los que será necesario, aunque difícil, realizar políticas de integración.

Se muestra de esta manera la obligación de articular desde los poderes públicos políticas específicas en materia de vivienda como: rehabilitación integral de barrios, de viviendas con ciertas carencias y dotaciones de servicios y la creación de bolsas de vivienda en alquiler. Todo ello encaminado a la integración de estos colectivos, compartiendo el espacio con la población local, que haga posible la convivencia y el respeto de los viejos y nuevos vecinos en la Región de Murcia.

Bibliografía

BAYONA CARRASCO, J. (2007): "La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona", *Scripta Nova*, vol XI, nº 235, 15 de marzo de 2007.

BAYONA CARRASCO, J. (2004): "Pautas de distribución espacial de la población de nacionalidad marroquí en Barcelona, 1991-2004". *Centro de Estudios Demográficos*. Universidad Autónoma de Barcelona.

BEL ADELL, C.; GÓMEZ FAYRÉN, J.; MONTANER SALAS, E. y otros (1996): *Realidad social de la inmigración. Condiciones de vida del inmigrante africano en el municipio de Murcia*. Universidad de Murcia. 204 pp.

DÍAZ PARRA, I. (2009): "Inmigración y procesos de sucesión. Hacia una nueva segregación y nuevas fronteras internas de Sevilla", en *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*. IX Coloquio de Geografía Urbana del 9 al 14 de junio de 2008. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes. 438 pp.

FULLAONDO, A. (2007): "La inmigración en España: una aproximación metropolitana comparada", *Revista Arquitectura, Ciudad y Entorno*. Año II, núm. 4. Págs. 497-518.

GÓMEZ ESPÍN, J.Mª; GIL MESEGUER, E.; MARTÍNEZ MEDINA, R. (2005): *Situación de los inmigrantes en la Región de Murcia, con especial referencia a los de Europa del Este*. Universidad de Murcia. 175 pp.

LAVÍA MARTÍNEZ, C. (2008): "Segregación residencial de la población extranjera de Bilbao". *Revista Arquitectura, Ciudad y Entorno*. Año III, núm. 8. Págs. 65-91.

MARTÍNEZ LUCAS, V.; ROMERA FRANCO, J.D. (2004): "La inmigración ecuatoriana en la Región de Murcia. El caso singular de Lorca". *Papeles de Geografía*, núm. 40. Univ. Murcia. Págs. 111-132.

MARTÍNEZ MEDINA, R. (2006): "Tipologías municipales según la presencia relativa de inmigrantes". *Papeles de Geografía*, núm. 43. Murcia. Págs. 61-72.

MARÍNEZ MEDINA, R.; GIL MESEGUER, E.; GÓMEZ ESPÍN, J.Mª (2007): *La inmigración en el poblamiento de la Región de Murcia*. Editum. Universidad de Murcia. 186 pp.

MARTORI, J. C.; HOBERG, K. (2004): "Indicadores cuantitativos de segregación residencial. El caso de la población inmigrante en Barcelona".

Scripta Nova, vol VIII, nº 169.

OCAÑA OCAÑA, C. (2005): "Microanálisis sociodemográfico de espacios urbanos", *Boletín de la AGE*, nº 40. Págs. 5-34.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

LA EXCLUSIÓN RESIDENCIAL DE LOS EXTRANJEROS EN ESPAÑA Y LA CRISIS ECONÓMICA

Juan Manuel PARREÑO CASTELLANO
Ramón DÍAZ HERNÁNDEZ
Josefina DOMÍNGUEZ MUJICA
Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Introducción

Desde finales de la década de los noventa del pasado siglo la llegada de inmigrantes al albor del desarrollo económico se ha convertido en uno de los fenómenos demográficos, sociales, económicos y territoriales de más importancia en España. La estrechez económica y un rígido y caro mercado residencial les han dificultado el acceso a una vivienda adecuada, sin que las políticas públicas hayan podido paliar esta situación. Como resultado de ello, buena parte de la población extranjera ha padecido cierta "exclusión residencial".

Este fenómeno presenta múltiples facetas interdependientes. Puede causarlo la ocupación de inmuebles de baja calidad, la sobreocupación de la vivienda, las dificultades para acceder al alquiler reglado, la existencia de impedimentos económicos para llegar a ser propietarios de su vivienda habitual o la presencia de fenómenos de segregación residencial. Todas estas facetas, propias de procesos de exclusión residencial, se reconocen en el caso de la población extranjera residente en España, variando su intensidad en función de tres factores también interrelacionados: la fase del proyecto migratorio, la capacidad económica y la nacionalidad.

Pues bien, esta comunicación[1] se centra en analizar las condiciones residenciales de la población extranjera en España tras el periodo de fuerte crecimiento económico de 1995-2007, intentando desvelar las diferentes dimensiones de la exclusión habitacional de este colectivo y los distintos niveles de afección en función de la nacionalidad y el proyecto migratorio. Asimismo, el trabajo pretende mostrar cómo en el posterior periodo de crisis de 2008-2009, la exclusión residencial se ha agravado más, ante el carácter secundario que desempeñan la política pública de vivienda e integración, frente al papel económico que tiene la mano de obra inmigrante en la estructura productiva.

[1] Esta comunicación forma parte de los proyectos de investigación I+D+I "Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2008). Dinámicas, procesos y políticas" e "Inmigración y trabajo en Canarias: análisis socio-territorial de la inmigración laboral y de la trayectoria socioprofesional de los inmigrados" financiados por el Ministerio de Ciencia e Innovación y por la Agencia Canarias de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información

Con esta finalidad se han usado numerosas fuentes de carácter estadístico, centrándose buena parte del estudio en los datos aportados por la explotación del Padrón de 2009 y los microdatos de población extranjera de la Encuesta Nacional de Inmigración de 2007. En este último caso, se ha partido de una muestra total de 11.082 encuestas, habiéndose tomado como elemento de referencia la persona escogida en cada hogar.

1. El régimen de tenencia de la vivienda entre los extranjeros

La mayor parte de los extranjeros, el 53,4%, vivían en régimen de alquiler en 2007. Del resto, el 27% eran propietarios de su domicilio, el 13,1% disfrutaban de un inmueble que les había sido cedido por un familiar o amigo y un 4,5% residían como trabajadores internos en el domicilio de su empleador.

Estos porcentajes son diferentes a los que se registraban en el Censo de Población y Vivienda de 2001 para la población española, grupo para el que la propiedad era el régimen de uso más frecuente (83,7%). No obstante, entre 2001 y 2007 se ha producido un incremento importante en el porcentaje de propietarios entre los extranjeros.

En el año 2007, la forma de tenencia de la vivienda presentaba claras diferencias en función de la nacionalidad (véase cuadro 1). La propiedad alcanzaba porcentajes especialmente elevados entre europeos y asiáticos, lo que puede interpretarse como un indicador de mayor nivel económico. La cesión, en cambio, destacaba entre africanos y asiáticos, como prueba de la mayor dependencia de algunos grupos nacionales en relación con las redes de ayuda (especialmente las familiares) y, de manera secundaria, la cesión de vivienda por el empleador. Estas disparidades reflejaban diferentes niveles de vulnerabilidad residencial, relacionadas con distinto estatus económico y de cualificación y con el tipo de especialización profesional según la nacionalidad.

Cuadro 1. Tenencia de la vivienda de la población extranjera

	África	América	Asia	Resto de Europa	UE	Total
Propiedad	22,5	19,2	30,9	26,7	37,9	27,0
Alquiler	57,5	57,9	47,4	51,8	47,0	53,4
Cesión	16,2	13,5	15,9	13,2	10,8	13,1
Trabajador interno	1,9	7,0	2,7	5,8	2,8	4,5
Otras situaciones	1,8	2,3	3,0	2,5	1,5	2,0

Fuente: Encuesta Nacional de Inmigración, 2007. Elaboración propia.

El uso de la vivienda y, por extensión, sus condiciones varían según las fases del proyecto migratorio (BOSCH y GIBAJA, 2006). En la de llegada, la precariedad es mayor, con numerosos problemas de subarriendo, infravivienda y explotación inmobiliaria. En esta etapa las redes de ayuda permiten unas mejores condiciones. Tras un periodo variable, en el que una parte de los inmigrantes consigue estabilizar su situación laboral y legal, las condiciones residenciales mejoran en lo que se ha venido en llamar fase de

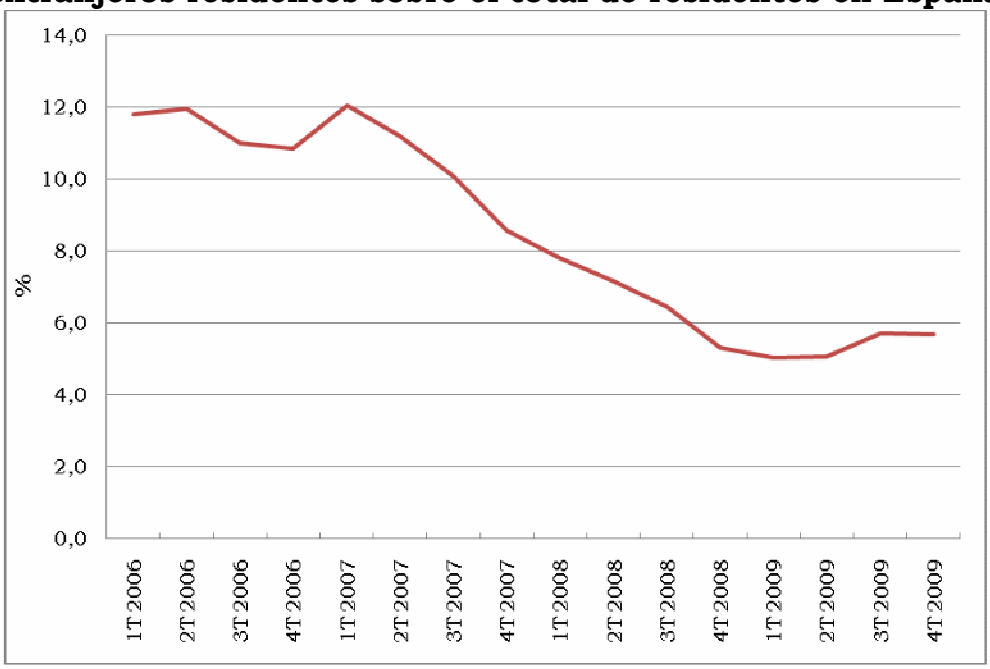
estabilización. En este periodo, el extranjero muestra un mejor conocimiento de los mercados de la vivienda, lo que le permite alquilar mejores inmuebles, al mismo tiempo que el reagrupamiento familiar garantiza una mejor situación económica y convivencial. Después de cinco a ocho años, el proyecto migratorio suele entrar en fase de consolidación. La movilidad se reduce y se invierte en mejorar las condiciones habitacionales, accediendo en algunos casos a la propiedad.

Este proceso de "integración" residencial no siempre culmina ni es tan lineal. Los avances y retrocesos son frecuentes, motivados estos últimos en gran medida por los periodos de crisis económica, siendo la cualificación el elemento que garantiza un mayor éxito en el proyecto migratorio.

2. La propiedad como causa de exclusión residencial

La prolongada coyuntura económica expansiva, vivida en España desde los últimos años de la década de los noventa, y la bajada continua de los tipos de interés (que alcanzó su mínimo en septiembre de 2005, año en que, según el Banco de España, el préstamo medio a más de tres años de las entidades bancarias estuvo en el 3,20%) incidió en que una parte importante de los extranjeros residentes en España intentaran consolidar su situación residencial mediante el acceso a la propiedad. Prueba de ello es que en 2006, el 11,5% de las transacciones inmobiliarias realizadas por residentes, fueron hechas por extranjeros (véase figura 1), en un contexto de incremento espectacular de la construcción de vivienda nueva (entre 1998 y 2007 se iniciaron en España 5.270.776 viviendas libres, cifra que no tiene parangón en nuestra historia).

Figura 1. Porcentaje de transacciones inmobiliarias realizadas por extranjeros residentes sobre el total de residentes en España



Fuente: Ministerio de la Vivienda, Transacciones Inmobiliarias. Elaboración propia.

El auge constructivo e inmobiliario motivó un paulatino crecimiento de los precios. Entre el primer trimestre de 1998 y de 2008, momento en que el precio medio de la vivienda libre en España alcanzó su punto más álgido, casi se triplicó el valor medio del metro cuadrado (2,93). Sin embargo, esta subida de precios pudo ser asumida por los compradores sin que se produjera una contracción de la demanda, en la medida en que las condiciones de financiación así lo permitían, de tal modo que el esfuerzo financiero bruto de los hogares estuvo en un rango comprendido entre el 22 y el 25% entre 1998 y 2005.

Con la paulatina subida de tipos de interés, entre octubre de 2005 y noviembre de 2008 (mes en que el tipo medio alcanzó el 6,26%), las dificultades para adquirir una vivienda se incrementaron notablemente, al tiempo que la amortización de las hipotecas se convirtió en un penoso deber para muchas familias, como lo atestigua que en 2007 el esfuerzo bruto de los hogares alcanzara el 33%. No obstante, el proceso de acceso a la propiedad por parte de los extranjeros continuó, ya que en 2007 todavía realizaban el 10,6% de las transacciones inmobiliarias.

La situación cambió rápidamente desde los últimos meses de 2007. El inicio de la crisis financiera internacional y las restricciones a la financiación impuesta por las entidades bancarias, implicaron una dura constricción de la demanda en muchos sectores productivos (especialmente en la vivienda), conllevando la destrucción acelerada de puestos de trabajo. La tasa de paro según la Encuesta de Personas Activas empezó a crecer aceleradamente desde el 7,95%, que se registraba en el segundo trimestre de 2007, hasta el 18,83% del cuarto trimestre de 2009, al mismo tiempo que las tasas de empleo se redujeron en casi seis puntos.

Esta situación de profunda crisis económica ha supuesto un enfriamiento brusco del negocio inmobiliario[2] y una reducción de los precios y del valor de las viviendas[3]. Al mismo tiempo, también ha supuesto un brusco freno al proceso de acceso a la propiedad por parte de los extranjeros. En 2008 el porcentaje de transacciones correspondiente a la población extranjera se redujo al 6,8% y en 2009 se alcanzó un mínimo del 5,4%. Estos datos se relacionan con la aceleración del desempleo entre la población extranjera que, en el cuarto trimestre de 2009, presentaba según la EPA una tasa de paro del 29,7% (la de los españoles era del 16,8%) y esto a pesar de las altas tasas de actividad de las extranjeras (véase figura 2).

Al mismo tiempo, la mala situación económica de muchos extranjeros está motivando que tengan serios problemas para afrontar el pago de sus hipotecas. Basta decir que el ratio de morosidad de las hipotecas concedidas a extranjeros es del 12,5% frente al 1,6% de la de los españoles, según el

[2] En 2008 sólo se inició el 45% de las viviendas que se empezaron a construir un año antes y esto a pesar de la reducción de los tipos de interés, que en enero de 2010 era de tan sólo el 2,81%.

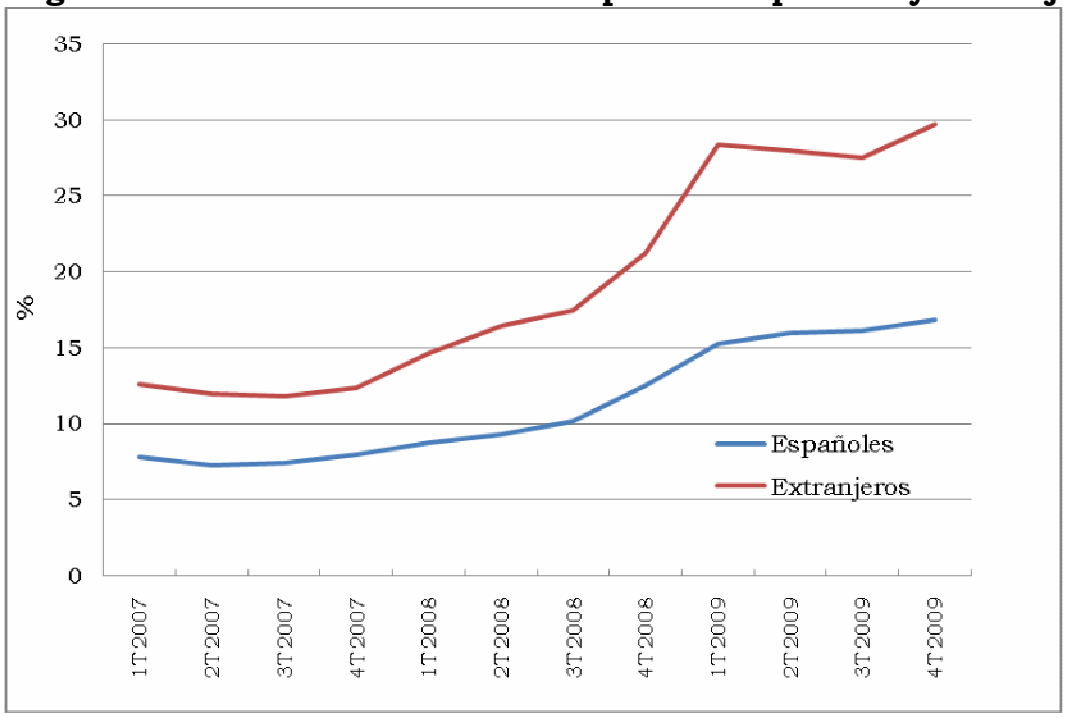
[3] Entre el primer trimestre de 2008 y el último de 2009 se ha abaratado en casi un 10% el precio del metro cuadrado de la vivienda libre en España.

Informe del Banco de España de diciembre de 2009 sobre Estabilidad Financiera. En cualquier caso, el aumento de los impagos no es sólo resultado de la peor situación económica de este colectivo, sino también del nivel de riesgo que muchas entidades asumieron con el fin de captar el segmento de mercado constituido por los extranjeros residentes.

La situación se agrava aún más si tenemos presente que buena parte de los extranjeros que accedieron a la propiedad compraron viviendas antiguas o anteriormente protegidas, en barrios de la periferia urbana, y que esta parte del parque residencial es la que más se ha depreciado con la bajada de precios de los inmuebles que se ha iniciado en 2008. Esto ha hecho que tengan serias dificultades para vender sus viviendas y amortizar los pagos realizados. En Madrid esta situación se puede reconocer en los barrios de Vallecas, Puente de Vallecas, Arganzuela, Tetuán o Carabanchel, barrios en los que se concentró la compra de vivienda por extranjeros. En Barcelona, en los de la Zona Franca, Ciudad Meridiana o el Besòs (TERRONES, 2008).

Por tanto, que un 27% de los extranjeros residentes haya accedido a la propiedad, como señalaba la Encuesta Nacional de Inmigración, no significa que su situación residencial no esté afectada de serios problemas, lo que se puede considerar un grado más de "exclusión residencial".

Figura 2. Evolución de las tasas de paro de españoles y extranjeros



Fuente: EPA. Elaboración propia.

3. Las dificultades para alquilar una vivienda

La situación de los extranjeros que viven en régimen de alquiler no es más fácil. Para empezar, la oferta es escasa, sobre todo si se compara con la situación de la mayoría de los países europeos, lo que incide en la existencia de precios elevados (MINISTERIO DE LA VIVIENDA, 2007). A ello se suma la

precariedad económica y laboral de buena parte de los extranjeros residentes, el desconocimiento del mercado local entre los inmigrantes con poco tiempo de estancia, las dificultades con el idioma, el obstáculo que supone acceder a la oferta reglada, cuando no se tiene permiso de trabajo o cuando no se pueden justificar unos ingresos regulares, la actitud de rechazo de algunos propietarios a alquilar sus viviendas a inmigrantes, la existencia de inmobiliarias que desarrollan prácticas abusivas respecto al alquiler a extranjeros, etc. (APARICIO, 2003; COLETIVO IOE, 2003 y 2005, LEAL, 1997, MARTINEZ VEIGA, 1997).

Todos estos factores han condicionado que los extranjeros recurran al subarriendo, como modo de acceder a la vivienda, de manera frecuente, sobre todo en la fase inicial del proyecto migratorio. La encuesta entre inmigrantes procedentes de países terceros (de fuera de la Unión Europea) realizada por el Colectivo IOE en 2005 en las comunidades autónomas de Cataluña, Madrid y Valencia revelaba que el 47,2% de los encuestados residían en una habitación o en parte de un piso o casa, frente a un 30,4% que disfrutaba del alquiler de un inmueble completo y que, en la medida en que el tiempo de estancia y los ingresos eran menores, el subarriendo ganaba importancia.

El tratamiento de la Encuesta Nacional de Inmigración de 2007 aporta cifras menos elevadas, aunque desde la propia encuesta se reconoce un cierto subregistro en este aspecto (INE, 2009). Las situaciones de re-alquiler (convivencia con el arrendador y otros arrendatarios) suponen el 5,9% de la muestra, siendo más frecuentes entre asiáticos, americanos y africanos (entre el 8,2 y el 6,8% de los que están en régimen de alquiler) y se reducen al 3,4% en el caso de los ciudadanos de la Unión Europea.

La crisis económica también ha afectado de manera particular a los extranjeros en régimen de alquiler. El precio de los alquileres no ha dejado de crecer y, entre 2002 y 2010, el índice de precios de esta modalidad de tenencia ha subido un 30,8%, cuando el índice general de consumo sólo lo ha hecho en un 20,6%. Esta circunstancia, así como las dificultades económicas de muchos extranjeros con la actual crisis, han estimulado el arrendamiento de habitaciones y la cohabitación, cuando estas fórmulas solían tener un carácter transitorio, ligado a los primeros años de estancia de los inmigrantes. La crisis está incrementado, por tanto, la exclusión residencial entre los extranjeros que viven en régimen de alquiler y está fomentado situaciones tan gravosas como el alquiler de camas por turnos ("camas calientes").

4. Sobreocupación y especialización en el mercado de la vivienda reducida

La superficie media de la vivienda ocupada por los extranjeros era de 91,1 m^2, excluyendo los trabajadores internos, según la Encuesta Nacional de Inmigración de 2007. Este valor se aproximaba bastante a la superficie media de la vivienda ocupada por españoles en 2001 y que estimamos en

torno a los 93 m^2. El hecho de que el subarriendo quede infrarregistrado en esta encuesta permite obtener superficies medias más elevadas pues, según otras encuestas, en las que la información se ha centrado en los extranjeros no comunitarios, se ha demostrado que el subarriendo tiene una mayor importancia estadística y, por tanto, se han registrado superficies medias de hasta 30m^2 (COLECTIVO IOE, 2005).

No obstante, en ambos casos, los extranjeros de nacionalidad africana y americana ocupaban viviendas más reducidas, mientras que entre los europeos los promedios eran más elevados, especialmente los de aquéllos que procedían de determinados países de la Unión Europea (véase cuadro 2). Esta distinción por nacionalidad refleja, como ya se ha apuntado anteriormente, la relación que existe entre ésta y el nivel socioeconómico del extranjero y manifiesta la importancia que tiene el colectivo extranjero en el alquiler de viviendas pequeñas y medianas.

Si tenemos en cuenta el número de personas que ocupaban el inmueble, la superficie disponible por inmigrante era de 33,9 m^2 en 2007. La cifra se elevaba considerablemente para el caso de los extranjeros de la Unión Europea y del resto de Europa y se reducía en el resto de las nacionalidades, especialmente entre los africanos. Esta menor disponibilidad de superficie entre los extranjeros no europeos se ratifica en el porcentaje de encuestados que declaraban que su vivienda era demasiado pequeña y en la tasa de hacinamiento o porcentaje de entrevistados que contaban con menos de 10 m^2 de superficie útil por persona en el inmueble (LEAL y CORTES, 2001), tal como se puede observar en el cuadro 2. La elevada tasa de hacinamiento de los asiáticos se relaciona con la mayor frecuencia de estos grupos a formar hogares extensos, mientras que entre los africanos, sin olvidar este aspecto, tenía más importancia el menor tamaño de la vivienda.

Cuadro 2. Superficie de la vivienda, tasa de hacinamiento y hogares de los extranjeros residentes en España

	Superficie media (m^2)	M^2/persona	Tasa de hacinamiento (%)	Consideración de demasiado pequeña (%)	Hogares con 5 ó más miembros
África	81,5	26,4	7,4	22,6	33,20
América	84,9	28,6	3,9	15,5	23,04
Asia	88,8	29,9	5,1	13,3	29,30
Resto Europa	94,3	36,2	2,0	11,8	15,38
Un. Europea	101,4	42,6	1,2	10,2	12,14
Total	91,1	33,9	3,4	14,7	20,52

Fuente: Encuesta Nacional de Inmigración, 2007. Elaboración propia.

No hace falta insistir en que el carácter general de esta encuesta oscurece el nivel real de hacinamiento que creemos es mayor y que está vinculado en muchos casos al subarriendo, a la etapa inicial del proyecto inmigratorio y a la necesidad de vivir en hogares extensos y múltiples. Aún así, las cifras desvelan las profundas diferencias según nacionalidad y la

mayor importancia del hacinamiento en relación con la población española. De igual modo es previsible que la crisis económica esté favoreciendo la sobreocupación de los inmuebles como estrategia para reducir gastos y que, por tanto, las condiciones residenciales se estén precarizando paulatinamente.

5. Segregación respecto a la calidad de la vivienda

Además de la disponibilidad de espacio, la existencia de equipamientos y servicios básicos y la antigüedad y nivel de conservación definen la calidad habitacional. En este sentido, son de gran interés algunos aspectos incluidos en la Encuesta Nacional de Inmigración, tales como nivel de delincuencia, suciedad de la calle, presencia de ruidos externos, malas comunicaciones con el exterior, etc. Por aportar algunos datos significativos, el 19,5% de los encuestados manifestaban tener humedades en sus casas y el 13,8% padecer deficiencias constructivas, porcentajes elevados pero de difícil valoración al no contar con otros datos de contraste.

Para complementar esta información, se puede tener en cuenta que, según el Censo de 2001, los extranjeros que vivían en edificios en estado ruinoso, malo o deficiente suponían el 13,8% de los censados, porcentaje que entre los españoles se reducía al 7,9%. Por nacionalidades, el porcentaje se elevaba entre los africanos en ambas variables (26 y 19,8%), estando el resto de grupos nacionales más próximos a la media. En relación con la antigüedad del inmueble, los extranjeros estaban sobre-representados en los edificios anteriores a 1940 (cascos históricos) y en los construidos entre 1951 y 1970, es decir, en las promociones masivas de las periferias urbanas. En contrapartida, tenían una menor presencia en los edificios que en aquel momento contaban con menos de 20 años de antigüedad. Por nacionalidades, frente al alto porcentaje de europeos en viviendas construidas después de 1980 (39,8%), los valores de africanos, americanos y asiáticos oscilaban entre el 20,1% de los primeros y 22,7% de los últimos.

En resumen, lo que las cifras parecen apuntar es que una parte importante de los extranjeros, proporcionalmente mayor que entre los españoles, vive en viviendas antiguas o con problemas de conservación o de baja calidad constructiva. De hecho, en distintos estudios se denuncian las condiciones de auténtica infravivienda y barraquismo vertical en el que vive una parte de los extranjeros, tanto en áreas urbanas como rurales (CHECA y ARJONA, 2006).

6. Segregación residencial

Un último aspecto que nos informa de la exclusión residencial de la población extranjera es el nivel de segregación que manifiestan en el territorio. La localización de los extranjeros en las ciudades depende de numerosos factores, tanto alusivos a las características y función económica de cada grupo, como a las estructuras urbana y del mercado de la vivienda.

Al igual que hemos señalado con respecto a las condiciones habitacionales, la localización está vinculada a la inserción laboral y a la fase del proyecto migratorio. En la llegada, los factores determinantes son principalmente la proximidad geográfica a los lugares de trabajo y a las redes de acogida. Posteriormente, el mercado de la vivienda y el laboral ganan peso en la toma de decisiones. Como consecuencia de ello, en la medida en que el nivel económico y el tiempo de estancia aumentan, los extranjeros tienden a una mayor integración social, que redunda en unas pautas residenciales generalmente más dispersas.

Cuadro 3. Promedio y Coeficiente de Variación de los Índices de Segregación calculados para 11 ciudades españolas en 2009

Nacionalidad	Promedio	Coeficiente de Variación
Pakistán	0,78	0,19
Senegal	0,66	0,15
Nigeria	0,64	0,15
Argelia	0,58	0,20
China	0,55	0,14
Rusia	0,53	0,18
Reino Unido	0,52	0,24
Bulgaria	0,50	0,21
Ucrania	0,50	0,09
Paraguay	0,48	0,15
Marruecos	0,48	0,15
Polonia	0,48	0,13
Uruguay	0,47	0,30
Bolivia	0,45	0,19
Rep. Dominicana	0,44	0,11
Alemania	0,44	0,09
Ecuador	0,43	0,18
Francia	0,42	0,18
Perú	0,41	0,22
Rumania	0,41	0,20
Chile	0,41	0,16
Portugal	0,41	0,11
Brasil	0,39	0,13
Venezuela	0,39	0,03
Cuba	0,39	0,14
Italia	0,36	0,21
Argentina	0,33	0,20
Colombia	0,33	0,17

Fuente: Explotación del Padrón Municipal, 2009. Elaboración propia.

A ello hay que sumar un cierto nivel de segregación residencial de carácter étnico, aunque, en gran medida, este factor está supeditado a la segregación económica que caracteriza el espacio urbano. En líneas generales, los extranjeros que no son de origen hispanoparlante o que son de origen extracomunitario presentan un comportamiento territorial más concentrado, motivado por las mayores dificultades de integración que por razones lingüísticas o culturales tienen.

Aunque se ha apuntado que en las ciudades del sur de Europa, los procesos de segregación residencial no son tan acusados como en el norte o como en las ciudades americanas (MALHEIROS, 2002; ARBACI, 2008), un análisis por nacionalidad muestra que esta idea nos es generalizable a todos los colectivos ni ciudades. Como se observa en el cuadro 3, en el que se incluyen el promedio y el coeficiente de variación del índice de segregación[4] por nacionalidad de las once ciudades más pobladas de España (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga, Murcia, Palma, Las Palmas de Gran Canaria, Bilbao y Alicante), existen niveles altos de segregación (superiores a 0,6) entre nigerianos, senegaleses y pakistaníes, mientras que los valores de argelinos, rusos, ucranianos, búlgaros, británicos y chinos son también elevados.

Estos valores de segregación residencial se relacionan con pautas territoriales de fuerte concentración. Cabe aquí recordar la localización de pakistaníes y filipinos en el casco antiguo de Barcelona o los niveles de concentración que en esta ciudad se registraban entre marroquíes, dominicanos, chinos y europeos comunitarios (MARTORI, HOBERG Y SURINACH, 2006; DOMINGO, LÓPEZ Y BAYONA, 2005; BAYONA, 2007). De igual modo, se ha destacado la concentración de filipinos, rumanos y ciertas nacionalidades de europeos comunitarios en Madrid (LORA-TAMAYO, 2003), y de africanos en Zaragoza (GALLEGO, 2002). En el caso de Canarias, la concentración de alemanes, británicos, franceses, belgas, holandeses e hindúes obedece a una segregación de carácter "estructural" y la de bolivianos, ecuatorianos, mauritanos y chinos, a una segregación "coyuntural", ligada a un ciclo migratorio temprano (PARREÑO y DOMINGUEZ, 2008).

En síntesis, la distribución territorial de los extranjeros revela la presencia de un cierto nivel de segregación para determinadas nacionalidades, lo que en muchos casos, y con las excepción de los procesos de autoexclusión voluntaria, es el resultado de la existencia de dificultades

[4] $IS = \frac{1}{2}\sum_{i=1}^{n}\left|\frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X}\right|$, donde x_i es la población por nacionalidad en las secciones, X es la población por nacionalidad en el municipio, t_i es la población total de la sección y T es la población total del municipio.

particulares para acceder a los mercados locales de la vivienda en igualdad de condiciones con la población española.

7. Políticas de vivienda, integración y leyes de extranjería

Con la aprobación de la Ley Orgánica 4/2000 de 11 de enero sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, los extranjeros residentes que estuvieran empadronados podían acceder al sistema público de ayudas en materia de vivienda en igualdad de condiciones con los españoles. Además, la ley reguló como acto discriminatorio todos los que impusiesen ilegítimamente condiciones más gravosas a los extranjeros en relación con la compra o alquiler de un inmueble y, en relación con los trabajadores de temporada, estableció que las administraciones públicas velarían para que fueran alojados dignamente.

El reconocimiento de la igualdad de derechos entre españoles y extranjeros fue un paso de gran importancia para facilitar la integración social de éstos pero debe enjuiciarse en un contexto de gran crecimiento económico, en el que la población extranjera era necesaria tanto como mano de obra como consumidora de bienes.

En consecuencia, a lo largo de la década pasada los extranjeros no sólo se pudieron acoger a los programas genéricos de viviendas, sino que fueron beneficiarios de programas específicos, dirigidos a los inmigrantes y que fueron adoptados por algunas comunidades autónomas y corporaciones locales. Aunque se puede criticar la escasa capacidad de intervención de las políticas de vivienda en un periodo como el de la última década, caracterizada por el boom inmobiliario, e igualmente no se deben olvidar los limitados recursos presupuestarios destinados a este fin, es indudable que los programas ejecutados han incidido en una mejora de la situación residencial de muchos hogares españoles y extranjeros.

Esta situación ha cambiado drásticamente con la reciente aprobación de la Ley Orgánica 2/2009, de 11 de diciembre, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. Desde su entrada en vigor sólo podrán acceder a los sistemas públicos de ayuda a la vivienda los extranjeros que lleven cinco años de residencia legal en España. Esto supone la paradoja de que en aquellas fases del proyecto migratorio en las que la situación residencial de los extranjeros suele ser peor (los periodos de llegada y estabilización), no podrán beneficiarse de las ayudas públicas, cuando sin embargo, sostienen el estado del bienestar con sus aportaciones productivas como el resto de los españoles y extranjeros.

Pero aún más, al impedirse el reagrupamiento familiar de los ascendientes en primer grado, cuando estos sean menores de 65 años, y de los hijos mayores de 18, se atenta contra la calidad residencial de los extranjeros en la medida en que se dificulta la consolidación del hogar familiar y la salida de la precariedad a través de la diversificación de rentas.

Por tanto, a diferencia de lo que ocurrió con la anterior normativa, la integración social del extranjero se dificulta con el incremento de los

obstáculos a la llegada de nuevos inmigrantes, en un contexto productivo marcado, en este caso, por una profunda crisis económica. Precisamente en este contexto, a nuestro juicio, la integración residencial se pospone por dos razones fundamentales. La primera es que esta disminución de derechos es un instrumento para mantener la paz social, ya que la sociedad española desarrolla o refuerza ciertos prejuicios en un momento de dura crisis económica. En este sentido, los autóctonos perciben al inmigrante como un competidor en el acceso a los puestos de trabajo, a la vivienda y al conjunto de los servicios y prestaciones sociales dentro de un discurso mental encuadrado en lo que ha sido denominado como "racismo simbólico" (KINDERS y SEARS, 1981), basado en la negación de la existencia de discriminación y en la continua reafirmación de un discurso "familista" del "primero los de casa" (CEA y VALLÉS, 2008 y 2009). Pues bien, en periodos de penuria económica este discurso se generaliza y reafirma, sobre todo entre los grupos con menores rentas.

La segunda razón radica en que las estructuras productivas y políticas en España mantienen, a nuestro juicio, un planteamiento eminentemente utilitarista, en el que la inmigración se ha interpretado y utilizado como un elemento de dinamización económica, frente a un posicionamiento más global del fenómeno.

En cualquier caso, la nueva orientación de las políticas de vivienda tras la aprobación de la reciente ley sobre derechos y libertades de los extranjeros supone no sólo no reconocer la problemática residencial de buena parte de los extranjeros sino iniciar un nuevo proceso de exclusión ciudadano.

8. Conclusiones

El análisis de las condiciones residenciales de la población extranjera en España exige considerar las características de los inmuebles que ocupan, la forma de acceso a la vivienda y la localización de los hogares donde habitan. La combinación de esta información nos permite apreciar que la situación residencial de los extranjeros, en especial la de determinadas nacionalidades, no mejoró sensiblemente tras la aprobación en el año 2000 del marco normativo que regula sus derechos y deberes y que, por tanto, la llegada masiva de inmigrantes se ha realizado en un contexto de exclusión residencial. Todo apunta, además, a que la situación tenderá a agravarse durante la crisis económica y con la reciente reforma de la normativa sobre extranjería en España.

La política de vivienda es el único medio de acceso a una vivienda digna para la población más desfavorecida. Por tanto, se requiere de medidas presupuestarias menos limitadas, que incrementen el parque de viviendas protegidas, que promuevan eficazmente la rehabilitación de los inmuebles más degradados y que aumenten las ayudas al alquiler. Pero además es necesario que esta política se articule dentro una intervención integral en el caso de la inmigración, que incluya otras políticas sociales (IZQUIERDO y

LEÓN, 2008). En caso contrario, estaremos ante una situación de mayor riesgo de fractura y conflicto social.

Bibliografía

APARICIO, R. (dir) (2003): *Inmigrantes y vivienda en la Comunidad Valenciana*. Valencia: CEIM.

ARBACI, S. (2008): (Re)viewing ethnic residential segregation in Southern European cities: housing and urban regimens as mechanisms of marginalization. *Housing Studies*, 23-4:589-613.

BANCO DE ESPAÑA (2009): Informe de Estabilidad Financiera. Madrid.

BAYONA i CARRASCO, J (2007): "La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona: ¿Una segregación fragmentada?" *Scripta Nova*, XI-235.

BOSCH, J. y GIBAJA, O. (2006): *Habitatge i immigració: clasus per a una nova política de habitatge*. Barcelona: Nous Horitzons Fundació.

CEA D'ANCONA, M.A. y VALLÉS MARTINEZ, M.S. "Nuevos – viejos discursos ante la inmigración y su reflejo vivencial de racismo, xenofobia y xenofilia en la España inmigrante". *Migraciones*, 23: 237-277

CEA D'ANCONA, M.A. y VALLÉS MARTINEZ, M.S. (2009). *Evolución del racismo y la xenofobia en España. Informe 2009*. Madrid: Ministerio de Trabajo e inmigración.

CHECA OLMOS, J.C. Y ARJONA GARRIDO, A. (2006): "Segregación y condiciones residenciales de los inmigrantes africanos en Almería (España)". *Migraciones Internacionales*, 3, 3: 81-106.

COLECTIVO IOE (2003): "La sociedad española y la inmigración extranjera". *Papeles de Economía Española*, 98: 16-31.

COLETIVO IOE (2005): *Inmigración y vivienda en España*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

DOMINGO, A., LÓPEZ, A. y BAYONA, J. (2005) Impacto demoespacial de la internacionalización de los flujos migratorios en la ciudad de Barcelona. *Migraciones*, 16: 157-198.

GALLEGO RANEDO, C. (2003): *La inmigración africana en Zaragoza. Espacio, discurso y memoria de los procesos migratorios en Aragón*. Departament d'Antropologia Social i Filosofia de la Universitat Rovira i Virgili, 2003. Inédita.

INE (2009): *Encuesta Nacional de Inmigrantes: una monografía*. Madrid.

IZQUIERDO, A. y LEÓN, S. (2008) "La inmigración hacia dentro: argumentos sobre la necesidad de coordinación de las políticas de inmigración en un Estado multinivel". Política y Sociedad, 45 (1): 11-39.

KINDERS, D.R. y SEARS, D.O. (1981): "Prejudice and politics: symbolic racism versus racial threats to the good life". *Journal of Personality and Social Psychology*. 40: 414-431.

LEAL, J. (1997): "Condiciones residenciales e integración de los inmigrantes: problemas residenciales de los inmigrantes y definición de las

políticas de actuación pública" en LEAL, J. y MAYEUR, C. (dir): *Vivienda e integración social de los inmigrantes*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

LEAL, J. y CORTES, L. (2001): *Características del parque de viviendas de la Comunidad de Madrid según el Censo de 2001*. Madrid: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid.

LORA-TAMAYO D'OCON, G. (2003): "Evolución reciente y perfil de la población extranjera en Madrid". *Migraciones*, 13: 7-59.

MALHEIROS, J. (2002) "Ethnic-cities: residential patterns in the Northern European and Mediterranean Metropolises. Implications for Policy Design". *International Journal of Population Geography*, 8: 107-134.

MARTINEZ VEIGA, U. (1997): "Alojamiento de los inmigrantes en España" en LEAL, J. y MAYEUR, C. (dir): *Vivienda e integración social de los inmigrantes*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

MARTORI, J.C., HOBERG, K. Y SURINACH, J. (2006) "Población inmigrante y espacio urbano. Indicadores de segregación y pautas de localización". *EURE* 32-97.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA (2007): *Encuesta sobre la vivienda en alquiler de los hogares de España 2006*. Madrid.

PAJARES, M. (2005): *La integración ciudadana. Una perspectiva para la inmigración*. Barcelona: Icaria.

PARREÑO CASTELLANO, J. y DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (2008): "Extranjería y diferenciación residencial en Canarias: la perspectiva del microanálisis espacial". *Investigaciones Geográficas*, 45: 163-202.

TERRONES, A. (2008): "Immigratió i habitatge: els canvis en les pautes d'exclusió residencial". *Immigració, ciutadania i els reptes de la inclusió social. Nous Horitzons*, 190: 42-47.

LA GENTRIFICACIÓN EN EL CONTEXTO LATINOAMERICANO

Luis Alberto SALINAS ARREORTUA
Universidad Nacional Autónoma de México

Introducción

El tema del deterioro urbano y principalmente las iniciativas de recuperación urbana en las grandes ciudades a partir de diversos mecanismos de intervención (público – privado), generan distintas consecuencias económicas y sociales que son objeto de una importante discusión al respecto.

Para nombrar las diversas intervenciones, se han utilizado varios términos que tienen distinto significado como son: recuperación, renovación, revitalización y gentrificación, entre otros. En esta investigación, se analiza el concepto de gentrificación como un proceso económico y social que se presenta en ciertas intervenciones en las áreas centrales.

Además, se analiza la pertinencia de la utilización de dicho concepto bajo un contexto latinoamericano, ejemplificado en diversos casos de estudio, a partir de considerar dos elementos esenciales del concepto (desplazamientos de población y reinversión económica) que nos permitan establecer lo que entendemos por este concepto en estas ciudades, y a qué proceso podemos denominar como gentrificación.

Este artículo se organiza de la siguiente manera. En la primera parte, se analiza el concepto de gentrificación, sus orígenes, sus diversas interpretaciones, las principales teorías que explican cómo se produce este proceso así como su manejo ideológico. Y en la segunda parte, se realiza una reflexión final, a partir de diversos casos de estudio en América Latina, para establecer la pertinencia en la utilización del concepto de gentrificación en las transformaciones recientes en el contexto latinoamericano.

1. Proceso de gentrificación

Para nombrar este proceso de desplazamiento poblacional y reinversión económica se utiliza el término anglosajón de *gentrification* cuyo significado literal es aburguesamiento (gentry). Existe unanimidad, en que fue la socióloga británica Ruth Glass, quien en 1964 utilizó por primera vez este término en un estudio realizado en la ciudad de Londres

(ver SMITH, 1996; GARCÍA, 2001; GOULART, 2005; LESS et al, 2008; SARGATAL, 2000 y 2008). Ella menciona que:

"Uno a uno, muchos de los barrios obreros de Londres han sido invadidos por las clases medias. Míseros, modestos pasajes y cottages –dos habitaciones en la planta alta y dos en la baja- han sido adquiridos, una vez que sus contratos de arrendamiento han expirado, y se han convertido en residencias elegantes y caras. Las casas victorianas más amplias, degradadas en un período anterior o reciente –que fueron usadas como casas de huéspedes o bien en régimen de ocupación múltiple- han sido mejoradas de nuevo. Una vez que este proceso de "gentrification" comienza en un distrito continúa rápidamente hasta que todos o la mayoría de los originales inquilinos obreros son desalojados y el carácter social del distrito se transforma totalmente." (citado en LEES, et. al, 2008:4; SMITH, 1996:33).

El concepto de gentrificación puede prestarse a varias interpretaciones, según el contexto, derivado de las diferencias en los distintos procesos de desarrollo que viven las ciudades. En este sentido, podemos señalar tres principales diferencias en la utilización de este concepto.

Una primera diferencia, es aquella que se produce al utilizar este concepto para referirse a procesos que se presentan entre ciudades norteamericanas y ciudades europeas, producto de los modelos distinto de desarrollo urbano que las ha diferenciado. El desarrollo de ciudades europeas, en términos generales, se caracterizó por un mayor control estatal sobre el desarrollo urbano, mientras que las ciudades norteamericanas, impera más las posturas liberales orientadas al mercado, así también, existe una distinta concepción de espacio construido, diferencias históricas raciales, económicas y culturales de consumo, lo que da lugar a que se hable de diferencias "intercontinentales" (MARTÍNEZ, 2004).

La segunda diferencia, remite a las ciudades de países desarrollados y subdesarrollados. En las primeras, este término puede hacer referencia particularmente a una transformación en zonas centrales por actividades relacionadas a servicios especializados de la economía global, y en menor medida a uso habitacional para un sector de la población de altos ingresos, y de uso comercial, mientras que en las ciudades de los países subdesarrollos, su transformación se relaciona en especial a servicios al consumidor, de uso comercial, y residencial dirigido hacia un sector de la población de clase media.

Y la tercera diferencia importante, se refiere a una brecha temporal. Este proceso se comenzó a presentar después de la segunda guerra

mundial, en especial en la década de los cincuenta, en ciudades de Estados Unidos (LEES, 2008:5) y a finales de los sesenta y a principios de los setenta en ciudades de países de Europa occidental principalmente. Mientras que en las ciudades de los países Latinoamericanos, algunos autores afirman, que es un proceso tardío, generado a partir de la década de los ochenta (TELLA, 2005 y LESS, 2008).

Así también, además de las diferencias en la utilización conceptual, es importante mencionar que las características que definen este proceso dependen, como bien lo menciona SMITH (1996), tanto de situaciones globales como de argumentos locales. Así, en algunos casos este término puede contemplar estrategias muy limitadas, como remitirse a una restauración de inmuebles que presentan obsolescencia física, incrementando el valor de las rentas, pudiendo mantenerse únicamente familias de ingresos medios y altos, mientras que en otros casos, puede hacer referencia a un proceso más complejo, como a las distintas dimensiones de una transformación socioeconómica urbana que, además de los cambios físicos derivados de la inversión económica, incluyen cambios en la estructura del empleo así como en la prestación de servicios en las áreas afectadas y mejoras de servicios públicos como seguridad, accesibilidad, alumbrado, entre otros.

A pesar de las diversas características que se pueden producir tanto de situaciones globales como de argumentos locales, se presentan ciertos rasgos en común que identifican este proceso, y son:

- la población con pocos recursos económicos y culturales es expulsada y substituida por una nueva población con mayores recursos económicos y culturales;
- las viejas residencias degradadas son rehabilitadas o renovadas;
- nuevos emprendimientos comerciales, restaurantes, galería de arte y bares se establecen en espacios antes ocupados por el comercio tradicional que permitía la subsistencia de los antiguos moradores;
- el espacio público es renovado y protegido de aquellas actividades indeseables;
- antiguos almacenes situados en las áreas industriales son reconvertidos en instalaciones deportivas, sirviendo a las áreas residenciales de lujo;
- antiguas fábricas abandonadas son rehabilitadas y convertidas en lujosos *lofts*, y otros. (MARTÍNEZ, 2004:100)

Estos rasgos, pueden presentarse todos o parte de ellos en distintos grados. Sin embargo, son dos los rasgos que se consideran necesarios para que se defina un proceso como gentrificación, y son; la existencia de desplazamiento de población por un sector de población de mayores

ingresos[1] y; una (re)inversión económica materializada en el inmobiliario urbano.

2. Delimitaciones del concepto de gentrificación

A pesar de que éste concepto ha ido evolucionando, se relaciona con procesos de reorganización económica mundial de acumulación del capital, esto es, si bien es cierto este proceso comenzó a presentarse en ciudades de Estados Unidos y Europa desde mediados del siglo XX, es hasta el último cuarto del mismo siglo, cuando se produce su propagación, acorde a la implementación del modelo neoliberal, y como tal, se desarrolla en distintas ciudades a partir de esta reestructuración económica mundial[2], proceso que para SMITH (2008), actualmente se reproduce en las grandes ciudades de todos los continentes.

Las distintas nociones del concepto de gentrificación hacen que éste se convierta en un término complejo en su utilización, es decir, su aplicación puede sugerir diversas posturas en sus *por qué* y *cómo* se origina dicho proceso, así como también en la delimitación del espacio de actuación, pudiendo transformar total o parcialmente una manzana o un barrio de una ciudad, además de la diversidad de actores que pueden participar. Ante esta situación, algunos autores consideran que éste es un "concepto caótico" (Van Weesep, 1994 citado en SARGATAL, 2000:3).

Desde el punto de vista de cómo se generan estas condiciones para que se produzca la gentrificación, existen dos corrientes de análisis principales que se manifiestan desde la perspectiva de la demanda y desde el ámbito de la oferta.

A partir de la demanda (el consumo), David Ley es un importante exponente, quien menciona, que la gentrificación deriva de procesos recíprocos de reestructuración económica, sociocultural y demográfica, sin embargo, en materia económica, el factor de oferta (la producción) es secundario para este autor (SARGATAL, 2000:6), pues menciona que "los modelos de consumo vienen a dirigir los modelos de producción" (Ley, 1978 citado en SMITH, 1996:52). Así, la gentrificación es explicada, según Ley, como una consecuencia del nuevo énfasis en el consumo.

---

[1] Según SARGATAL (2000), tanto Pacione como Van Weesep, consideran que un elemento esencial para que exista gentrificación es que debe de existir movimientos de población, en especial desplazamientos de población de clases populares por sectores de población de ingresos medios y altos.

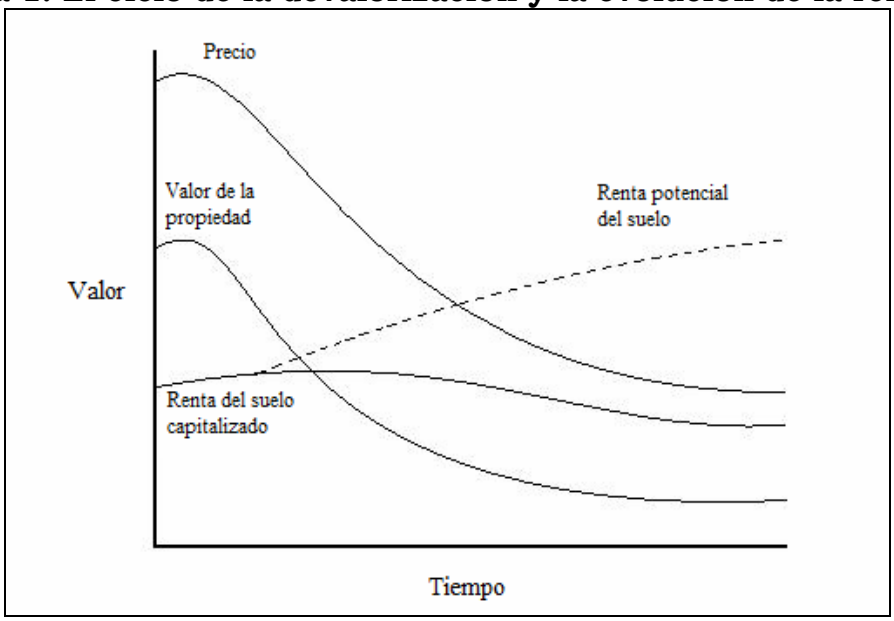
[2] STREULE al hablar de gentrificación menciona que "Se define como proceso en el marco de la política neoliberal de transición y reestructuración de colonias centrales de ciudades grandes y globalizadas. (…) y tiene como objetivo la reestructuración económica del espacio urbano y una recuperación de vivienda, al mismo tiempo que esta provocando un cambio social y cultural significativo en dicha zona." (2008:36).

Por su parte, Neil Smith sostiene que este proceso ha de contemplar tanto a la oferta como a la demanda, no obstante, otorga prioridad a la oferta, de modo que el factor económico es preponderante sobre los factores culturales que trabaja Ley (SMITH, 2009). En este sentido, Smith explica cómo se produce este proceso a través de su propuesta de *rent-gap* que la trabaja como una hipótesis para la explicación de la gentrificación.

"La rent-gap es la disparidad entre el nivel de la renta del suelo potencial y la actual renta del suelo capitalizada bajo el presente uso de suelo" (SMITH, 1996:67). Así mismo, continúa "La gentrificación ocurre cuando la diferencia es suficientemente alta y los desarrolladores pueden adquirir estructuras baratas, pueden pagar los costos de la construcción y las ganancias de la rehabilitación, pueden pagar intereses de hipotecas y préstamos de construcción, y pueden vender el producto terminado a un precio satisfactorio para el desarrollador." (SMITH, 1996:68) (ver figura 1.).

Lo que nos muestra la figura 1, es que hay un momento en el que la renta obtenida es mayor al actual valor de la propiedad, mientras que con el paso del tiempo, la renta potencial del suelo puede ser mayor que la capitalizada en la actualidad, por lo que es pertinente, para el propietario, intervenir en el inmueble para darle un mejor uso y obtener una mayor renta.

Figura 1. El ciclo de la devalorización y la evolución de la rent-gap



Fuente: SMITH, 1996:65

En esta circunstancia, se habla de la importancia económica de un inmueble, razón por la cual, se afirma, puede existir gentrificación en zonas que no presenten deterioro urbano, es decir obsolescencia física o funcional, sino que se busquen mayores beneficios económicos a partir de identificar la obsolescencia económica, momento propicio para la intervención.

Esta situación nos lleva a la interrogante de ¿cómo surge la rent-gap en la dinámica urbana?, según Smith, "La rent-gap es producida primeramente por la devalorización del capital (el cual disminuye la proporción de la renta del suelo para que pueda ser capitalizada) y también por la continuidad del desarrollo y la expansión urbana (la cual tiene históricamente a mejorar el nivel potencial de la renta de suelo en la zona empobrecida de la ciudad)." (SMITH, 1996:68).

En este sentido, se considera que el elemento central de la dinámica de este proceso de gentrificación, es el factor económico, sin olvidar que influyen factores culturales, los cuales son determinantes en segunda instancia.

Por último, un punto importante a destacar es el uso político e ideológico que se le da a este concepto. Pues la gentrificación, cuenta con firmes defensores como acérrimos enemigos (DÍAZ, 2009).

Bailey y Robertson (1997; citados en DÍAZ, 2009) revisan como la política pública dirigida hacia los centros empobrecidos en el Reino Unido cambió de significado con la introducción de la ideología neoliberal, pues en los setenta, se tenía una visión negativa del proceso, dirigiéndose las políticas a frenar los desplazamientos de población, mientras que con el gobierno de Thatcher, se alude a la responsabilidad individual de los ciudadanos, denunciando la concentración histórica de la miseria en las áreas centrales, volviéndose positivo la concepción de este proceso.

En este sentido, si la dinámica del capitalismo actual busca espacios para la reproducción del capital, el capital privado invertirá en zonas del espacio urbano que ofrezcan "ventajas competitivas", es decir, no es una condición necesaria que sea una zona deteriorada para su reproducción. Y a partir de distintos mecanismos públicos, pues es el detonante principal (DÍAZ, 2009), se somete las consecuencias sociales (como los desplazamientos de población) a los beneficios económicos.

Así, los argumentos acerca de este proceso en América Latina, dependerán en gran medida, de la posición teórica con que se aborde estas transformaciones urbanas, tal como se verá en los siguientes casos de las ciudades latinoamericanas.

3. Reflexión final a partir de distintos ejemplos en Latinoamérica

La discusión entorno al proceso de gentrificación en ciudades de América Latina es muy reciente[3] a diferencia de lo que ocurre en las metrópolis de Europa y Norteamérica, debido a distintos contextos históricos.

Dentro de esta discusión, se cuestiona si este proceso de gentrificación se da en distintos escenarios de ciudades latinoamericanas, ejemplo de ello son los casos como "Proyecto Alameda" en Ciudad de México, "Puerto Madero" en Buenos Aires (ver CICCOLELLA, 1999) o en el poniente de Santiago de Chile (ver DE MATTOS, et. al., 2007) donde se discute la pertinencia del concepto.

El "proyecto Alameda", proponía la reactivación inmobiliaria de la zona (fuertemente afectada por el sismo de 1985), donde se desarrollan inmuebles para departamentos de primera clase, comercios, oficinas, un estacionamiento y un hotel (HERNÁNDEZ, 2002). Este proyecto, a pesar de los problemas administrativos del gobierno del Distrito Federal y de la oposición de un sector de la población, es un ejemplo del interés del capital por "volver al centro", generando desplazamiento de población, es decir, estrategias de recuperación de una zona con deterioro urbano que generan gentrificación.

Así también, en esta misma ciudad, existe la intención de repoblar el centro de la ciudad, además de concentrar las actividades terciarias a partir del "Bando 2" (PRADILLA, 2004), el cual que es un recurso administrativo cuyo objetivo, fue reducir el despoblamiento de las áreas urbanas consolidadas y aprovechar de manera eficiente la infraestructura acumulada, a partir de la prohibición para la construcción de unidades habitacionales y desarrollos comerciales en 9 de las 16 delegaciones de la Ciudad de México. Los desarrolladores de vivienda se centraron en un sector de la población de clase media y media alta en algunas colonias de la ciudad central y entre el año 2001 y 2005 se construyeron alrededor de 50,000 viviendas (DUHAU y GIGLIA, 2008:133). Lo que hay que valorar es en qué medida se produjo desplazamiento de población, para poder asegurar la existencia de gentrificación.

Para el caso de "Puerto Madero" en Buenos Aires, no podemos establecer que exista gentrificación en el entendido de que el proyecto se limita a una zona portuaria la cual no residía población alguna, por lo que no se produce desplazamiento, podríamos hablar únicamente de

[3] El fenómeno de gentrificación es un proceso tardío en América Latina respecto a los países desarrollados, puesto que se genera hacia la década de los ochenta, mientras que en Norteamérica y Europa Occidental se comienzan a producir hacia la década de los cincuenta y sesenta respectivamente (ver TELLA, 2005 y LESS, 2008).

renovación urbana. No obstante, el crecimiento de este proyecto puede generar un aumento del valor del suelo en la zona sur de la ciudad, en especial en el barrio de San Telmo y La Boca, barrios con cierto deterioro, conformado en su mayoría por población de estratos socioeconómicos bajos, y en la medida que exista intervención pública y/o privada (pues ya comienza ha realizarse inversión inmobiliaria), y debido a esas intervenciones se genere desplazamientos de población y aburguesamiento de estos barrios, estaríamos hablando de una zona propicia para gentrificadores, como lo afirman PRÉVÔT (2000) y DÍAZ (2003).

En esta misma ciudad, el caso de "El Abasto" (CICCOLELLA, 1999) y algunas zonas del barrio de Palermo (MIGNAQUI, et. al. 2005), también se discute un posible proceso de gentrificación en la medida que se está produciendo fuerte inversión inmobiliaria y posibles desplazamientos de población, sin embargo, la carencia de investigaciones no permite realizar planteamientos que valoren este proceso en la actualidad.

Por su parte, en el poniente de Santiago de Chile, y a partir del "Subsidio de Renovación Urbana", se ha experimentado una fuerte inversión inmobiliaria para uso habitacional y se ha estimulado la demanda con los subsidios públicos, sin embargo, no se ha producido un desplazamiento de población ni tampoco un aburguesamiento de la zona por el momento.

En Ciudad de México, Buenos Aires y en Santiago de Chile la inversión inmobiliaria en las áreas centrales, propiciado por distintas iniciativas de los gobiernos locales y nacionales, han producido fuertes transformaciones socioespaciales que han propiciado la discusión de la emergencia del proceso de gentrificación. En estos casos, distan en diversos aspectos en lo que sucedió y continúa sucediendo en casos paradigmáticos de ciudades en Estados Unidos y Europa.

Sin embargo, como ya habíamos mencionado, la discusión teórica de este proceso en América Latina, dependerá de la posición teórica con que se aborde estas transformaciones urbanas, pues si bien es cierto, las transformaciones socioespaciales distan en muchos aspectos a lo que sucede en otras latitudes, se mantiene lo esencial de este proceso que es la inversión económica y los desplazamientos de población.

Bibliografía

CICCOLELLA, P. (1999) "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". En *EURE (Santiago)*, dic., vol.25, no.76, p.5-27.

DE MATTOS, C., et. al. (2007) "Cambios socio-ocupacionales y transformación metropolitana: Santiago, 1992-2002". En DE MATTOS, C. e HIDALGO, R. (edit) *Santiago de Chile. Movilidad espacial y reconfiguración metropolitana*, Pontificia Universidad Católica de Chile, Serie GEOlibros N° 8. Santiago de Chile.

DÍAZ, F., et al. (2003) "Ciudad, territorio y exclusión social. Las políticas de recualificación urbana en la ciudad de Buenos Aires". *Reis. Revista española de investigaciones sociológicas.* N. 103, pp. 159-185, Alicante, España.

DÍAZ, I. (2009) "Procesos de gentrificación en Sevilla en la coyuntura reciente. Análisis comparado de tres sectores históricos: San Luis-Alameda, Triana y San Bernardo (2000-2006)". En *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 10 de noviembre de 2009, vol. XIII, nº 304. http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-304.htm; consulta: diciembre 2009.

DUHAU, E. y GIGLIA, A. (2008) *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*, UAM – A y Siglo XXI, México.

GARCÍA, L. (2001) "Elitización: propuesta en español para el término *gentrificación*", *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad Barcelona, 5 de diciembre de 2001, vol. VI, núm 332, http://www.ub.es/geocrit/b3w-332.htm

GOULART, R. (2005) "O processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas". *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona*: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (44). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-44.htm>

HERNÁNDEZ, E. (2002) "Copia el Proyecto Alameda el plan de Manuel Camacho". En *El Economista*, 03/09/02, México D.F.

LEES, L., et. al. (2008) *Gentrification* Routledge, New York.

MARTÍNEZ, S. (2004) "A *gentrification*: conceito e método". En ALESSANDRI, A. y CARRERA C. *Urbanização e mundialização, estudios sobre a metrópole,* LABUR, USP, Sau Paulo.

MIGNAQUI, I., et. al. (2005) "Clusters creativos en la ciudad de Buenos Aires: Estudios de cine y televisión, moda y diseño en 'Palermo Hollywood' y 'Palermo Soho'". En *Creative clusters in Buenos Aires City*, 41st isocarp, congress 2005.

PRADILLA, E. (2004) "Ciudad de México: los caminos de la privatización de lo urbano" en: *Ciudades, Privatización y políticas públicas,* No.64, 2004.

PRÉVÔT, M. (2000) "Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una geografía social en la aglomeración de Buenos Aires", *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. II, núm. 7, México.

SARGATAL, M. (2000) "El estudios de la gentrificación", *Biblio 3W* [En línea] Barcelona: Universidad de Barcelona, 3 de mayo de 2000, nº 228. <http://www.ub.es/geocrit/b3w-228.htm>

_____ (2008) "Gentrificación e inmigración en los cascos históricos", *V foro de participación juvenil en el diseño y evaluación de las políticas de vivienda*, realizado en Sevilla, 28, 29 y 30 de noviembre de 2008. disponible en: www.cje.org/C18/C0/Documentación/Document%

20Library/Gentrific_inmig_cascoshistóricos.ppt

SMITH, N. (1996) *The New Urban Frontier. Gentrification and the revanchist city,* Londres, Routledge.

_____ (2008): On "the eviction of critical perspectives". En *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 32, N° I, 2008, Wiley-Blackwell.

_____ (2009) "La gentrificación y la ciudad revanchista", Entrevistado por Andrej Holm, 6 de mayo, disponible en:

http://www.ladinamo.org/ ldnm/articulo.php? numero= 29&id=737: consultado, julio de 2009

STREULE, M. (2008) "La festivalización de los centros históricos" *Ciudades, Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana* núm. 79, julio – septiembre, Puebla, México.

TELLA, G. (2005) "Rupturas y continuidades en el sistema de centralidades de Buenos Aires". En WELCH, M. (edit) *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas* recientes, Editorial Biblos, Buenos Aires, Argentina.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

EL PAPEL DE LA PROPIEDAD PRIVADA DEL SUELO EN EL PROCESO DE ACUMULACIÓN DE CAPITAL DE LA CIUDAD NEOLIBERAL EN EL ESTADO ESPAÑOL

Sònia VIVES MIRÓ
Onofre RULLÁN SALAMANCA
Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori (GIST)[1].
Departamento de Ciencias de la Tierra
Universitat de les Illes Balears

Horacio Capel, en 1983, afirmó de forma diáfana que *la producción del espacio urbano es el resultado de las prácticas de unos agentes que actúan dentro del marco del sistema capitalista, utilizando los mecanismos legales a su disposición o realizando su actuación al margen de estos mecanismos y obteniendo posteriormente la sanción legal correspondiente* (CAPEL, 1983: 85). A partir de ahí, para entender las relaciones de poder que se establecen en la producción de la ciudad neoliberal, resulta necesario redefinir el papel que ejercen aquellos agentes -en especial propietarios y promotores inmobiliarios- y el estatus mismo de la propiedad privada en la obtención de las plusvalías del suelo.

En el tránsito al capitalismo del siglo XIX se dio una reestructuración en la propiedad del suelo en paralelo a la aparición de una nueva clase de propietarios. Aparecía así, en terminología marxista, la burguesía urbana que rivalizaba con la nobleza en el control de la tierra. Una tierra a la que, a partir entonces, se empezará a denominar "suelo". En los tiempos actuales del capitalismo neoliberal, se ha dado una nueva transformación en la que promotores, constructores, inmobiliarias y, en especial, entidades financieras, se han convertido en los agentes que dictan y dirigen la producción de la ciudad como lo hacía la burguesía urbana en la primera transición al capitalismo. En este sentido ya no se puede hablar de una clase social de "propietarios" urbanos, sino de grupos de poder o "lobbies" urbanísticos. Unos grupos empresariales que, con esta transformación, se han convertido en importantes y dominantes propietarios del suelo.

El siglo XX fue el de la plena entrada del capital financiero en el negocio urbano aunque el proceso ya contaba con importantes precedentes en el París de Haussmann y el Nueva York de Robert Moses (HARVEY, 2008: 27). Este proceso, especialmente en los tiempos

[1] La investigación que da lugar a este articulo se financia con el proyecto de investigación titulado "*La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear, implicaciones socioambientales*" (CSO2009-08400) del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación.

actuales, es posible gracias a la conversión del suelo en una forma de capital ficticio, donde su valor crematístico devendrá un componente estrictamente especulativo y sometido a las expectativas de acumulación, especialmente altas durante las burbujas inmobiliarias. La vieja tierra, en este nuevo contexto, ya es fundamentalmente eso: suelo urbano.

A partir de estos supuestos, en lo que sigue, se pretende analizar, reflexionar y opinar sobre la particular casuística del urbanismo y de la producción de la ciudad en el caso español. Una casuística que, como han señalada otros autores, difiere, metodológicamente, de la senda seguida por otros modelos de producción urbana capitalista occidental, pero no tanto de sus resultados finales.

1. La apropiación de plusvalías de la propiedad del suelo: la llamada "singularidad" del modelo urbanístico español

Las actuaciones y reglas del juego legales del urbanismo español para la construcción de la ciudad, especialmente de la nueva ciudad, presenta singularidades importantes con respeto a otros sistemas. El sistema urbanístico español, como mínimo desde la aprobación de la ley del suelo de 1956[2], reconoce a los propietarios del suelo clasificado como urbanizable por el plan municipal el derecho preferente a apropiarse de las plusvalías urbanísticas a cambio de asumir determinados deberes, especialmente el de urbanización. Se generaba así una nueva concepción de la propiedad que asume el deber de "hacer ciudad" a cambio de garantizar al propietario el derecho a apropiarse de forma exclusiva[3] del aprovechamiento urbanístico generado por la simple aprobación de los planes (ROCA CLADERA, 2007). Un aprovechamiento que, hay que repetirlo, alumbraba por obra y gracia de la propia administración al llevar a cabo la aprobación de los correspondientes planes.

Como consecuencia de ello los planes urbanísticos vienen a blindar la edificación posible a favor de los propietarios de los terrenos que el plan dice que "deben acoger" la edificación. Unos terrenos que son, teóricamente, los más apropiados para acogerla. Todo ello, de nuevo teóricamente, sin averiguar de quién son los terrenos, sin mirar el catastro.

La cuantía de la edificación posible la establecen los parámetros urbanísticos al uso: coeficientes de edificabilidad o profundidades

[2] Ley de 12 de mayo de 1956 sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. BOE núm. 135, de 14 de mayo de 1956. corrección de errores en BOE núm. 157, de 5 de junio de 1956.

[3] La reforma de la ley del suelo del 1975, texto refundido de 1976, rebajó hasta el 90% la posibilidad de apropiación del aprovechamiento urbanístico por parte de los propietarios. Un porcentaje que, desde entonces ha ido fluctuando en función de las diferentes reformas legislativas tanto estatales como autonómicas.

edificables, alturas e índices de intensidad de uso, para citar los más importantes. Estos valores representan los límites formales y morfológicos materializables que blinda el plan urbanístico a favor de unos propietarios que a priori, teóricamente, desconoce. Así la licencia se convierte en un simple acto reglado que sólo concreta, a escala de proyecto, lo que el plan ya ha reconocido como derecho de los "anónimos" propietarios.

Este sistema, según los estudios comparados, es más bien singular, no cuenta con demasiadas equivalencias internacionales. En otros países, lo que más bien crea derechos es la licencia y no el plan por lo que no se suelen hacer, como aquí, cálculos de capacidad urbanística potencial según los planes municipales. En otros países lo que se suele calcular es cuánta agua hay dentro del vaso y cuánta se quiere añadir, no cómo de grande se ha hecho el vaso para que, si los propietarios quieren, lo rellenen. De lo apuntado se deducen algunas derivadas a tener en cuenta.

En primer lugar, en otros países, la aprobación de los planes no se ve sometida a la presión que se ejerce en el caso español, como los planes no reparten derechos a urbanizar y/o edificar la discusión es de carácter más general, más de modelo y menos crematística; en consecuencia no aparecen con tanta frecuencia los vergonzosos casos de recalificaciones urbanísticas fraudulentas ya que el planificador no se ve tan presionado como en el Estado español para que acceda a tal o cual calificación urbanística, el plan no reparte aprovechamiento, por tanto no hay motivo para presionarlo.

En segundo lugar, mientras el Estado español tiene un parque residencial construido que es la parte llena de un vaso con mucha más capacidad (en el mejor de los casos suele estar un 50% lleno), la mayor parte del resto de sistemas urbanísticos el parque construido es todo el vaso y va creciendo a medida que se van asumiendo, sin ninguna obligación a hacerlo, los proyectos[4].

Al fin y al cabo puede que el resultado final del proceso sea similar en cuanto al grado de insostenibilidad de todos los sistemas urbanos occidentales. Por agregación de nuevos pedazos de ciudad vía proyectos o por colmatación de los ámbitos que el plan prevé, la producción social del espacio puede que sea muy similar. Pero hay, como mínimo, dos diferencias a resaltar. Por un lado señalar que, en el Estado español, la apropiación de las plusvalías urbanísticas muy a menudo está acompañada de palabras tan malsonantes como especulación y corrupción. Por otro lado, resaltar como la presión constante para

[4] Para un análisis comparativo de nuestros sistemas urbanísticos frente a los extranjeros es imprescindible consultar la obra de Javier García-Bellido (http://www.ub.es/geocrit/garcibel.htm y http://perso.wanadoo.es/ javgb78 /) [consultada 2008-12-28], especialmente García-Bellido (1999). También puede consultarse MUÑOZ (2009).

conseguir la aprobación de planes que blinden el aprovechamiento a los particulares –frecuentemente los que tienen más capacidad de influir en las decisiones de la administración- genera una especie de autopropulsión hacia la insostenibilidad. En este sentido, es la codicia del aprovechamiento blindado la que mueve todo el entramado y no la viabilidad social, ecológica y económica de los proyectos[5].

En esta línea García-Bellido presentaba este modelo, que perpetuaba la ley de 1956, como *la perversión radical del endemismo histórico del mundo del ladrillo* (...) [ya que] *es demasiado tentador el dinero fácil que este sistema engendra* (GARCÍA-BELLIDO, 2004: 294).

2. La plusvalía del suelo en el capitalismo financiero

La expansión del capitalismo ha implicado, como ya se ha apuntado, la disolución de les viejas relaciones económicas de la propiedad de la tierra. En 1978, Massey y Catalano ya señalaron que *en los países del capitalismo avanzado, la propiedad territorial ha dejado de existir como una clase unificada y relativamente homogénea. Los propietarios del suelo no constituyen una clase social específica* (GARCIA HERRERA, 2008: 41). Unos propietarios de suelo no homogéneos con poder para decidir como será la producción del espacio urbano. Una clase heterogénea que interactúa con promotores, constructores y entidades financieras. Conjuntamente estos agentes detentan el oligopolio del suelo con expectativas de generar las plusvalías en una dinámica de acumulación que construirá la ciudad. En este contexto se plantea y discute cual ha sido el mecanismo que ha conducido y que ha permitido la transición hasta este nuevo escenario.

HARVEY (1982) expone que la clave de esta transformación ha sido la tendencia creciente de la tierra a ejercer como puro activo financiero actuando como una forma de capital ficticio. Que la tierra se haya convertido en un activo financiero, significa que lo que se compra y se vende ya no es la tierra en sí misma, sino el derecho a apropiarse de su renta urbanística. Así, los derechos de propiedad de cualquier activo financiero pueden ser libremente comprados y vendidos en función de su rendimiento. Y ese derecho a apropiarse de la renta que produce el suelo se convierte en una forma de capital ficticio. Así, el dinero que se paga por el suelo equivale a una inversión que produce interés y, por tanto, los propietarios pueden pasar a ser simples capitalistas

[5] Los recientes (2008) casos de presunta corrupción asociada a las Áreas de Reconversión Territorial (ART) a raíz de la aprobación del PTI de Mallorca (2004) han sido posibles, entre otros, gracias a este paradigma urbanístico singular que se da en el Estado español. El PTI mallorquín, absorbiendo funciones típicamente urbanísticas a los ayuntamientos, blinda aprovechamiento a favor de unos determinados terrenos, usa la "varita mágica" de la clasificación y calificación urbanística, con lo que la potencial corrupción sube como la savia hacia los órganos de la administración actuante. Cuando se están redactando estas líneas el Consell de Mallorca, en sesión plenaria de 3 de junio de 2004, ha eliminado todas las ARTs de su plan territorial.

financieros. En otras palabras, invertir en derechos de propiedad sobre el suelo es exactamente igual a hacerlo en derechos de propiedad de cualquier otro activo (acciones, deuda del estado...), sólo representa una posibilidad más de inversión. Y esto, por tanto, equivale a decir que la renta urbana está totalmente integrada en la circulación de capital (GARCÍA HERRERA, 2008).

De este modo, el suelo es ahora propiedad de productores de mercancías, instituciones financieras, un escaso número de rentistas profesionales e incluso de los mismos trabajadores. Un suelo que es utilizado de forma muy diversa en actividades de producción, residenciales e inversiones puramente especulativas. No obstante, mientras la propiedad del suelo se ha generalizado más allá de los agentes que históricamente la venían detentando, el control privado sobre su promoción se ha ido concentrando paulatinamente.

Como en todas las formas de capital ficticio, lo que se comercializa en realidad es la expectativa sobre los ingresos futuros y, en consecuencia la gran cantidad de suelo que se reclasifica *anualmente como urbano o urbanizable denota que este suelo se valora más por las expectativas que ofrece, que como materia prima para construir ya mismo los muchos millones de viviendas o locales que cabrían en él y que sobrepasarían ampliamente las exigencias de uso y de demanda solvente, cuando España ya va a la cabeza de Europa en porcentaje de viviendas secundarias y desocupadas".* (NAREDO, 2003). La consecuencia directa de todo ello no es otra que la de arrinconar, restringir o simplemente expulsar los usos que tienen el interés social como su principal referente.

En resumen, los propietarios pierden así su tradicional papel pasivo y pasan a ejercer un papel activo en la creación de las condiciones que les permitan intensificar sus futuras rentas. La tierra queda abierta a la circulación del capital que produce interés, es decir, el mercado y los usos del suelo se integran en la circulación general del capital y sus flujos económicos entrando, de lleno, en las consabidas contradicciones del capitalismo. De esta manera *el problema de la especulación adquiere un profundo significado en la dinámica inestable del capitalismo global* (HARVEY, 1982: 349).

En este contexto la inserción definitiva de la economía española en la esfera financiera europea, que culmina con Maastricht (1992), tuvo como una de sus más importante consecuencia un cierto grado de "especialización financiera" que atrajo un notable flujo de capitales que, a la postre, desembarcarían en el sector inmobiliario. El urbanismo neoliberal estaba preparado para despegar.

3. La evolución de la "singularidad" urbanística española: transferencia de rentas de los "propietarios de la tierra" a los "promotores inmobiliarios propietarios del suelo"

A partir de los años 90, ya en pleno paradigma neoliberal, se planteaba la necesidad de un cambio urbanístico *que desgajara del derecho de la propiedad la facultad de urbanizar y edificar, de forma que se rompiera de forma definitiva con el monopolio de la propiedad a apropiarse del aprovechamiento urbanístico generado por los planes, y de esta manera, del plusvalor que de los mismos se deriva* (ROCA CLADERA, 2007: 169). Así se planteaba la liberalización del urbanismo como solución al supuesto bloqueo que los propietarios representaban al llamado "dinamismo de la construcción de la ciudad". Se trataba de evitar que la "propiedad" privada frenara la "iniciativa" privada.

Sobre este modelo básico de conformación de los mecanismos de producción de la nueva ciudad, la ley valenciana de 1994, la LRAU[6], supuso un cambio radical desde el modelo conservador a otro de cuño liberal que, en el caso valenciano, ha derivado en neoliberal. Como se ha repetido en múltiples ocasiones la gran novedad de la LRAU, y las leyes autonómicas que la siguieron[7], consistió en reemplazar a los propietarios del suelo por los promotores en la dirección e iniciativa del proceso de creación de la nueva ciudad y, consecuentemente, en la apropiación de las plusvalías generadas por dicho proceso. Tanto desde posicionamientos ideológicos conservadores como progresistas se encuentran defensores (BURRIEL, 2009: 12-13) y detractores del nuevo modelo[8]. Una de las críticas más globales al nuevo modelo la ha expuesto Fernando Gaja (2003 y 2008) al afirmar que *la aplicación de la LRAU ha dejado cortas las expectativas que se derivaban de su lectura. Interpretada con una generosidad digna de mejor causa, ha sido un eficaz vehículo en la transferencia de rentas desde los propietarios*

[6] Ley 6/1994, de 15 de noviembre, Reguladora de la Actividad Urbanística.

[7] No es este el lugar para tratar la diversidad de fórmulas que, las administraciones autonómicas, han adoptado para regular el acceso de los promotores no propietarios al proceso de producción de la ciudad. Recordemos simplemente los diferentes submodelos. El modelo puro de agente urbanizador ha sido adoptado por la Comunidad Valenciana (Ley 6/1994), Castilla-La Mancha (ley 2/98) y Extremadura (Ley 15/2001); el agente urbanizador diferenciando compensación y alternativo como concesión de obra urbanizadora ha sido el modelo de La Rioja (Ley 10/1998), Aragón (Ley 5/1999) y Cantabria (Ley 2/2001); el agente urbanizador diferenciando compensación y subsidiario llamado normalmente sistema de concurrencia ha sido el que ha desarrollado Castilla y León (Ley 5/1999), Murcia (Ley 1/2001) y Galicia (Ley 9/2002); por último el agente urbanizador integrado en el sistema de compensación se ha desarrollado en Madrid (Ley 9/2001), Canarias (Decreto Legislativo 1/2000), Asturias (Ley 3/2002) y Andalucía (Ley 7/2002).

[8] Ello se explica seguramente por el hecho que fuera el último gobierno socialista de la Comunidad Valenciana el que, en 1994, impulsara la nueva ley y hayan sido los conservadores del Partido Popular los que, desde su acceso al poder en 1995, la hayan aplicado y, vía reglamento, radicalizado.

fundiarios a los "industriales" inmobiliarios, sin que esta transmisión haya supuesto una moderación en los precios inmobiliarios, tanto del suelo como de la edificación, al tiempo que impulsaba una concentración de la propiedad del suelo, en pocas y cualificadas manos. La manipulación de los datos no puede ocultar la realidad (GAJA, 2008).

El problema, como detalla el autor, radica en pensar (diagnosticar) que el encarecimiento de la vivienda es debido, exclusivamente, al encarecimiento del suelo, a lo que *Campos Venuti denominó "especulación primaria" (la que tiene lugar en el proceso de producción originario del suelo urbano/urbanizado), sin incidir en medida alguna a la denominada "especulación secundaria", la que se produce en las sucesivas transferencias, una vez que el suelo ha alcanzado su condición de urbano y urbanizado, y que tiene en la retención su piedra angular* (GAJA, 2003).

Al "olvidar" que el precio final de la vivienda tiene otros componentes, además del precio del suelo, el resultado en muchos experimentos rompedores con el modelo tradicional ha sido una simple transferencia de rentas urbanas desde los "conservadores propietarios del suelo" a los "neoliberales promotores inmobiliarios".

Si no se ha desgajado propiedad de promoción, sólo quienes consiguieran disponer del suelo, comprando o llegando a un acuerdo con los propietarios, tendrán opción a participar en el proceso urbanizador. Los propietarios originales, por su parte, querrán participar del botín urbanizador (el aprovechamiento urbanístico) exigiendo altos precios por sus terrenos, la especulación primaria de Campos Venuti. Unos altos precios que, hasta 2008, se pagaban sin problemas ya que se trataba de una época de "barra libre" de crédito gracias a los bajos tipos de interés. El resultado devino en una alta exigencia de los propietarios del suelo que, como no podía ser de otra forma, repercutiría en el precio final de la vivienda. Una vivienda que experimentó el mayor incremento registrado nunca en el Estado español (GONZÁLEZ, 2010: 1584). ¿Por qué razón? Pues porque el precio no depende de la cantidad de oferta de suelo sino de la cantidad de oferta crédito y de hipotecas. Cuanto más dinero hay en circulación más cara es la vivienda, dicho de otra manera: díganos que puedes pagar y te diré cuánto vale el piso o el adosado.

De esta manera la especulación del suelo, y el desarrollo espacial desigual que ello supone, plantea una cuestión que va más allá de la discusión acerca de quien sea el agente que se apropie de la plusvalía que genera la planificación y la gestión del suelo, sean los propietarios o sean los promotores. En otras palabras, lo importante no es tanto discernir sobre quien se apropia de la plusvalía, sino intentar aclarar la razón por la cual se genera.

La cuestión radica, quizás, en saber si la solución liberal "abre caminos" o no a soluciones social y urbanísticamente más sostenibles.

4. Discusión y planteamientos, desde las Islas Baleares, sin agente urbanizador, por ahora

¿Tiene salida esta trampa urbanística disfrazada de postmodernidad que cambia de agente pero produce los mismos resultados? En lo que sigue se van a exponer unas reflexiones en base a la particular casuística urbanística de las Islas Baleares.

Desde diciembre de 2008 corre por diferentes despachos el cuarto borrador de ley del suelo, como mínimo, desde el 1999[9]. Las Islas Baleares son la única comunidad sin "ley del suelo" propia y, al mismo tiempo, una de las que más legislación urbanística y territorial ha generado. Pero no todas las cuestiones urbanísticas están reguladas, en concreto no está contemplada la posibilidad, preferente o no, de que los gestores, ejecutores y comercializadores de las nuevas urbanizaciones puedan ser empresarios urbanizadores que no cuenten con la propiedad del suelo antes de ser urbanizado. Es decir el agente urbanizador no está incorporado al panorama urbanístico balear.

Todos los borradores de ley del suelo balear antes mencionados intentan regular el tema pero ninguno de ellos lo remata con claridad, todos hacen una especie de sí pero no otorgando, sin embargo, una posición dominante a los propietarios de los terrenos urbanizables, como si la iniciativa y la posición dominante para hacer una nueva carretera se diera a los propietarios de los terrenos por donde ésta debe discurrir. El ejemplo es válido ya que tanto en el caso de la construcción de una urbanización como de una infraestructura viaria se trata de una función pública que la administración puede decidir llevar a cabo de forma directa o, indirectamente, a través de empresarios del ramo y, por tanto, a través de procedimientos concursales.

El actual sistema de gestión de la nueva urbanización en las Islas Baleares blinda el negocio urbanizador a favor de aquellos empresarios propietarios (obsérvese que no decimos simplemente propietarios) que disponen de los terrenos clasificados como urbanizable. En Baleares, si no aparecen empresarios que acrediten la disponibilidad del suelo (por haberlos comprado, haber conseguido que el ayuntamiento les clasifique o por haber llegado a un acuerdo con los propietarios rurales) el proceso no arranca.

Pero esta dificultad de arranque, que en otras comunidades con sistemas de agente urbanizador no se da, ha tenido como resultado final una subida de precios inmobiliarios equivalente a la de comunidades con esta institución implantada. Recuérdese, el problema

[9] Como antecedente cabe destacar que el primer Gobierno Matas presentó su documento elaborado por Porto-Rey al que seguirían el del primer Gobierno Antich (2003) elaborado por Luciano Parejo, el del segundo Gobierno Matas (2006) elaborado por Jaime Massot y el ya mencionado de 2008 elaborado por la Consejería de Movilidad y Ordenación del Territorio del segundo Gobierno Antich. Matas-Antich-Matas-Antich y parece que la iniciativa no acaba de fructificar.

del desorbitado incremento del precio de la vivienda registrado hasta 2008 se dio tanto en comunidades con agente urbanizador (Comunidad Valenciana) como en la que no contaban con él (Islas Baleares). El problema podría radicar en el hecho que el agente urbanizador sólo incide sobre la especulación primaria y no sobre la secundaria, la que se activa una vez ocupados los terrenos por parte de los promotores. En consecuencia valdría la pena tratar de incidir sobre la especulación secundaria además de sobre la primaria. Y ¿cómo podría articularse un modelo alternativo que evitara tanto la especulación primaria como la secundaria? A continuación se va a plantear la discusión a partir del caso balear.

Desde 2003, 2004 y 2005 respectivamente los Planes Territoriales de cada isla fijan, sin cartografiar, las hectáreas máximas de nuevo crecimiento para cada municipio. Unas hectáreas que sólo pueden urbanizarse en las llamadas Áreas de Transición (orlas de 500 metros a partir de los núcleos existentes en 1999) que son, y esto es importante recordarlo, mucho más extensas que las superficies no nuevo crecimiento fijadas por el correspondiente Plan Territorial para cada municipio. Pues en esta situación no sería necesario que los planes municipales "clasificaran suelo urbanizable", en esta situación el suelo urbanizable podría desaparecer (debería desaparecer) tal como se viene conociendo desde la primera ley del suelo de 1956. El sistema de ejecución concursado de la nueva urbanización debería ser el único (además del de expropiación para actuaciones directas de la administración) eliminando los "blindajes" que todavía hay en algunas comunidades como la balear a favor de los propietarios del suelo clasificado.

Entonces, ¿se encontrarían las Baleares en una situación como la de la Comunidad Valenciana? Sí si sólo, como en esta comunidad, se actuara sobre la especulación primaria, pero quizás no si, además, se actuara también sobre la secundaria. El nuevo sistema, muy esquemáticamente, podría seguir las siguientes secuencias:

a) Cada municipio, en la revisión de su plan, podría decidir cuántas hectáreas y plazas, de las que su Plan Territorial le permite crecer en nuevo suelo, quiere acoger como máximo y, además, si quiere prohibir que este crecimiento se dé en algunos de los ámbitos de las Áreas de Transición fijadas por el Plan Territorial.

b) Una vez aprobada la revisión del nuevo plan y cuando el consistorio considerara necesario para el interés general podría "levantar la barrera" de todas o algunas de las hectáreas que ha decidido asumir con dicha revisión. Esto sería básico, no se puede mantener que la nueva urbanización se ponga en marcha en cualquier momento y por parte de cualquier persona (física o jurídica). Aquí el "tempo" lo debe controlar la administración, no las programaciones estratégicas de los consejos de administración de las empresas

promotoras. Cuando, en función del interés general, haya necesidad de nueva urbanización se ha de poner en marcha el proceso urbanizador, no cuando haya necesidad (o gula) inversora de los empresarios urbanizadores.

c) El ayuntamiento, una vez decidido lo anterior, debería convocar a concurso para urbanizar las hectáreas que considerase y con las condiciones que quisiera: densidades máximas, condiciones ambientales, precios de venta, porcentaje de oferta de venta a precio tasado, cesiones mínimas, entrega de aprovechamiento mínimo al ayuntamiento... Pero estas hectáreas no deberían estar previamente señaladas por el plan municipal como ahora, sólo deberían estar cuantificadas y señalados los lugares donde en ningún caso podrían materializarse. Por lo tanto, en el procedimiento concursal, podría haber tantas propuestas de localización del número de hectáreas que el ayuntamiento ha decidido poner en juego como propuestas de empresarios urbanizadores presentadas al concurso.

Sin duda la prueba de fuego del sistema serían las condiciones de los concursos y sus resoluciones, unos concursos que deberían impedir no sólo la especulación primaria sino también la secundaria. Sea como fuere seguro que el resultado sería mejor que los actuales "concursos" que se dirimen en los despachos sin luz ni taquígrafos.

d) El ganador del concurso (propietario o no del suelo) sería el adjudicatario de la actuación de carácter público que se ejecutaría por gestión privada. Consecuentemente, el adjudicatario debería pagar a los propietarios de los terrenos a ocupar por la nueva urbanización. Unos pagos que se harían a precio de suelo rural según la terminología de la vigente ley estatal de suelo.

¿Cuáles serían los objetivos de este sistema?, Pues como mínimo tres.

Primero que no se urbanizara en función del simple deseo de urbanizar de las empresas urbanizadoras sino según el interés general manifestado por el ayuntamiento en el momento que tal necesidad se hiciera manifiesta.

Segundo que, gracias a los concursos donde se deberían proponer los precios máximos de venta de las viviendas, se verían desbaratadas las opciones más especulativas y favorecidas las que más respeten el interés general.

Tercero, que los simples propietarios de los terrenos no podrían sobrecargar el precio de la materia prima fundamental del proceso urbanizador, el suelo. Unos propietarios que, en la mayoría de los casos, ya son los mismos promotores.

Es incuestionable que, como se ha demostrado en el caso de la Comunidad Valenciana, suprimiendo el derecho a urbanizar de los propietarios, la producción de ciudad no deja de ser una vía de absorción de excedentes de la economía capitalista y uno de sus

principales mecanismos de acumulación vía exacción de la renta urbana. Pero esta exacción podría verse reducida si, a través de concursos no blindados y abiertos a propuestas no prelocalizadas por el plan municipal, primaran las propuestas que minimizaran las rentas urbanísticas de los promotores frente a las que las maximizaran.

Bibliografía

BURRIEL, Eugenio L. (2009): La Unión europea y el urbanismo valenciano. ¿Conflicto jurídico o político? *Boletín de la AGE*, nº 49: 5-23.

CAPEL SÁEZ, H. (1983): Capitalismo y morfología urbana en España. Los libros de la frontera. Barcelona.

GAJA i DÍAZ, F. (2003): El suelo como excusa: el desarrollismo rampante. *Papeles de la FIM - Revista de Investigación Marxista*, no. 20, monográfico Suelo y Vivienda, 1er. semestre 2003, pp. 55-66. Disponible en red en
http://habitat.aq.upm.es/boletin/n29/afgaj.html#fnmark-1

GAJA i DÍAZ, F. (2008). El "tsunami urbanizador" en el litoral mediterráneo. El ciclo de hiperproducción inmobiliaria 1996-2006. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.* Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (66). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-66.htm> [ISSN: 1138-9788]

GARCÍA-BELLIDO, J. (1999): La excepcional estructura del urbanismo español en el contexto europeo. *Documentación Administrativa*, nº 252-253: 11-85. Instituto Nacional de Administración Pública.

GARCÍA-BELLIDO, J. (2004): "Por una liberalización del paradigma urbanístico español". Editorial *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXVI: 140, Págs. 289-296, verano 2004.

GARCÍA HERRERA, L. M. (2008): *Propiedad del suelo en Santa Cruz de Tenerife*. Territorio Canario. Ediciones Idea.

GONZÁLEZ, J. M. (2010): The Real Estate and Economic Crisis: An Opportunity for Urban Return and Rehabilitation Policies in Spain. *Sustainability* 2010, 2, 1571-1601.

HARVEY, D. (1982): *The Limits to Capital.* Oxford: Blackwell.

HARVEY, D.(2008): The Right to the City. *New Left Review* 53, September-October 2008.

MUÑOZ, D.(2009): Las contribuciones del privado en la legislación urbanística de Inglaterra, los Países Bajos y España. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XLI (160), 291-301.

NAREDO, J. M. (2003): Mercado del suelo y plusvalías. *Pensamiento Crítico*, 142-143, noviembre-diciembre de 2003.

NAREDO, J. M. (2009): La cara oculta de la crisis. El fin del boom inmobiliario y sus consecuencias. *Revista de Economía Crítica*, nº7, primer semestre, 2009, 313-340

ROCA CLADERA, J. (2007): "García-Bellido y la renovación del paradigma urbano: post-escriptum a la propiedad". *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno,* 2007, Any II núm. 3.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

IDENTIFICACIÓN DE LAS PRINCIPALES FORMAS DE CRECIMIENTO URBANO DISPERSO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE MADRID

Mª Victoria AZCÁRATE LUXÁN
David COCERO MATESANZ
Francisco Javier GARCÍA LÁZARO
Carmen MUGURUZA CAÑAS
José Miguel SANTOS PRECIADO
Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)

1. Introducción

En los últimos años, el modelo territorial urbano ha experimentado una clara evolución, desde un modelo territorial urbano de áreas más compactas, de centros definidos y carácter autónomo, a un modelo donde la articulación de los espacios está cada vez más fragmentada y desconectada.

El crecimiento urbano disperso se ha identificado en numerosas ocasiones como sinónimo de un desarrollo no planificado, caracterizado por una mezcla de baja densidad de usos del suelo en las zonas periféricas de las grandes ciudades, asimilado muchas veces con el desarrollo suburbano de las periferias de las ciudades estadounidenses, que fue impulsado por el rápido crecimiento del parque automovilístico y por la preferencia por casas aisladas con jardín en los comienzos del siglo XX. En comparación con la mayor parte de las ciudades norteamericanas, en Europa las ciudades han sido, tradicionalmente, mucho más compactas, organizadas alrededor de un denso centro de carácter histórico.

A partir de los años ochenta del pasado siglo comenzó una tendencia a la dispersión de las ciudades europeas.

En la actualidad, a pesar de la escasa o nula presión demográfica existente en Europa, diversos factores siguen impulsando la expansión del tejido urbano mas allá de los límites de lo que tradicionalmente conocíamos como ciudad, y cuyo origen está en el deseo de llevar un nuevo estilo de vida en el extrarradio, fuera del centro de las ciudades. Además, la dispersión del crecimiento del espacio urbano se ha acelerado en respuesta a la mejora de las conexiones de transporte y al aumento de la movilidad personal. La mejora de la accesibilidad ha propiciado la posibilidad de residir en zonas cada vez más alejadas del centro de las ciudades.

Todo ello ha supuesto la existencia de procesos de ocupación de carácter disperso del territorio, de periurbanización del espacio productivo, los servicios, la nueva residencia, etc., “El relevo de la

ciudad central por las coronas metropolitanas en el crecimiento de la población a partir de los años setenta, y la descentralización de buena parte de la actividad productiva y del terciario no estratégico, ayudada por la creación de una infraestructura viaria de primer orden, han producido en las últimas dos décadas procesos de periurbanización, residencial incluida, que han significado el refuerzo de la estructura polinuclear discontinua, han alargado su ámbito funcional y han comprometido una configuración espacial compleja y heterogénea para el futuro" (Font, A 1997)

Desde el punto de vista teórico, hay diferentes maneras de conceptualizar el fenómeno del crecimiento disperso de la ciudad. Dicho crecimiento ha sido asociado a conceptos como el de suburbanización, rururbanización y periurbanización. En Norteamérica (y también en parte de Europa), se ha hablado preferentemente de contraurbanización proceso de descentralización de actividades y de población, que desde los años setenta se producen en las sociedades occidentales industrializadas más avanzadas. Asimismo, mientras que algunos consideran la urbanización dispersa como la continuación de la suburbanización, otros asumen como pertinente su tipificación como un fenómeno totalmente nuevo.

La generalidad de los recientes procesos de urbanización dispersa (y de consiguiente expansión del fenómeno periurbano) está dando lugar a la aparición de unas periferias urbanas muy diferentes de aquéllas que se habían formado en Europa desde la Revolución Industrial hasta la década de 1960.

Esto hace que la mayoría de los autores que estudian los espacios periurbanos coincidan en concebirlos como unos espacios multifuncionales que están sometidos a grandes y rápidas transformaciones y cuyo dinamismo está, en gran medida, determinado desde la ciudad-central.

En el espacio urbano europeo, como se recoge en el amplio informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente de 2008, se está experimentando un progresivo fortalecimiento de la importancia de las nuevas periferias urbanas. Esto sucede precisamente cuando las dos formas históricas principales de la suburbanización occidental europea (la anglosajona y la mediterránea) acaban convergiendo en un único modelo, el cual, bajo una diversidad de denominaciones (ciudad dispersa, ciudad difusa, periurbanización, ciudad reticular), presenta en toda Europa caracteres comunes e innovadores.

Las nuevas periferias urbanas desarrolladas en las décadas de 1980 y 1990 sugieren la idea de una especie de «ciudad sin centro». Se trata de un modelo de urbe que se basa en la interconexión física y funcional de unos lugares y unos sistemas urbanos que tratan de conservar y potenciar su propia identidad, "la imagen de las nuevas periferias es compleja: en la escala macro aparece una única gran

estructura difusora en forma de red, mientras que, en la escala micro, cada nodo de esta red revela caracteres específicos, identidades particulares y principios de organización espacial característicos."(Entrena Durán, F. 2005)

La dispersión urbana se caracteriza, fundamentalmente, por el predominio de bajas densidades poblacionales o de construcciones de diversos tipos, tales como industrias, universidades o centros comerciales fuertemente vinculadas a infraestructuras viales adecuadas y por la presencia recurrente de espacios libres o que no disponen de edificaciones.

2. Identificación del nuevo desarrollo de la ciudad, de acuerdo a la estructura urbana dispersa

El objetivo básico de nuestro trabajo ha sido el de elaborar una metodología que permitiera cuantificar e identificar, morfológica y estructuralmente, el nuevo espacio que caracteriza a las periferias urbanas, mediante el análisis de la estructura espacial de las manchas ocupadas por el uso del suelo residencial en el Área Metropolitana Madrileña, con el fin de definir, de forma precisa, los distintos patrones del crecimiento urbano disperso. Su detección y medida nos serviría para delimitar la extensión espacial del fenómeno y cuantificar su magnitud.

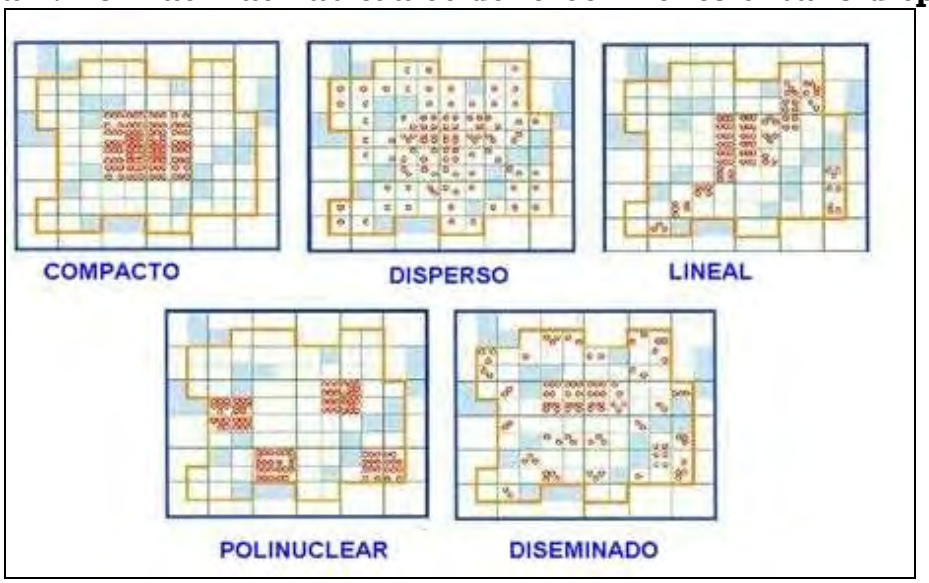
El primer paso consiste en definir el modelo urbano disperso, identificando el nuevo tejido urbano generado, de acuerdo a una serie de unidades espaciales fundamentales (núcleo urbano principal o secundario; crecimiento disperso desconectado; etc.), con la intención de concretar, de esta manera, la estructura urbana de la ciudad en cada uno de los momentos históricos seleccionados.

El desarrollo urbano disperso se realiza, generalmente, de acuerdo a tres patrones básicos: crecimiento urbano compacto y continuo; crecimiento lineal (normalmente a lo largo de una arteria de tráfico) y crecimiento en manchas urbanas discontinuas y separadas entre sí.

La forma de agruparse las nuevas unidades residenciales generadas por el crecimiento de la ciudad permite referirse a diversos tipos de unidades estructurales en el conjunto urbano. Así, tendríamos la posibilidad de un desarrollo urbano compacto, disperso, lineal, polinuclear o diseminado. (Figura 1).

El fin de nuestra investigación consiste en la medición del tipo de crecimiento urbano de una gran aglomeración urbana como Madrid, comparando el mismo en diversos momentos del tiempo. Para ello, se han seleccionado dos etapas 1981-1991 y 1991-2001(momentos en donde el modelo de ciudad difusa comienza a dejar sentir sus efectos sobre la periferia madrileña).

Figura 1. Formas más habituales del crecimiento urbano disperso



Como muchos autores han puesto de manifiesto, la región urbana de Madrid se formó como tal en los años sesenta, pero la intensidad de sus transformaciones territoriales se aceleraron desde los últimos años ochenta y en la década de los noventa del siglo XX. "El área metropolitana definida en 1963 ha quedado ampliamente desbordada, y el fenómeno urbanizador se extiende a la mayor parte de la provincia e incluso a los territorios más cercanos de las provincias limítrofes. Más que un crecimiento demográfico significativo –que sólo se ha observado entre 1996 y 2001 en buena medida gracias a la inmigración–, lo que se ha producido es una importantísima ampliación de las infraestructuras de transporte (sobre todo carreteras y metro), así como una intensa descentralización de población y actividades." (López Lucio 2007).

El suelo urbanizado creció en Madrid un 50% en los años noventa, frente a una tasa nacional del 25% y una tasa europea del 5,4%, en dichos años se construyeron en la región 513.000 viviendas nuevas (López de Lucio, 2007), aunque el aumento de la población durante el mismo período sólo fue de 240.000 personas.

3. Fuentes y metodología de análisis

Para describir la realidad correspondiente a la aglomeración urbana madrileña, de manera que podamos juzgar el grado de acercamiento al patrón de la ciudad dispersa, comparando diversos momentos de la evolución en el tiempo, hemos definido una metodología que permite evaluar los patrones de crecimiento de las nuevas zonas urbanas.

Hemos utilizado las nuevas Tecnologías de la Información Geográfica, como herramientas de tratamiento y manipulación de la información georreferenciada, ya que permiten una gestión del territorio

de manera más completa y eficaz. Los Sistemas de Información Geográfica (SIG) raster[1] posibilitan el empleo de la retícula cuadrada como unidad de almacenamiento de la información, lo que permite la disponibilidad de un gran número de unidades espaciales de pequeño tamaño, a modo de un gran número de puntos de información. Además, seleccionando un nivel de resolución adecuado, un píxel de tamaño reducido posibilita una gran flexibilidad en la medición de las propiedades del espacio urbano.

Para la obtención de los datos sobre suelo urbano, hemos empleado la información relativa a la Comunidad de Madrid del CORINE Land Cover[2], nivel 4, relativa a los años 1990 y 2000, completando la información anterior, con la correspondiente a un mapa de usos del suelo de 1978, realizado por Coplaco[3], a partir de fotografía aérea, digitalizando la misma, con objeto de identificar fundamentalmente las categorías de uso de suelo urbano. Como información demográfica digital, que tuviera correspondencia con los usos del suelo, hemos utilizado la de los censos de población de 1981, 1991 y 2001. La georreferenciación de dicha información nos permitió conocer la ubicación relativa de la población en los principales puntos de referencia de la estructura urbana**.**

Una vez identificadas las zonas o manchas de crecimiento (píxeles dónde ha habido cambio de uso no urbano a urbano), se trasvasó la información relativa a la población lo que nos permitió contar con capas de información sobre suelo urbano y población, y de este modo generar los datos relativos a la densidad de población en las zonas urbanas.

El segundo paso consistió en clasificar estas zonas de crecimiento urbano de acuerdo a una serie de factores (atributos) que nos pudieran revelar el tipo de crecimiento que se había producido. Para lo cual ,se definieron los atributos que identifican el crecimiento discontinuo. La baja densidad residencial, la ruptura de la contigüidad y la distancia respecto a lo ya construido son exponentes del crecimiento disperso y de la fragmentación del espacio urbano.

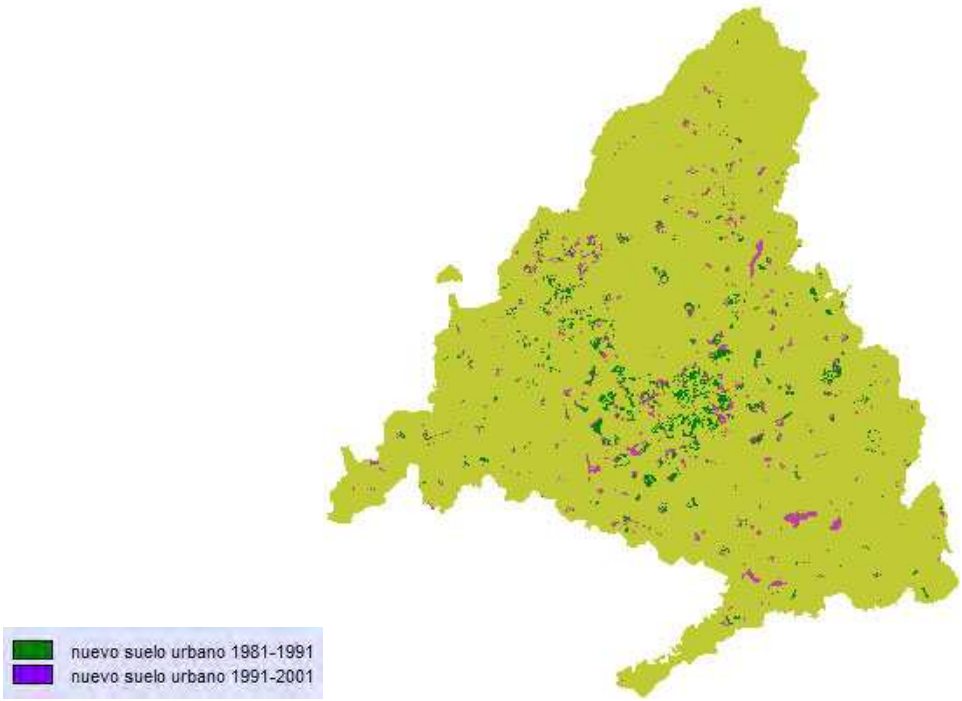
---

[1] En nuestro caso, hemos utilizado el Sistema de Información Geográfica IDRISI, en su versión Taiga.

[2] El proyecto CORINE Land Cover (CLC) tiene como objetivo fundamental la captura de datos de tipo numérico y geográfico para la creación de una base de datos europea a escala 1:100.000 sobre la Cobertura y/o Uso del Territorio. Gracias al mismo, hoy contamos con una información perfectamente comparable entre los quince países europeos, habiéndose constituido en una herramienta fundamental para la política medioambiental y estadística en dicho ámbito geográfico.

[3]Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid, organismo autónomo, de carácter urbanístico, de la Administración del Estado, creado por ley en 1963.

Figura 2. Crecimiento de suelo urbano 1981-2001



La densidad de población es una de las medidas más comúnmente utilizadas como atributo del crecimiento urbano disperso. Nos permite cuantificar la intensidad de ocupación del suelo construido. La disminución del grado de contigüidad del nuevo tejido residencial es otro de los rasgos de la dispersión del crecimiento urbano. Así como el aumento de la distancia con respecto al espacio ya construido.

Para el cálculo de los diferentes factores (atributos) y su representación espacial se generaron sucesivas capas de información según las siguientes categorías:

- Densidad: Se obtuvo la densidad media (habitantes /ha) para cada zona de crecimiento urbano, en cada periodo. Clasificando las zonas como de alta densidad si superaban los 30 habitantes por ha y baja densidad sino alcanzaba dicha cifra.
- Contigüidad: Se establecieron áreas de 100 m. alrededor del espacio construido, identificando las zonas que interseccionaban con dichas áreas, clasificándolas en contiguas y no contiguas.
- Expansión del crecimiento: se estableció un buffer de distancia a los núcleos antiguos que nos permitió identificar como zonas cercanas las que estuvieran a menos de 3000m. y como zonas alejadas las que se encontraran a más de 3000m

Las nuevas zonas urbanas se clasificaron siguiendo los atributos descritos, para ello se realizó un cruce de categorías, que permite definir cada zona (mancha urbana) según los tipos de patrón de crecimiento urbano.

Tabla 1. Cruce de categorías de tipos de desarrollo urbano

DENSIDAD	DISTANCIA	CONTIGÜIDAD	TIPO
Baja	Lejos	SI	1.DISPERSO
Baja	Lejos	NO	2.DISPERSO NO CONTIGUO
Baja	Cerca	SI	3.BAJA DENSIDAD CERCANO CONTIGUO
Baja	Cerca	NO	4.BAJA DENSIDAD CERCANO NO CONTIGUO
Alta	Lejos	SI	5.COMPACTO DENSO LEJANO
Alta	Lejos	NO	6.ALTA DENSIDAD LEJANO AL CENTRO
Alta	Cerca	SI	7.COMPACTO DENSO CERCANO
Alta	Cerca	NO	8.ALTA DENSIDAD CERCANO AL CENTRO

Una vez completado el análisis se clasificaron las zonas utilizando la tipología resultante:

- Los patrones de *desarrollo urbano disperso.* Incluye urbanizaciones de baja densidad residencial generalmente asociadas a tipologías edificatorias unifamiliares o de bloques residenciales. Pero también desarrollos alejados de mayor densidad que evidencian la fragmentación del territorio asociada al crecimiento disperso. Estarían incluidas las categorías de los desarrollos de tipo 1, 3, 4.

La categoría 2 son desarrollos unifamiliares o de bloque bajos agregados a los centros urbanos. Las categorías 5 y 6 evidencian densidades edificatorias altas pero dispersas manifestando uno de los rasgos del crecimiento difuso del espacio, su fragmentación

- Los patrones de *desarrollo urbano compacto.* Son, generalmente, extensiones de las tramas urbanas de los centros urbanos existentes o de los núcleos secundarios. Tienen carácter denso y por su relativa posición central suelen estar sometidos a procesos de densificación y transformación. Estarían incluidas los tipos de desarrollos 7 y 8.

Tabla 2. Tipología de crecimiento de suelo urbano

TIPO DE DESARROLLO	1981-1991		1991-2001	
	HAS	%	HAS	%
URBANO DISPERSO CONTIGUO	3806,75	17,93	3656	19,75
URBANO DISPERSO NO CONTIGUO	902,25	4,25	2434,25	13,29
URBANO BAJA DENSIDAD CONTIGUO	4559	21,47	3964,50	21,30
URBANO BAJA DENSIDAD NO CONTIGUO	712	3,25	943,25	5,03
URBANO DENSO ALEJADO	592,25	2,75	368,75	1,90
URBANO DENSO CERCANO	333,50	1,55	489,75	2,60
URBANO COMPACTO DENSO CONTIGUO	9982,25	47,02	5689,75	30,60
URBANO COMPACTO DENSO CERCANO NO CONTIGUO	338,75	1,55	405	2,18

Figura 3. Patrones de crecimiento de suelo urbano 1981-1991

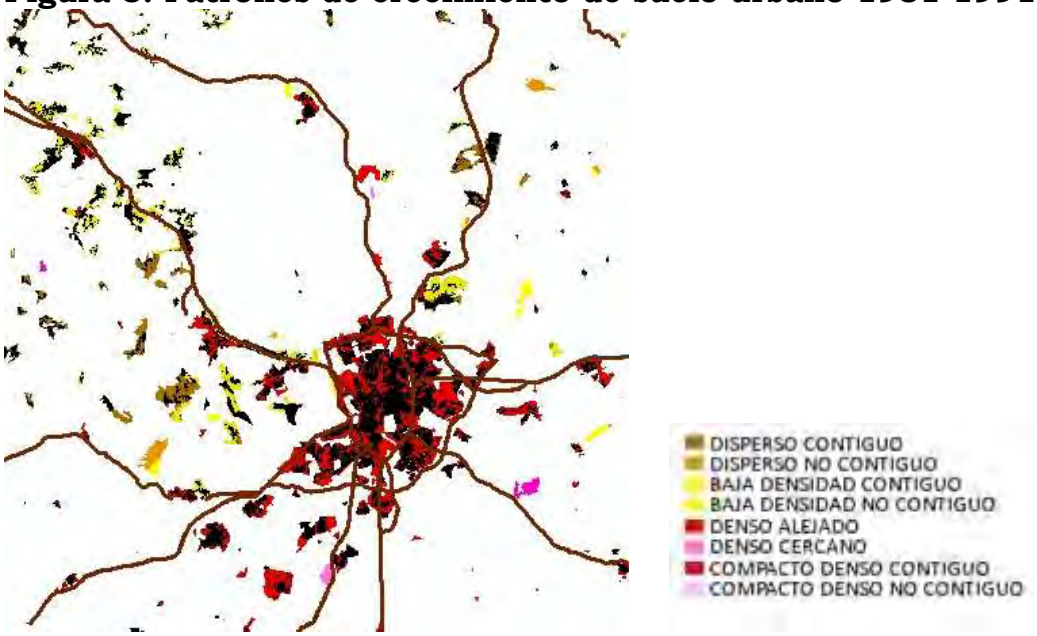
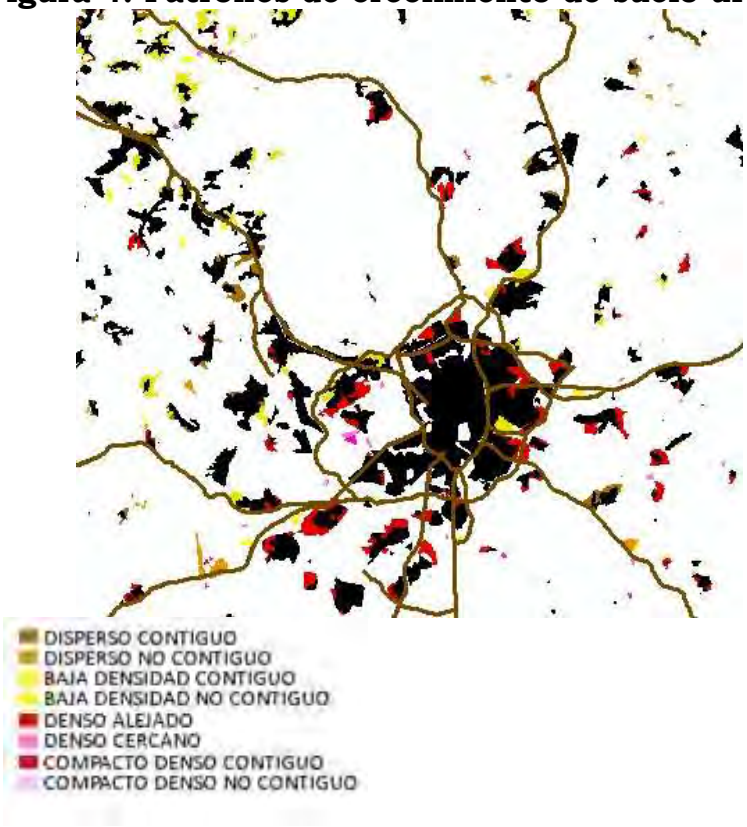


Figura 4. Patrones de crecimiento de suelo urbano 1991-2001



4. Resultados

Los resultados nos ponen de manifiesto que si bien en el periodo 1981-1991 comienzan a tener relevancia los desarrollos urbanos ligados a un tipo de crecimiento más disperso (en las manchas urbanas los patrones de crecimiento disperso y menos denso suponen un 43,67 % del total), aún se mantiene un elevado porcentaje (más del 50%) de zonas con crecimientos densos y compactos. Ello evidencia la inercia del modelo residencial propio de la década de los setenta cuando se conformó el Área Metropolitana Madrileña con un claro patrón de crecimiento compacto y monocéntrico.

Además, en este periodo es significativo el peso que tiene el municipio de Madrid (como se ve claramente en el mapa de la figura 3.), en el que la escasez de suelo, su alto precio y el modo de promoción inmobiliaria unitaria condicionaron altas densidades edificatorias contiguas a lo ya construido.

En el periodo 1991-2001, los datos evidencian una cierta ruptura con el modelo anterior; aunque los cambios no son dramáticos, sí reflejan de algún modo el surgimiento de un nuevo modo de urbanización. Los desarrollos dispersos crecen y se consolidan llegando en esta década al 59% del espacio construido. Aunque, como en la etapa anterior, el desarrollo denso y contiguo sigue teniendo una

significación importante, ligada no tanto al peso del municipio madrileño sino a la consolidación de núcleos secundarios de poblamiento surgidos durante el proceso de formación metropolitana (fundamentalmente los municipios del sur de la Comunidad y del corredor del Henares) que generan su propio crecimiento urbano basado en tipologías edificatorias de alta densidad.

Tabla 3. Tipos de desarrollo urbano por zonas

TIPO DE DESARROLLO % ha/zona	ZONA ESTE 1981-1991 1981-2001		ZONA NORTE 1981-1991 1991-2001		ZONA OESTE 1981-1991 1991-2001		ZONA SUR 1981-1991 1991-2001	
URBANO DISPERSO CONTIGUO	3,13	8,35	31,70	20,33	32,87	19,72	4,38	2,97
URBANO DISPERSO NO CONTIGUO	8,39	2,56	11,92	24,54	0,79	5,76	12,19	14,24
URBANO BAJA DENSIDAD CONTIGUO	11.37	19,67	27,97	19,64	48,00	48,41	3,35	7,51
URBANO BAJA DENSIDAD NO CONTIGUO	16,27	2,39	4,55	7,02	1,27	6,35	3,72	4,29
URBANO DENSO ALEJADO	1,60	0,22	0,98	0,77	0,65	1,38	3,38	4,55
URBANO DENSO CERCANO	0	0	0,46	4,05	1,18	1,48	0,77	0,99
URBANO COMPACTO DENSO CONTIGUO	56,69	61,50	21,83	22,61	15,01	12,43	63,20	61,21
URBANO COMPACTO DENSO CECANO NO CONTIGUO	1,24	5,27	1,03	0,97	0,18	4,45	8,97	1,40

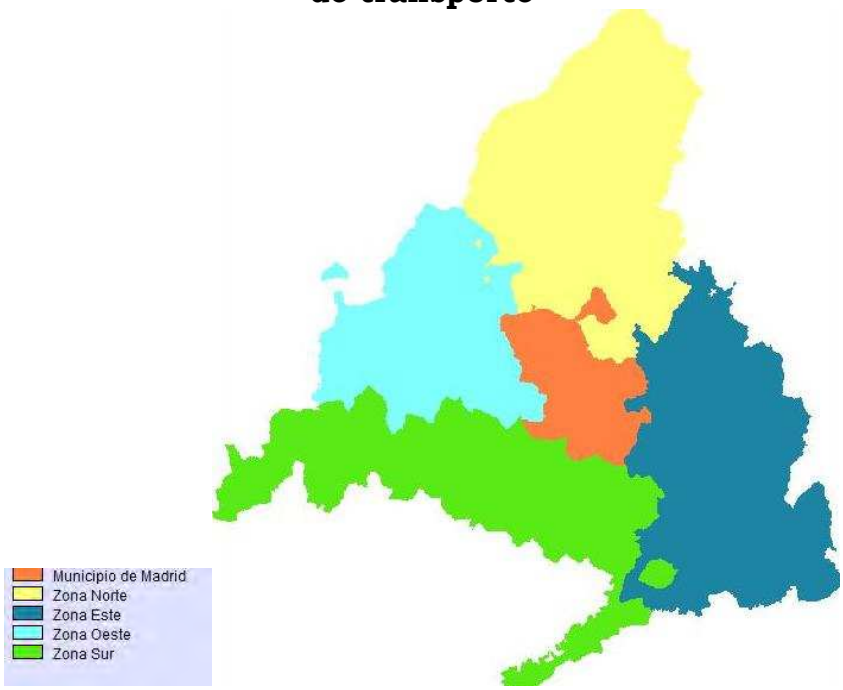
La diferenciación del territorio madrileño nos llevó a completar el análisis por grandes zonas de la Comunidad. Para ello excluimos el municipio de Madrid y dividimos el espacio de la región en cuatro zonas Este, Norte, Oeste y Sur, articuladas alrededor de las carreteras radiales siguiendo los datos del Código de Corredores de Transporte editado por la CAM.

Como han puesto de manifiesto diversos autores (García Palomares, J.C. y Gutiérrez Puebla, J. 2007) la creación del territorio metropolitano madrileño no sólo estuvo marcada por su carácter compacto y monocéntrico sino por una clara diferenciación territorial y social. Surgieron, durante los años sesenta y setenta, en el Sur de la región un conjunto de ciudades dormitorio con altas densidades edificatorias conformando una malla de núcleos urbanos en el Sur de la Comunidad (Alcorcón, Móstoles, Leganés, Getafe, Fuenlabrada, Parla) y

en el Este (entorno al corredor del Henares (Coslada, San Fernando, Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares). Sin embargo, en el Oeste de la Región se conformaron un conjunto de núcleos, vertebrados a través del eje de la carretera de La Coruña (NVI), con un tipo de desarrollo marcadamente suburbano de mayor nivel de renta. Este tipo de desarrollo residencial aparece también en el Norte alrededor de la carretera de Burgos (NI).

Los resultados obtenidos reflejados en la tabla III ponen de manifiesto, para los dos periodos estudiados, el marcado contraste entre las zonas Oeste y Sur, pero también los rasgos de la zona Norte cuyo desarrollo se asemeja al Oeste, y el Este con un carácter más denso y compacto. Así se consolida en la Comunidad de Madrid un espacio Norte y Oeste con un crecimiento disperso, menos denso y más fragmentado frente a un Sur y Este más denso, compacto y agregado.

Figura 5. Zonificación de la Comunidad según los corredores de transporte



5. Conclusiones

Los resultados del estudio avalan la incipiente transformación de los patrones de crecimiento urbano de La Comunidad de Madrid. Los antiguos modelos urbanos densos, compactos y complejos se ven complementados por una multiplicidad de desarrollos urbanísticos menos densos y de mayor discontinuidad.

Ello ha dado lugar, en el periodo 1981-2001, al inicio de la configuración de un territorio urbano madrileño mas fragmentado y de extraordinaria complejidad, en consonancia con los patrones de

crecimiento de la ciudad difusa; y al mismo tiempo, a la consolidación de distintas periferias de tipo residencial, articuladas en torno a los grandes corredores radiales de transporte. Desde el modelo más disperso y discontinuo de la periferia Oeste y Norte de la región, a la periferia más densa y compacta del Este y el Sur de la Comunidad.

Bibliografía

AGENCIA EUROPEA DE MEDIO AMBIENTE Y COMISIÓN EUROPEA (2008): "Expansión urbana descontrolada en Europa. Un desafío olvidado".

ENTRENA DURÁN, F. (2005)" Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. Un estudio europeo de casos sobre sus causas y consecuencias" en *Papers* núm.78, pàgs.59-88

FONT, A, (1997) "Anatomía de una metrópoli discontinua: la Barcelona metropolitana "en *Papers* núm. 26, pàgs. 9-19

GARCÍA PALOMARES, JC. y GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2007) "*La ciudad dispersa: cambios recientes en los espacios residenciales de la Comunidad de Madrid* "en *Anales de Geografía* , vol. 27, núm. 1, 45-67

LÓPEZ DE LUCIO, R. (2007) "Transformaciones territoriales recientes en la región urbana de Madrid "en *Urban 8*, págs. 124-161

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan:
AGE
UNIVERSIDAD DE OVIEDO
UC UNIVERSIDAD DE CANTABRIA
Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

LA AGITACIÓN DEL PAISAJE DE LOS ESPACIOS URBANOS HISTÓRICOS

Begoña BERNAL SANTA OLALLA
Universidad de Burgos

Desde hace más de una década el deseo de proyectar el futuro y crear un nuevo paisaje para las viejas ciudades ha llevado consigo la desfiguración conceptual de *paisaje cultural***.** Mi propósito no es analizar la complejidad de las transformaciones del espacio urbano, sino plantear la lógica con la que están produciendo. Pretendemos acercarnos al debate teórico que refleja la dimensión de una realidad, la urbana, en permanente transformación, por lo que parece necesario construir nuevas categorías conceptuales para tratar de explicar la complejidad que la caracteriza.

Los problemas surgen de la interrelación dialéctica que existe entre el desarrollo y evolución de la ciudad, el concepto de conservación del patrimonio y de protección del paisaje y en definitiva el compromiso de salvaguardar la identidad colectiva y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en una sociedad democrática. Aunque la arquitectura en democracia ha sido poco analizada, sabemos que las construcciones del pasado que fueron bellas siguen siendo valoradas. También hemos comprobado que las instituciones democráticas de la era hipermoderna han querido participar en prácticas propias del universo del lujo: edificios de marca, arquitecto de prestigio, el aura del nombre, la excepcionalidad de la obra icónica, capaz de resplandecer en todo el planeta y *colocar a la ciudad en el mapa*. Por ello coincidimos con Lipovetsky en que la tendencia actual es la democratización de los deseos de lujo y espectáculo y la búsqueda de eternidad. Las instituciones públicas no encargan un edificio funcional, sino un icono, porque tanto el político como el autor quieren pasar a la historia. Encargar un edificio de marca es como comprar historia; de ahí la gran importancia que otorgan a la colocación de placas y a la colocación de la primera piedra con los correspondientes elementos de datación temporal (LIPOVETSKY 2005)

Una paradoja es que la arquitectura contemporánea no sólo se realiza como algo propio del último instante, del s XXI, con el propósito de superar el pasado, sino que su deseo de eternidad demanda llegar a ser una referencia duradera y poder convertirse en el pasado valioso de los ciudadanos del futuro. Precisamente la preocupación primordial de la búsqueda de la permanencia es un aspecto que nos recuerda el comportamiento del poder en los regímenes totalitarios. Y eso nos parece un serio problema.

El reconocimiento de que los conjuntos históricos de las ciudades no deben convertirse en museos urbanos no puede ser el aval de una absoluta

renovación sin garantías sociales. Pero muchas dotaciones de equipamientos culturales que se han construido en los lugares de la historia, como instrumentos imprescindibles de un proceso de *puesta en valor* del patrimonio y de mejora de la calidad urbana, pueden definirse como una excelente estrategia de legitimación de unas intervenciones en la ciudad, muy cuestionables, que son el resultado de un hábil proceso de manipulación mercantilista, orientado a un desarrollo de las ciudades históricas meramente economicista, y que se efectúan con la autoría de grandes genios de la arquitectura contemporánea, utilizados por el poder político como protagonistas de un proceso vital para la ciudad, para así no tener que rendir cuentas a la población. El olvido y desprecio de las reglas y de normas legales que rigen la cultura y el acceso a ella de la sociedad es una desviación característica de las sociedades democráticas (NAVARRO, 2008). Este tipo de anomia muy evidente en España, también nos parece un problema muy serio.

Los nuevos proyectos de los representantes de la *alta costura arquitectónica mundial* se aprovechan de los cambios positivos producidos en la percepción social del patrimonio -que han tenido su reflejo en los tratados y convenios emanados en distintos organismos internacionales- y relacionan conceptos como naturaleza, patrimonio, calidad ambiental, armonía, ambiente histórico, entorno, imagen, paisaje cultural, skyline, ciudad sostenible… para que tome cuerpo la dimensión arquitectónica, la construcción de inmuebles de gran autor, y la integración contextual de la arquitectura contemporánea, de nuevos iconos en ciudades de gran valor patrimonial.

La Ciudad del Medio Ambiente en Soria, y los disparates realizados en Ávila, nos ofrecen buenos ejemplos de los problemas que agitan al paisaje en el que la arquitectura contemporánea de autor no es la única responsable sino también los cambios de uso a los que se ven sometidos los espacios históricos. En ambos casos son obras que se sobreponen al paisaje, alterándolo completamente, sin considerar un principio de sostenibilidad que debiera garantizar la conservación y protección de los valores del patrimonio en un mundo cambiante. Consideramos que el desarrollo inteligente de una ciudad se basa en la conservación de los valores y características del lugar, porque es donde se acumula el conocimiento de un dilatado proceso histórico -valores materiales, culturales, sociales, espirituales e identitarios- y que, para ser sostenible, las aportaciones contemporáneas deben realizarse sin que se rompa la integridad del espacio declarado, en armonía con el carácter del lugar y sin competir con él.

1. El camuflaje semántico y el ritual de la confusión conceptual 2000-2005.

Desde final del s. XX detectamos avances muy positivos como la consideración patrimonial del territorio (Camino de Santiago 1993), o la inclusión de los paisajes culturales (2000) como categorías en la lista del

Patrimonio Mundial de la UNESCO. Del mismo modo el interés por el valor del paisaje supone un considerable progreso que se ha sustanciado en el Convenio Europeo del Paisaje (Florencia 2000) al integrar la importancia del significado del lugar. Pero al mismo tiempo observamos desvíos que ponen en crisis la conservación del patrimonio cultural y natural. Desde el año 2000 se han producido varios intentos de desarmar los principios reguladores de protección del patrimonio vigentes desde la adopción de la Carta de Venecia (1964) y de los contenidos en la Convención del Patrimonio Mundial (1972). La restauración de las ciudades históricas, el turismo y el interés por la arquitectura contemporánea han hecho nacer un gran interés por el paisaje urbano. Pero las propuestas se alejan mucho de un pensamiento razonable. Dos documentos, la Carta de Cracovia (2000) y el Memorandum de Viena (2005) permiten comprobar que la destrucción del paisaje y la trivialización de nuestro territorio no se producen por casualidad.

Los denominados expertos son capaces de alterar los significados esenciales de las palabras, sin tomar en consideración que no sólo afectan a la semántica, sino a la ética y a los valores de la cultura "Antes lo auténtico era la materia, ahora también la idea, y un ejemplo puede ser la Catedral de Burgos, se salva la autenticidad del edificio poniendo copias" (RIVERA, 1999). Así presentaba el proyecto de redacción de una nueva Carta Internacional de la Restauración para renovar las directrices de la Carta de Venecia a los medios de comunicación. La Carta Cracovia 2000 trata de establecer los principios de la restauración para la nueva Europa. Se eligió la ciudad de Cracovia, donde S. Spielberg realizó la película *La lista de Schindler*, como ejemplo de recreación histórica superponiendo a la propia historia de la ciudad la mitología del cine. Sus autores defienden que en las ciudades históricas los escenarios recreados pueden tener más fuerza que la propia realidad. Spielberg recreó el gueto judío para su película en un lugar diferente al que en realidad ocupaba la comunidad judía en los años de la guerra, y ahora los turistas visitan ese gueto como si fuera el real. Este es el método que se propone para la restauración de las viejas ciudades. “Hoy es posible seguir los escenarios de la película sirviéndose de ciertas guías que siguen sus pasos olvidando los lugares reales (...) Cuando se camina por la ciudad si se ha visto la película uno siente la presencia de una realidad más potente que aquella que realmente ocurrió. (...) La fuerza infinita de aquella imagen errática de la niña del abrigo rojo en un mundo sórdido de blanco y negro es parte de una verdad vivida virtualmente pero asumida como símbolo completo de una realidad cruel y cierta. Incluso el hecho de que la realidad sea recordada a través de una ficción hace las emociones más intensas y libres de interferencias, puesto que sus protagonistas son perfectos” (PÉREZ, 1999). Esta actitud “se ha convertido en una tendencia, en el síntoma revelador de nuestros valores sociales y culturales” (HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, 2007:14). Las ciudades dedicadas a un uso turístico han ido replicando el modelo (PELLICER 2008).

Muchas ciudades han apostado por poner en funcionamiento la industria de la experiencia, con un exceso de simulaciones, artificios espectaculares, y estimulaciones sensoriales destinadas a hacer que los individuos tengan sensaciones extraordinarias, que vivan emociones, bajo control, en entornos hiperrealistas, estereotipados y preparados, desprovistos de riesgos y de incomodidad. Aunque el método de cambiar lo auténtico por una economía de la experiencia ya ha sido muy criticado, "las ciudades históricas se convierten en poblados temáticos para responder a las necesidades de *autenticidad* de los turistas ávidos de cosa extranjera, de ambiente local y exotismos folklóricos. Unos parques temáticos han reconstruido virtual o materialmente ciudades antiguas, reservas indias, animales desaparecidos, momentos de nuestra historia" (LIPOVETSKY 2007:57).

Si Cracovia 2000 fue el primer intento en el siglo XXI de dar valor a la insensata tematización de las ciudades históricas, desde 2005, se ha dado un paso más ya que se pretende sustituir los criterios de salvaguardia de los conjuntos históricos para avalar la introducción en ellos de la arquitectura contemporánea de gran escala y apropiarse así de las ventajas y plusvalías simbólicas y económicas del patrimonio. En este sentido, el Memorandum de Viena, 2005 y sus recomendaciones se nos antoja como una magnífica estrategia que, sin ocultar sus propósitos, a la vista de todos los agentes responsables del proceso y con gran inteligencia pretenden cambiar la realidad cambiando las palabras y los conceptos sobre los que se sustenta la conservación de la herencia patrimonial. Esta tendencia, que está perfectamente tejida en publicaciones de congresos y conferencias de los profesionales de la arquitectura (CASAR, 2004/PENELLAS, 2007) y fielmente reproducida por los medios de comunicación, ha generado una mezcla terminológica que, atenta directamente contra la esencia de la metodología científica que exige la conservación del patrimonio. Este *totum revolutum* constituye también una amenaza para el conocimiento porque altera, descompone y desnaturaliza las definiciones y terminologías propias acuñadas por diferentes disciplinas científicas, entre otras, la Geografía. "Con la palabra se puede influir en el comportamiento. Por ello –señalaba el Director del Instituto Mente y Cerebro Suizo- me da más miedo la clonación cultural que la genética" (MAGISTRETTI, 2008). Y a mi también.

Resulta perverso que un documento tan deseado como el Convenio del Paisaje se convierta en una puerta abierta hábilmente aprovechada por el poder y por los *starchitects* para apropiarse de los espacios históricos. Simplemente aferrándose al nuevo concepto de paisaje "más amplio y dinámico"

2. De cómo se configura una realidad distinta a la protección del paisaje

La preocupación por la pérdida de nuestra mayor riqueza, la diversidad del territorio, y por la homogeneización y banalización del paisaje ha sido objeto de reflexión por parte de las instituciones europeas que desde 1999

(ORTEGA DELGADO, 2008) venían reclamando la necesidad de contar con una política sólida para el paisaje. Tras constatar unas intervenciones en el territorio que han dilapidado su patrimonio natural y cultural, la Unión Europea y el Consejo de Europa han marcado las pautas para poder lograr una cohesión territorial de base cultural, además de la económica y social, que permita garantizar la calidad de vida de los ciudadanos, tal como se refleja en el Tratado de Lisboa (2007). La dimensión territorial del paisaje y la necesidad de un desarrollo territorial equilibrado y sostenible se plantean como las bases sobre las que organizar una colaboración eficaz para la protección y gestión de los diversos paisajes de Europa. El Convenio Europeo del Paisaje (Florencia 2000) propone un desarrollo que garantice la correcta utilización del patrimonio cultural y natural considerado como recurso que no puede destruirse, puesto que constituye un capital territorial de interés económico. El paisaje asociado a la identidad y a la historia, valorado como un potencial económico importante se convierte en un elemento para el desarrollo territorial. Este Tratado Internacional (ratificado por España y en vigor desde 2008) alerta sobre la acelerada transformación unificadora y reivindica la diversidad de los paisajes como responsabilidad compartida de la Administración pública y de los ciudadanos para la identificación, defensa y desarrollo de los paisajes. La definición que hace este documento del término *paisaje* como "parte del territorio tal como lo percibe la población, cuyo carácter es el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y humanos" ha sido hábilmente *utilizada* por los hacedores de paisaje urbano que interpretan a su favor este concepto dinámico y evolutivo, ya que el paisaje es espacio transformado y transformable por la actuación humana. Por ello un paisaje urbano no puede quedar fosilizado, sin la actuación contemporánea. Al ser el paisaje un factor de identidad que los ciudadanos valoran, forma parte del patrimonio, asociado a la calidad de vida. Por ello se hace necesario su reconocimiento jurídico y una serie de medidas para proteger, conservar los valores del paisaje y restaurar o crear nuevos paisajes. Ahora bien su propio carácter dinámico no permite intervenir de cualquier manera sino que las transformaciones han de estar guiadas por un objetivo de *calidad paisajística*. La Estrategia Territorial Europea (Potsdam 1999) ya señalaba la urgencia de introducir estrategias de *ordenación creativa del paisaje urbano* sobre todo en los lugares históricos, donde el deterioro de las edificaciones disuade de vivir en ellas. Este documento recomienda medidas de conservación del patrimonio cultural, y la transformación creativa de los conjuntos urbanos que merezcan protección, o la promoción de respuestas contemporáneas reivindicando la calidad arquitectónica. Dos son pues los objetivos que han de guiar las transformaciones y la creación de nuevos paisajes: calidad paisajística y calidad arquitectónica. A partir de este planteamiento los arquitectos estrella y el poder político han construido un frente cultural de propaganda mediática con la idea de que los edificios de autor, la arquitectura de calidad, son creaciones de paisaje. Así lo expresa el

no-arquitecto Dominique Perrault al hablar de la universidad de Seúl "es más paisaje que edificio (…) La exposición del Pompidu refleja que muchos de mis edificios no son inmuebles sino paisajes" (PERRAULT, 2008). Este representante de la alta costura arquitectónica mundial se autodefine como un "creador de paisajes" (PERRAULT, 2009). Su deseo de "disolver arquitectura y paisaje" ha sido calificado como más violento o directo que el de otros colegas, como Jean Nouvel (BONDORSFF, 2008: 53).

El riesgo principal del Memorandum de Viena, que sólo refleja las conclusiones de un congreso celebrado en esa ciudad con participación de expertos en conservación, autoridades municipales, promotores inmobiliarios y algunos arquitectos estrella, es que introduce inestabilidad semántica y conceptual con sutileza y carácter críptico. Este documento pretende que la UNESCO incluya el concepto de *paisaje urbano histórico* como nueva categoría del Patrimonio Mundial. La preocupación esencial parece ser una revisión crítica sobre la salvaguardia de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea mediante la integración contextual de la arquitectura contemporánea. Nos parece inadecuado dar lugar a la idea de que hay razones que justifiquen tal propuesta en aplicación de un hipotético concepto de *conservación sostenible* que necesariamente conduce a la defensa de una arquitectura contemporánea integrada y consecuentemente al concepto de *paisaje histórico urbano.*

La idea de los profesionales de la arquitectura de que el proyecto urbano que define el siglo XXI es la *arquitectura contemporánea* que compone el nuevo perfil de las ciudades, ha llevado a focalizar la atención en un concepto más amplio que el de *ciudad histórica* como es el *de paisaje histórico urbano* y establecer una nueva metodología aplicable a una vertiente concreta del patrimonio ligado al *paisaje cultural*

En una primera lectura, la filosofía de este documento -ampliamente discutido por especialistas de diversas disciplinas- y sus objetivos y procedimientos, parecen dirigidos a fijar el límite del cambio aceptable en las ciudades históricas sin erosionar su identidad y significado cultural. Sin embargo sus recomendaciones introducen confusiones conceptuales de términos como ciudad histórica, paisaje histórico urbano, ambiente histórico, conjunto histórico, entorno, imagen…sin tener en cuenta que los conceptos, relacionados con el patrimonio urbano, están perfectamente acuñados tras un dilatado proceso de reflexión científica. Así, como si fuera un juego, se ha ido creando un pandemonium de confusiones entre conceptos que se llegan a aceptar como si fuera lo más natural.

Desde hace una década, se ven las contradicciones provocadas por la *economía de la cultura*, la *puesta en valor del patrimonio*, y *la arquitectura contemporánea* que se realiza sin tener en cuenta la ciudad como lugar de vida, ni las necesidades urgentes de la sociedad que reclama mayor calidad urbana. El poder político, los arquitectos y los denominados expertos, de tanto manosear el patrimonio y sus símbolos están logrando su desfiguración. Es la gran ironía de la civilización actual.

Aunque las palabras, igual que la ciudad, evolucionan con el tiempo porque la sociedad va cambiando, siempre hay elementos de continuidad. El concepto ciudad histórica fijó hace tiempo su significado. Pero en la actualidad asistimos a una confusión terminológica *organizada*, que trata de aprovechar los valores inherentes a la ciudad histórica. Así con el deslizamiento de un significado *ciudad histórica* hacia otro: *paisaje histórico urbano* se intenta lograr la transferencia -parasitaria- de los valores del patrimonio mundial a la arquitectura contemporánea de autor. Esto es lo que provoca desazón, porque se parte de un error: no existe paisaje histórico, el paisaje es siempre actual, aunque los elementos que conforman el paisaje sean heredados. Nos parece perverso aceptar que un significado preciso y claro, ciudad histórica, se pretenda cambiar por otro, que es muy importante, como el paisaje urbano, pero con un nuevo sentido, ya que al añadir el calificativo *histórico* parece desprenderse que ha existido un proceso que ha conducido orgánicamente a la situación actual.

En el concepto de ciudad histórica se incluye el paisaje urbano. El paisaje, aunque heredado, es siempre actual por ser el resultado de la mirada y forma parte de la ciudad histórica ya que es su imagen. Es la expresión de lo que se denomina el espíritu del lugar y confiere su identidad. El *paisaje urbano* es la combinación de rasgos físicos visibles –edificaciones y trama urbana-, incluye los elementos de la naturaleza y los elementos intangibles que dan a un determinado espacio urbano una fisonomía propia y se valora por su capacidad de plasmar la expresión de la sociedad a través del tiempo. Hace referencia al aspecto, tal como es visualmente percibido y forzosamente tiene que ser actual. Evidentemente el paisaje actual es resultado del pasado, está constituido por elementos heredados. El paisaje urbano es a la vez realidad y una imagen subjetiva. Por ello la conservación ha de tener en cuenta la realidad objetiva que es la ciudad histórica. Los bienes materiales, tienen valor por su significado y valores inmateriales, porque contienen las referencias espirituales, las creencias y las señales de civilización. Pero la protección de la dimensión intangible sólo es real si se protegen las manifestaciones tangibles o materiales con sus elementos, que constituyen un paisaje urbano. La protección tiene que plasmarse en la realidad objetiva, que es la ciudad histórica, que contiene elementos naturales y humanos que son objetivos y cuantificables, a la vez que susceptibles de ser valorados por la población. Si sustituimos *ciudad histórica* por *paisaje histórico urbano*, si sustituimos el sustantivo *ciudad* por el sustantivo *paisaje*, aunque parezca una perogrullada, lo que se pierde es la ciudad y todo lo que ella significa: sus ciudadanos, sus múltiples funciones, sus edificaciones, sus usos y tradiciones, su espacio físico, la identidad... El *paisaje histórico urbano* no existe. El carácter de *histórico* le viene al término *paisaje urbano* por la *ciudad* que le sirve de referencia por una suerte de metonimia, por lo que no procede la arbitraria sustitución terminológica. Tenemos la sensación de que cuando se hace una pirueta lingüística de carácter semántico, siempre se pierde algo, y en el caso del

patrimonio, tal vez todo. Se intenta introducir un cambio de concepto y para redefinirlo se mantiene la idea de lo *histórico* y se cambia la palabra ciudad por el término paisaje urbano, que está de moda, es más amplio e incluye la arquitectura contemporánea *de calidad.*

Confusión e inestabilidad, propias de los momentos de crisis, son rasgos que definen la sociedad actual. Coincidimos con Irene Lozano en que es una confusión provocada que afecta a las palabras esenciales del vocabulario educativo, económico, cultural o político, por lo que sería raro que escapara el patrimonio y los conceptos de conservación. Hemos detectado que la confusión terminológica es empleada de manera entusiasta por los profesionales de la arquitectura, por los intelectuales y por los medios de comunicación que participan en su expansión sin intentar clarificar los significados inestables (LOZANO, 2008:32-34). Después de participar en distintos congresos en los que se ha analizado la propuesta y por el conocimiento de la propia disciplina geográfica que nos permite valorar la importancia que tiene la conservación del paisaje y la necesidad de una nueva cultura del territorio, podemos afirmar que no se debe sustituir el término *ciudad histórica* por el de paisaje *histórico urbano* porque *el paisaje* es un componente de aquella, que sí merece ser incorporado -con mayor consideración a lo que *es* y a lo que el paisaje *significa*- a la doctrina y la metodología específicas de la conservación y la gestión de las ciudades históricas. Pero en ellas no puede conservarse sólo su significado, o valores intangibles, mientras se destruye la realidad tangible, material. La Geografía nos enseña que el paisaje "es materialidad y forma, pero es también una representación culturalmente ordenada y valorada de esa realidad material y formal" (…) No se deben separarse la dimensión natural, formal del paisaje y su dimensión más perceptiva y cultural. Naturaleza y cultura, objetividad y subjetividad, forma y sentido se dan la mano en una visión geográfica moderna del paisaje (ORTEGA CANTERO, 2009: 33 y 40).

Para la conservación del patrimonio no supone ninguna ventaja reemplazar el término *ciudad histórica*, vigente y claro, por el de *paisaje histórico urbano*. Para la ciencia tampoco, porque una cosa es la ciudad y otra cosa es el paisaje, y como no son sinónimos, porque primero existe la ciudad y después la miramos, no se deben cambiar. El manejo del concepto de *paisaje urbano* sólo puede tener ventaja para los autores del documento, a los cuales les interesa añadir el calificativo *histórico* en su propio beneficio. La confusión conceptual afecta letalmente a los criterios conservación dando carta de naturaleza a la destrucción de la ciudad histórica a través de "la continuidad de la cultura mediante intervenciones de calidad" (…) como "elementos clave para el renacer de las ciudades históricas" (MEMORANDUM 2005: direc. 22 y 23). Por supuesto son los propios arquitectos los autores y jueces de sus propias intervenciones, resultando así, su apuesta, una refinada ironía. Ellos dictaminan el catálogo de inmuebles que han de conservarse y además deciden el nivel de calidad y *marcan* la estética de las nuevas edificaciones, a las que confieren el carácter de monumento -las

nuevas catedrales- para que puedan permanecer en el futuro, convirtiéndose así en histórico.

Los profesionales de la arquitectura han sabido conseguir una serie de privilegios económicos y mediáticos, y se han convertido en marca que permite, según ellos, poner en el mapa a las ciudades en las que los macroproyectos del neo-urbanismo hacen que pierdan su identidad y su autenticidad. Así el carácter y los valores singulares de cada ciudad histórica, van siendo sustituidos por lo que llaman una arquitectura de diálogo, y modelos tendentes a la uniformidad global. Quienes proponen cambiar la terminología -y sacar ventajas de ello- son conscientes de que el paisaje no es estático sino cambiante. Saben que la percepción del paisaje urbano es una cuestión de cultura por lo que se puede incidir, controlar y dirigir a los ciudadanos para que lleguen a valorar un determinado paisaje. Es decir, saben cómo fabricar el consenso y construir las estrategias necesarias. Defienden un tipo de arquitectura contemporánea que no tiene en cuenta el valor insustituible de la ciudad histórica y, presentan sus intervenciones como una necesidad relacionada con la propia noción de la conservación. Esta actitud está provocando problemas porque entre arquitectura y ciudad existe un equilibrio frágil y una tensión, que llega al conflicto si la arquitectura contemporánea se opone a la ciudad histórica e intenta convertirse en símbolo cultural para disfrazar su desprecio por una arquitectura comprometida con la ciudad y con los ciudadanos, y transforma las zonas más apreciadas por la población.

Los arquitectos y el poder se necesitan mutuamente (SUDJIC, 2007). Los deseos de la administración públicas por mejorar la imagen de su ciudad, son atendidas por los arquitectos superestrella, con capacidad de "otorgar prestigio y valor añadido a quien entre en contacto con su trabajo" (AMENDOLA, 2000: 138). Su firma es un signo de distinción y la realización de un proyecto icónico, espectacular, aumenta el valor de la ciudad y de su alcalde. A cambio el valor del icono y el prestigio de su autor se verá aumentado si se edifica en una ciudad declarada Patrimonio Mundial o en un espacio con acreditado valor histórico y estéticamente relevante. Los arquitectos y el poder son conscientes de que son pocos los edificios que pasan de inmediato a formar parte de la memoria colectiva pero están decididos a que la denominada arquitectura de éxito alcance y proporcione el éxito al arquitecto y al poder. Así a medida que destruyen la ciudad Patrimonio Mundial, intentan vampirizar la protección que otorga la Convención de 1972 haciendo pasar la protección desde la realidad objetiva que es la ciudad histórica, a lo que es subjetivo, el paisaje. Necesitan dejar su huella en el espacio -*geografía*-, pero también en el tiempo para pasar a la *historia*. Su deseo es que la arquitectura contemporánea perdure y quede atrapada por el peso de la memoria, y por eso no sirve cualquier espacio urbano sino que precisan construir en espacios dotados de identidad y de un fuerte carácter patrimonial. "La arquitectura es paisaje, los edificios son montañas" es la metáfora utilizada por Vicente Guallart guiado por su

intención de hacer de la construcción un acto paisajístico que conecte con las fuerzas telúricas del territorio. En su proyecto, seleccionado como emblema de la candidatura de la ciudad polaca de Wroclaw para la Exposición Internacional 2012, trata de hacer de la arquitectura un acto geográfico (GARCÍA RODRÍGUEZ, 2007). Escala colosal y exhibicionismo publicitario son consustanciales a la arquitectura contemporánea, tal vez sea porque "la ansiedad del estatus histórico impone su ley de hierro, y sólo la talla XL parece garantizar la supervivencia simbólica. Los arquitectos recuerdan el viejo consejo de impresionar al cliente con grandes planos y grandes planes, y envidian a los ingenieros capaces de hacer obras visibles desde el espacio exterior" (FERNANDEZ-GALIANO 2005: 164). Qué distinta realidad la que ofrece el texto de Josefina Gómez Mendoza sobre el entendimiento del paisaje del ingeniero Fernández Casado como derecho de los ciudadanos esencial para su bienestar, del respeto al patrimonio cultural y el temor por el posible deterioro del paisaje particularmente en el ámbito urbano (GÓMEZ MENDOZA, 2008). Ojalá las intervenciones de los arquitectos pudieran ser consideradas paisaje con proyectos, en lugar de proyectos en el paisaje.

3. Megalomanía y exceso en la construcción de equipamientos públicos. Ávila y Soria: dos ciudades y un mismo autor.

"La imagen triunfal de un bienestar que es falso, se ha convertido en garantía de éxito político, además de permitir obtener comisiones millonarias, pero ha hundido a la arquitectura en una profunda crisis como disciplina con responsabilidad social" (HERNÁNDEZ LEÓN, 2009).

La *ciudad de Ávila con sus iglesias extramuros* constituye un caso paradigmático para entender y valorar el daño que puede hacer al paisaje la arquitectura del exceso. La función estratégica de defensa del territorio frente a los musulmanes en la Edad Media se plasmó físicamente en la construcción de una ciudad rodeada por unas potentes murallas visibles a larga distancia. En sus arrabales, se fueron asentando pequeños grupos de población en torno a ermitas, iglesias y monasterios. Esta estructura urbana y esta disposición en el espacio ha permanecido hasta finales del siglo XX, y constituye la imagen colectiva y compartida de la ciudad de Ávila a través de la contemplación en la distancia de su silueta, de su paisaje. Y desde esta singular ciudad amurallada en la cumbre de un altozano se ha podido vigilar y contemplar durante siglos huertas, sementeras, caminos, eriales, colinas, praderas y sierras circundantes lo que ha hecho de Ávila un perfecto y excepcional testimonio de una ciudad medieval reconocida como Patrimonio Mundial (1985). Era una ciudad-defensa observada y temida desde lejos y era una ciudad-vigía que miraba al campo circundante hasta el horizonte montañoso. Un paisaje urbano para ver y ser visto. El espacio habitado y el espacio deshabitado, en Ávila, han mantenido una muy estrecha relación. Las intervenciones realizadas en Ávila desde 1999 nos confirman que la conservación de la realidad física, que ha dado lugar a la formación y

transmisión de una imagen heredada, debe ser el requisito irrenunciable a la hora de realizar cualquier intervención de arquitectura contemporánea.[1] La frágil promesa de regenerar una zona histórica con un edificio emblemático, reconocible por todo el mundo, y capaz convertirse en expresión simbólica de la identidad, ha resultado demoledora. Las aspiraciones de la administración pública y Rafael Moneo, y la servidumbre intelectual ante el poder de ambos ha destrozado la Plaza del Mercado Grande o de Santa Teresa. El perjuicio causado por una consideración economicista de la ciudad histórica ha sido múltiple, en el terreno de lo simbólico, de lo cultural, de lo patrimonial. Al imponerse en la plaza ha roto el paisaje de dos maneras: por un lado afea la plaza y daña la sensibilidad estética de la imagen de la iglesia de san Pedro y de la muralla, y al privar de la maravillosa vista de la sierra por su escala descomunal, que si permitían los edificios demolidos, provoca el empobrecimiento personal de todos los ciudadanos. El Palacio de Justicia altera la coherencia arquitectónica y urbanística de la ciudad, por la escala, el color y los materiales. Como una mole compite, sobresaliendo entre del caserío intramuros, con la torre de la Catedral y con las murallas. Pero la construcción del Centro Municipal de Exposiciones y Congresos de Ávila, iniciada en 2005, puede ser definida como paradigma de las obsesiones y paradojas de la sociedad actual: un equipamiento público de arquitectura de autor, que utiliza el patrimonio como prestigio y posibilidad de permanencia. El gigantismo de la obra de Mangado con 22.000 m^2, se alza a orillas del río Adaja, detrás de la ermita de San Segundo, en el solar del antiguo mercado de ganados, enfrente del lado más occidental del lienzo norte de la muralla. Parece que no se hubiera tenido en cuenta la especificidad del lugar elegido, ni el paisaje, pero según Mangado lo que define su arquitectura está fuera de ella y lo más importante no es la forma sino el lugar *junto a* las murallas. Desde un punto de vista formal y constructivo, la actuación se inspira en la fuerza evocadora del paisaje, en la masa granítica que todo lo invade. Los volúmenes se piensan para ser vistos desde la distancia. El edificio se ve desde lo alto de las murallas como una manipulación cincelada de la gran roca del terreno, como pretendía su autor "será lo primero que podrá verse desde la muralla de Ávila" Prolongar y activar la mirada de y desde la muralla están en la base conceptual de su obra, que no es otra que lograr una equivalencia entre palacio de congresos y muralla : "Ávila resulta ser una ciudad intensa y densa … Todo Ávila es en realidad esta roca en medio del duro paisaje que la rodea… El espacio extramuros está en el origen de esos vacíos que sirven de articulación entre las dos ciudades. La presencia de un espacio libre a los pies de la muralla…permite pensar en sistemas de generación como el indicado. Densidad conceptual y generosidad (configurada en plaza) en la manera de ocupar el sitio han sido criterios que han guiado las decisiones de proyecto" (MANGADO, 2005). La relación

[1] Ver fotos en: http://www.wmf.org/project/old-town-%C3%A1vila-ciudad-vieja-de-%C3%A1vila?more=1

arquitectura contemporánea y la del pasado se presenta en Ávila como una lucha "con" y "en" el patrimonio. Donde la muralla es a la vez compañera y antagonista. El centro de congresos y la muralla a partir de ahora se mirarán frente a frente y la arquitectura de Mangado hablará de tú a tú con un edificio de valor universal excepcional. Es el síndrome del Patrimonio Mundial que aqueja a los arquitectos selectos. Esta la ceremonia de la transferencia parasitaria de valores corre a cargo, también, del alcalde quien dándole el nombre de Lienzo Norte en un atropellado proceso metonímico, cree producir un trasvase del valor universal de las murallas hacia el nuevo edificio. Su explicación de esta *arquitectura de diálogo* no deja lugar a dudas: "El logotipo, que recrea la parte superior de la gran sala expositiva o «sus costillas», es la fisonomía de las propias murallas" (GARCÍA, 2008).

El valor del diseño de Mangado se logra con la incorporación de lo exterior a él: la ciudad y lo mejor que tiene, su paisaje, las ermitas extramuros, el parque lineal del río y la muralla. Se ha pretendido establecer una relación significativa a través del nombre, Lienzo Norte; desde el punto de vista funcional, puesto que Mangado ha creado un *paisaje*, visible desde el mirador de los Cuatro Postes y desde el adarve. El arquitecto también quiere que su edificio establezca una relación desde el punto de vista topográfico, en altura, para establecer ejes visuales, por eso el cuyo perfil del auditorio imita las almenas de la muralla; y desde el punto de vista físico, pues, como hace Navarro en el Museo de la Evolución Humana de Burgos (BERNAL, 2009, 81), utiliza sabiamente la metáfora del espejo en el convencimiento de que la arquitectura contemporánea que se levanta en lugares de fuerte valor patrimonial, se convierte en un lugar de contemplación del patrimonio, en una ventana que permite ver, como si se estuviera frente a un espejo, en el otro lado, una imagen ya conocida. Por eso para Mangado uno de los valores es que desde su edificio se ve la muralla y desde la muralla se enmarca el edificio de Mangado. Con estas relaciones asociativas por el valor patrimonial, entre la arquitectura contemporánea y la ciudad amurallada y la Ermita de San Segundo y las iglesias y conventos de la vaguada que discurre a lo largo del lienzo norte de la muralla de Ávila espera que se produzca en el nuevo edificio la necesaria metástasis enriquecedora.

No pretendemos realizar una descalificación generalizada convirtiendo a los arquitectos, hacedores del progreso en autores de la destrucción de la memoria y del paisaje, sobre todo porque existen quienes consideran la arquitectura como disciplina comprometida y responsable. Pero la Ciudad del Medio Ambiente en Soria, con una de las cúpulas del Duero, avalan la afirmación de que "la destrucción actual solo es arquitectura" (NAVARRO, 2008: 187). El objetivo de construir las ciudades del futuro, las *smart cities* o ciudades inteligentes, mediante el uso de tecnología de vanguardia y una gestión sostenible de los recursos energéticos, se ha convertido en un nuevo nicho de negocio con importantes ayudas de la Administración pública. A esta idea responde el "Plan regional del Duero", de la Junta de Castilla y

León que contempla la construcción, en lugares estratégicos a lo largo del curso del río Duero, de cinco cúpulas de cristal "institucionales" y multiusos: la "Cúpula de la Energía", en Garray, al pie de Numancia, dentro de la Ciudad del Medio Ambiente; la "Cúpula del Patrimonio", junto al Monasterio de la Vid, en Burgos; la "Cúpula del Vino", junto al Monasterio Cisterciense de Valbuena, en Valladolid; la "Cúpula de la Tecnología", en Zamora; y la "Cúpula del Agua", en la zona de las Arribes del Duero, en Salamanca. Este plan es un fenómeno que sirve a la vez de fascinación para los insensatos promotores y de alegoría extrema del tiempo en que vivimos pues es la constatación de que la Administración pública es capaz de hacer de la destrucción del paisaje una acción simbólica de su poder.

La Cúpula de la Energía en la Ciudad del Medio Ambiente nos permite confirmar que la arquitectura autista se ha transformado en una actividad deshumanizada por la codicia especulativa y de intereses políticos que no vacilan en destruir un paisaje cultural y natural, con la malversación del concepto de medio ambiente y sostenibilidad. La Ciudad del Medio Ambiente (560 has.), cuya construcción ya ha dado comienzo en el Soto de Garray, ocupa una zona inundable (e inundada durante el mes de febrero de 2010), tal como se refleja en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, del Ministerio de Medio Ambiente. La Junta de Castilla y León actúa como si la legislación, no existiera y aunque diversos científicos y diferentes organizaciones como ASDEN (www.asden.org), Ecologistas en acción, Greenpeace, Seo BirdLife, WWF, lo han denunciado, el proyecto sigue porque se edificarán viviendas que tienen un precio muy asequible teniendo en cuenta el enclave, dado que tiene vistas a Numancia, como señala alguna promotora. El proyecto, de F. Mangado se organiza en 5 *campus*, uno institucional, otro investigador y empresarial, un tercero, deportivo-lúdico, un campus fluvial y lacustre y el campus del hábitat con dos hoteles y 800 viviendas en su mayor parte unifamiliares.

El proyecto Big Bang del estudio de arquitectura Mansilla-Tuñón-Albornoz fue el seleccionado en el concurso internacional para diseñar La Cúpula de la Energía. Criterios de calidad en el diseño, sostenibilidad, mantenimiento, conservación, tecnología medioambiental, materiales limpios, renovables y reciclables, viabilidad funcional y económica -la inversión prevista es de 35 millones de €- son las mágicas palabras utilizadas para dotar al edificio institucional de una fuerte condición representativa y energéticamente eficaz. Precisamente el jurado, uno de cuyos miembros era Francisco Mangado ha valorado que el edificio se integre en el entorno natural y sea sostenible Esta propuesta presenta una construcción organizada en diez módulos semiesféricos que se abren desde el suelo hasta las cubiertas que rebasan la altura de los árboles y llega a enrasar con la cota del yacimiento de Numancia. El conjunto, parece una naranja de la que se han separado distintos gajos en los que además de la energética -centrada en las energías renovables con un carácter divulgativo- se albergarán otras funciones: hotelera, expositiva, cultural dedicada a

encuentros y seminarios, operativa y de trabajo. La superficie total edificable abarca 26.000 m[2]. Las fotos de este edificio imposible pueden verse en la Red[2]. El desarrollo de conceptos medioambientales para maquillar proyectos urbanísticos en áreas de especial valor ecológico ha llevado a la Junta a aprobar una ley "ad hoc como es la Ley de la Ciudad del Medio Ambiente" para evitar el control mediante "una convalidación legislativa y de desclasificación por Ley de la zona protegida" (BOUAZZA, 2007:17). Además de el cinismo *verde* del gobierno autonómico de Castilla y León, podemos verificar que realmente "vivimos un urbanismo loco" (KOOLHAAS, 2009). Nadie lo sabe mejor que los mismos arquitectos estrella.

Bibliografía

AMENDOLA, Gian Domenico (2000), *La ciudad postmoderna*. Trad. de Marisa García Vergara y Paolo Sustersic, Madrid: Celeste Ediciones.

BERNAL SANTA OLALLA, Begoña, (2009), "La intrusión de la arquitectura de autor en los lugares de la historia como proceso de desarrollo y salvación económica de una ciudad media. El Museo de la Evolución Humana: realidad y paradoja", en CARAVACA, Inmaculada, FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor y SILVA, Rocío, *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*, Sevilla: Junta de Andalucía, pp. 67-82.

BONDORSFF, Pauline von, (2008), "Construir la naturaleza / construir la cultura" en CD. Madrid: Ministerio de Fomento. CEDEX-CEHOPU, pp. 35-54.

BOUAZZA ARIÑO, Omar (2007), "Desclasificación de los espacios naturales protegidos: validación legislativa y principios fundamentales del derecho. Caso Ciudad del Medio Ambiente-Soria", en *Seminario del conflicto ambiental*, 2007, PDF, Madrid: UNED, <portal.uned.es>

CASAR, José I., GARCÍA VALLCANERA, María Y LALINDE, Rosario (eds.) (2004), *Ciudades históricas ante el siglo XXI,* Valencia: ICARO-CTAV-COACV.

ESTEBAN PENELAS, José L. (ed.) (2007), *"Arquitecturas siglo XXI",* Madrid: COAM, 2007.

FERNÁNDEZ-GALIANO, Luis (2005), "Arquitectura, espectáculo y desorden", VVAA, *Arte y parte en la sociedad del espectáculo*, Bilbao: Universidad de Deusto, pp. 161-165.

GARCÍA NIETO, M. (2008/02/02), "El centro de congresos 'Lienzo Norte' abrirá a principios de 2009". www.diariodeavila.es.

GARCÍA RODRÍGUEZ, Marcos (2007 /07/10), "Entrevista a Vicente Guallart", en *Negocio*, 216, Madrid: Tumbo de Privilegios: 32.

GÓMEZ MENDOZA, Josefina (2008), "Paisaje, patrimonio e ingeniería. De Carlos Fernández Casado al impacto ambiental", en VVAA, *Estética del*

[2] http://www.urbanity.es/foro/energia-y-aislamiento-termico-y-acustico/13768-soria-cupula-de-energia-mansilla-tunon-albornoz.html

entorno. Obra pública y paisaje (2007-2008). CD. Madrid: Ministerio de Fomento. CEDEX-CEHOPU, pp. 79-103.

HERNÁNDEZ LEÓN, Juan M., (2009/21/03), "El fin del espectáculo. Las arquitecturas de la crisis", en *ABC de las Artes y las Letras*, nº 894, p 6.

HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Ascensión, (2007), *La clonación arquitectónica*, , Madrid: Siruela.

KOOLHAAS, Rem, (2009/19/12), en MOZAS, Javier y PER, Aurora, "Entrevista", *El País Babelia*, p.18.

LIPOVETSKY, Gilles (2005), "Del lujo sagrado al lujo democrático" en VVAA, *Arte y parte en la sociedad del espectáculo*, Bilbao: Universidad de Deusto, pp. 45-57.

LIPOVETSKY, Guilles (2007), *La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad de hiperconsumo* ,trad. de Antonio-Prometeo Moya, Barcelona: Anagrama.

LOZANO, Irene (2008), *El saqueo de la imaginación. Cómo estamos perdiendo el sentido de las palabras*, Barcelona: Debate.

MAGISTRETTI, Pierre (2008/21/07), en TRISTÁN, Rosa Mª, "Entrevista a Pierre Magistretti", *El Mundo*, p 30.

MANGADO, Francisco. www.fmangado.com

NAVARRO SEGURA, Mª Isabel (2008), "Arquitectos sin fronteras. Arquitectos sin memoria", en FRANCO, Orlando y SANTA ANA, Orlando de (eds.), *Paisaje y esfera pública*, Las Palmas de Gran Canaria: Centro Atlántico de Arte Moderno/Demarcación de Gran Canaria del Colegio de Arquitectos de Canarias, pp. 186-187.

ORTEGA CANTERO, Nicolás, (2009), "La lectura del paisaje en la Geografía moderna", en MARRERO HENRÍQUEZ, José M (coord), *Lecturas del Paisaje*, Las Palmas de Gran Canaria: Univ. de Las Palmas de Gran Canaria, pp 33-49.

ORTEGA DELGADO, Margarita (2008), "El paisaje, una ética para el territorio", en VVAA, *Estética del entorno. Obra pública y paisaje (2007-2008)*, CD. Madrid: Ministerio de Fomento. CEDEX-CEHOPU, pp. 23-34.

PELLICER, Lluis, (2008/03/07), "Las ciudades son clones", *El País*, pp. 38-39.

PERRAULT, Dominique, (2008/28/06), en ZABALBEASCOA, Anatxu, "Entrevista", *El País Babelia*, p 26.

PERRAULT, Dominique, (2009/30/01), en LUCAS, Antonio, "Hay que pensar más allá de la arquitectura", *El Mundo*, p 44.

PÉREZ ARROYO, Salvador (1999/04/12), "Spielberg y la restauración de las viejas ciudades", *ABC Cultural*, pp. 43 y 44.

RIVERA BLANCO, Javier (1999/16/10), "Las estatuas de Burgos desaparecerían en diez años", en *El Mundo Castilla y León,* p. 9.

SUDJIC, Deyan (2007), *La arquitectura del poder*. Barcelona: Ariel.

LA DESCODIFICACIÓN DEL PAISAJE COMO TÉCNICA DE CONOCIMIENTO Y VALORIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO

Casilda CABRERIZO SANZ
Universidad Autónoma de Madrid

En el mes de octubre del año 2006, tuvo lugar en Figueres (Gerona) el Congreso "El Paisatge, element vertebrador de la identidad empordanesa", promovido por l'Institut d'Estudis Empordanesos para conmemorar los cincuenta años de la creación de la entidad. El título elegido para este evento es del todo sugerente, al poner de manifiesto la importancia que el paisaje posee en la conformación de la identidad de este territorio del noreste de la provincia de Gerona, expresada en su historia, su geografía, su modelo socioeconómico y su producción artística.

Si como se puede leer en el Convenio Europeo de Paisaje, todo el territorio es paisaje y éste es una cualidad del mismo, podemos afirmar que los paisajes son el resultado de la acción de factores naturales y, sobre todo, humanos, y son permanentemente experimentados y transformados socialmente. El paisaje, en tanto que rostro del territorio[1], contiene dimensiones materiales pero también espirituales y simbólicas[2], lo que le confiere un destacado valor como elemento para una comprensión integral de la realidad geográfica. En los paisajes se puede leer la historia pasada y actual de la sociedad que los produce, lo que nos permite explicar los cambios y tendencias más recientes. Pero además, los paisajes incorporan los intangibles, las percepciones, deseos e imaginarios individuales y colectivos, facilitando el conocimiento en profundidad de la "vida social y la investigación histórico-geográfica"[3]. Así, el paisaje se convierte en el mediador entre la sociedad, los técnicos los políticos[4].

El proceso de descodificación del paisaje en sus diferentes símbolos y elementos es una técnica valiosa para el conocimiento del territorio pero también para la acción, puesto que sus resultados arrojan un elevado volumen de información y datos para la puesta en marcha de políticas públicas y para una gestión más correcta del territorio. La técnica incorpora dos fases de trabajo principales y complementarias: el rastreo de los símbolos y elementos del paisaje por parte del experto-geógrafo y la obtención de información a partir de

[1] MARTÍNEZ DE PISÓN, E. 1997
[2] NOGUÉ, J, 2006
[3] HARVEY, D. 2008
[4] ZOILO, F. Mesa Redonda "La gestión del territorio en tiempos de crisis", I Premio Nueva Cultura del Territorio, Asociación de Geógrafos Españoles (AGE) y Colegio de Geógrafos. Febrero, 2009

fórmulas de participación ciudadana que va a reforzar la investigación del experto. En cuanto a las fuentes de información que requiere, y además de las fuentes directas e indirectas, cabe destacar el uso de fotografía antigua y reciente, cartografía histórica y actual, postales y, por supuesto, trabajo de campo.

Este artículo expone la metodología empleada en un estudio de paisaje urbano en la ciudad de Roses, situada en la costa del Alto Ampurdan en Gerona. En concreto, explica cómo el experto se enfrenta al análisis de la ciudad a través de sus paisajes, descodificando sus elementos. El texto se enmarca dentro de un proyecto más amplio de investigación sobre ciudades del turismo en el que colaboran la Universidad Autónoma de Madrid, el Colegio de Sonora (México) y la Universidad de Sonora (México).

1. La ciudad turística: sus dinámicas y sus paisajes

Roses es hoy una ciudad turístico-dependiente[5], una ciudad que vive por y para el turismo. Pero no siempre ha sido así. Su mutación de puerto pesquero a ciudad turística tuvo lugar durante la década de los 60 y los primeros años de los 70, período en el que se produjeron importantes transformaciones de tipo socioeconómicas y urbanísticas que tuvieron efectos traumáticos[6] sobre la población y sobre el territorio que han llegado hasta nuestro días. No obstante, hoy la turistización de Roses aparece en el imaginario de turistas y ciudadanos como un hecho resultado de un proceso "casi natural"[7] y positivo.

"Pues en nuestro caso, en Roses, ha sido un tema que se ha hecho, pues, con relativa normalidad. Roses ha ido creciendo ciertamente, ha ido creciendo muy rápidamente, pero yo creo que no ha sido, yo creo que ha sido un tema de integración más que de choque. Entonces, bueno , conociendo Roses, poco a poco ha ido cambiando el sistema de vida, el sistema de trabajo, el sistema de ingresos y se han ido complementando uno con el otro, y ciertamente pues poco a poco el terreno turístico le ha ido ganando la partida al terreno pesquero y, aunque seguimos teniendo un puerto muy importante a nivel de capturas dentro de lo que es la costa española en el mediterráneo, pero si que es cierto que a nivel de población, en este momento, es más importante el sector turístico que el sector pesquero, sí".[8]

Desde sus orígenes, Roses ha tenido una posición estratégica muy valorada por diferentes civilizaciones y naciones, por su posición geográfica en un puerto natural enmarcado en una bahía y junto a los

[5] FERRÁN ADRIÁ, entrevista concedida a la autora el 27 de agosto de 2009
[6] SANTALÓ, J., 2001.
[7] BUADES, J. 2006.
[8] Extracto de entrevista al Regidor de Turismo, D. Gaspar Gallego González durante el trabajo de campo realizado en Roses en el mes de noviembre de 2008.

pasos más fáciles del Pirineo[9]. Esta condición la convirtió en un enclave militar que marcó su funcionalidad hasta entrado el sigo XIX, soportando varios sitios por parte del ejercito francés con consecuencia muy destructivas. Es interesante comprobar hoy como, el interés francés por esta villa de la costa gironés-mediterránea no acabó con las sucesivas guerras del siglo XVIII y XIX, sino que ha perdurado en el tiempo con otra forma de "colonización", la turística.

Con el final de la Gran Guerra llegan los primeros turistas a partir de 1920, un proceso incipiente que se ve truncado con el inicio de la Guerra Civil española y la posguerra. No obstante, durante las décadas de 1920 y 1930, el turismo en Roses, y toda la Costa Brava, experimenta un desarrollo considerable, hasta el punto de contar ya con una marca propia ("Costa Brava") e incluso de levantar las primeras voces de alarma sobre los efectos que podía provocar la llegada de importantes contingentes de turistas en la población local y el territorio. Esta preocupación es la que lleva a la Generalitat a crear el Patronat de Turisme y la Asociació de Municipis de la Costa Brava para "poner orden al fenómeno turístico que había empezado a generar problemas sobre el territorio y amenazaba con escaparse de las manos"[10].

Sin embargo, lo peor estaba aún por llegar. El gran salto hacia un verdadero turismo de masas se produce a partir de los años 60 y con un gobierno autárquico que, más que poner las bases para un desarrollo ordenado del sector, lo promueve de forma intensiva y expansiva sin considerar las consecuencias futuras y, como afirma Buades, "utilizándolo hábilmente para legitimar sobre nuevas bases, más aceptables para el orden internacional políticamente correcto, el régimen totalitario surgido sobre las ruinas de la guerra"[11] .

Las profundas transformaciones que tuvieron lugar en los años del primer *boom* turístico se produjeron de forma rápida y sin planificar, dando lugar a la desarticulación territorial y a los abusos medioambientales y paisajísticos que hoy hereda el municipio.

2. El hecho turístico ha transformado los paisajes de Rosas

El modelo turístico mediterráneo se ha basado en buena medida en el "residencialismo", es decir, en la construcción de viviendas para satisfacer las expectativas inmobiliarias de los visitantes[12]. De hecho, ha creado un producto turístico denominado "turismo residencial". Ha sido un proceso liderado por los promotores inmobiliarios y sin estrategias turísticas reales ni de planificación, sometido a las reglas de

[9] DÍAZ CAPMANY, 2008.
[10] SANTALÓ, J., 2008.
[11] BUADES, J., 2006.
[12] OBIOL, E. Seminario internacional "Revisitando la gestión integrada de zonas costeras". Valencia, octubre 2009

la especulación del suelo[13], en el que se han confundido los ciclos turísticos con los ciclos de la construcción. Indudablemente, esta forma de proceder tiene repercusiones sobre la forma de hacer ciudad, afectando claramente al paisaje urbano y social de los lugares donde se impone esta tipología de turismo. También sobre la economía. Es plenamente conocido el impacto que genera sobre el empleo, la inversión y la renta, sin embargo todo ello se produce a costa de un deterioro profundo del paisaje mediterráneo, una pérdida continua de la biodiversidad y un consumo de los recursos totalmente insostenible[14].

Las ciudades del turismo se van componiendo así de multitud de formas arquitectónicas que van ocupando los espacios más codiciados por el hecho turístico y al margen de la estructura urbana tradicional. Son espacios híbridos desde el punto de vista morfológico pero también social, puesto que se produce en ellos un solapamiento de lo puramente local con lo foráneo más o menos permanente. La ciudad turística de sol y playa crea paisajes de transición entre lo urbano y lo rural, sufriendo procesos de metamorfosis que se suceden a lo largo de los años para transformar lo viejo en nuevo, lo residencial a turístico y lo turístico a residencial, dinámicas que dificultan el rastreo cronológico de su historia, la comprensión del lugar turístico.

La dimensión espacio-temporal cobra en la ciudad turística un carácter ejemplificante de la postmodernidad. El tamaño de la ciudad, sus límites, sus usos y funciones económicas, y sus características percibidas cambian según la época del año, *"es bipolar incluso. En verano es una cosa, ahora ya estamos en la época que es otra cosa, ¿no?"*[15]. *"El ambiente en Roses es cambiante, es decir, en invierno tienes un ambiente de pueblo grande, ¿de acuerdo?, en el que la vida tampoco ha cambiado tanto, la gente va al mercado, va a las tiendas del pueblo, etcétera, etcétera. Y a partir de la primavera, pues se va convirtiendo en una especie de marabunta que te intenta superar, de la manera que puede, con todo el tema de los ruidos por la noche, esta claro, el tema del tráfico, la gente por la calle, la playa"*[16]. *"A ver, si hablamos, digamos, en invierno, Roses termina, en la zona del puerto (…). Esta mañana estaba hablando con un hotelero que ya cierra ahora y está pasando navidades, de cara al carnaval no va a abrir. Es decir, digamos, aquí en invierno nos centramos en el núcleo y en verano se abre más hacia las playas"*[17].

---

[13] HUETE NIEVES, R., MANTECÓN TERÁN, A., Y MAZÓN MARTÍNEZ, T.,
[14] BUADES, J., 2006
[15] Extracto de entrevista al archivero municipal, D. Joseph Barris, durante el trabajo de campo realizado en Roses en el mes de noviembre de 2008.
[16] Extracto de entrevista a un profesor del IES Illa de Rodees, durante el trabajo de campo realizado en Roses en el mes de enero de 2009
[17] Extracto de entrevista a un pescador, durante el trabajo de campo realizado en Roses en el mes de noviembre de 2008

Como se lee en estos extractos de entrevistas realizadas a residentes y estudiosos de Roses, la ciudad se percibe bipolar según la época en la que se encuentran. El carácter de pueblo tranquilo que se extiende durante la mayor parte del año, muta en los meses de verano para convertirse en una ciudad bulliciosa que quintuplica su población y su superficie geográfica para volver a encogerse y recogerse con la llegada de los fríos.

Representa el mundo de lo efímero, la ciudad que soporta grandes franjas urbanas construidas masivamente sin atender a aspectos de singularidad y calidad arquitectónica[18], y con el único sentido de atender las demandas y deseos de un elevado volumen de población volátil que las ocupa intensivamente a tiempo parcial, el tiempo del año que dedica a su ocio. Esta realidad implica, para la ciudad, altos costes económicos, medioambientales y sociales, para lograr que la maquinaria funcione correctamente de forma que responda a la imagen que publicita y a las aspiraciones de los foráneos que acuden al reclamo turístico.

Figura 1. Una calle de El Salatar, Roses

Fuente: la autora, noviembre de 2008

[18] MÉNDEZ, E., 2007

¿Cómo nos acercamos a comprender la ciudad turística, a concretar cómo el hecho turístico ha transformado Roses? Lo hacemos a través de sus lugares y sus imágenes, fuentes de identidad donde convergen aspectos espaciales, temporales, culturales y sociales, paisajes urbanos donde podemos leer e interpretar las dinámicas históricas y recientes que han ido dando forma a la ciudad y a su proyecto[19]. Pero también estudiando los imaginarios de los residentes y turistas que experimentan el lugar, cuáles son sus percepciones al vivir o transitar temporalmente la ciudad turística, aportaciones que obtenemos a partir de la entrevista directa a los principales actores urbanos y de la encuesta a turistas.

3. De puerto pesquero a ciudad turística

Vamos a averiguar cómo ha sido el transitar de Roses desde el puerto pesquero que fue hasta la ciudad turística que es hoy en día, cómo el turismo ha trasformado este lugar del Alto Ampurdan desde sus inicios. Y lo primero que nos preguntamos es en qué momento sucede, cuándo aparecen las primeras señales del hecho turístico en el paisaje urbano y en el imaginario de sus habitantes. Parece claro que el fenómeno del boom turístico o arranque del turismo de masas tiene lugar en Roses en torno al año 1960, un momento clave en su evolución histórica. En ello coinciden los rosiños entrevistados tal y como podemos leer en los siguientes fragmentos transcritos: "*el otro gran momento es el año 1960, ¿no?, cuando comienza la carrera turística, pero muy claramente, con un antes y un después, un cambio de año por año. Donde en un año hay cinco licencias de obras, y en el año siguiente, en 1960, pues hay cientos. Cien, doscientas. Sería el otro gran momento (de su historia), seguro (...). En el 60, muy claramente en los años 60, a partir del año 60, y los indicadores socioeconómicos son claros. Número de licencias de obra, número de litros de gasolina vendidos, crecimiento de establecimientos de plazas hoteleras, se ve muy claramente a partir del año 60, es un arranque, un arranque clarísimo, un arranque pero clarísimo ¿no?, y eso si que está cuantificado y publicado, y no tiene... En otras poblaciones del litoral gerundense es diferente. Comenzaron un poco antes en los 53, 54, 55, en el caso de Roses un poco más tarde, en el 60, 61*"[20].

"*Sobre el año 60, que fue cuando empezó el auge turístico y en el que la demanda turística hizo que pueblos enteros abandonaran sus tierras para venir aquí, y esto es lo que provocó también que la demanda de servicio fuera de golpe y creciéramos cinco o seis mil habitantes más.*

[19] RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I., 2009.
[20] Extracto de entrevista al archivero municipal, D. Joseph Barris, durante el trabajo de campo realizado en Roses en el mes de noviembre de 2008.

Este es el impacto de Roses"[21]. Un impacto sobre el tamaño de la población y sobre su fisionomía, pero también sobre el imaginario colectivo, tal y como señala el Regidor de Turismo, "*hablamos aproximadamente de años 60, yo te digo principios de los 70 que es cuando arranca el turismo y bueno, empezamos cuando empieza a cambiar la mentalidad turística, perdón la mentalidad del Rosiño que es una mentalidad turística*"[22].

Algunos indicadores socioeconómicos confirman estas aportaciones. La población de Roses crece entre 1950 y 1970 un 127%, pasando de los 2.720 a 6.186 empadronamientos[23]. La oferta hotelera, que a finales de la década de 1950 era tan sólo de 7 establecimientos y 238 camas, en 1964 se había multiplicado casi por siete, alcanzando los 48 establecimientos y las 1.404 camas (entre hoteles, pensiones y casas familiares). La actividad constructiva se dinamiza y registra, en el año 1962, 137 obras frente a las 47 que había en marcha cuatro años antes. La distribución económica por grandes sectores de actividad se modifica, aumenta el peso de la construcción en términos de empleo desde el 16,3% de 1955 al 24,5% de 1960, también los servicios que pasan del 21,7% al 28%, y disminuye el porcentaje de trabajadores agrícolas desde el 18,6% al 10,5%. En definitiva, el fenómeno del turismo de masas en Roses tiene sus inicios entre los años 1961 y 1962[24].

Las imágenes de la colección Roisin reproducidas en la publicación *"La Costa Brava abans de la Costa Brava. Fotografías de la Casa de la Posta, 1915-1935"* (RosesPublicacionsMunicipals), permiten comprobar que en 1930 ya existe un turismo incipiente en Roses, y que sus playas son ocupadas por bañistas en los meses de verano.

"*El auge turístico (se origina) en los años…, bueno no te creas, eh, porque aquí los primeros turistas, eran turistas de turismo interno de Figueres. Lo que pasa es que el boom fue en los años cincuenta y setenta, las suecas y ¡vente pá aquí primo que estamos haciendo un hotel!, como en cualquier otro sitio, años cincuenta y sesenta (...). Yo creo que sí, la primera oleada de turistas que hubo aquí, antes de la guerra civil había gente que pasaba el verano aquí en casas que además se veían en la playa de estilo modernista, muy guapas. Pues eso, eran casas de gente pudiente de Figueres o de Barcelona que venían a pasar el verano a la*

[21] Extracto de entrevista a la Alcaldesa, Dª Magda Casamitjana, durante el trabajo de campo realizado en Roses en el mes de noviembre de 2008.
[22] Extracto de entrevista al Regidor de Turismo, D. Gaspar Gallego González, durante el trabajo de campo realizado en Roses en el mes de noviembre de 2008
[23] Datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE)
[24] BARRIS I RUSET, J.M, 2008.

playa. Desplazaban toda la cosa, con las criadas, los niños y... pero bueno, era turismo"[25].

Figuras 2 y 3. Roses, 1930.

Veraneantes en la playa del Rastrell y llegada del barco Príncipe Alfonso el 20 de julio, viaje organizado por Viajes Blaus y promovido por el Foment de la Sardana para celebrar el II Encuentro Sardanista de la Costa Brava. Fuente: Colección Roisin/IEFC.

[25] Extracto de entrevista al profesor del IES Illa de Rodes , durante el trabajo de campo realizado en Roses en el mes de enero de 2009.

Se constata a partir de diferente documentación cómo, durante el primer tercio de siglo XX, Roses experimenta las primeras trasformaciones relacionadas con la actividad turística. Tal y como nos describe Joan Falgueras[26], el frente marítimo comienza a adquirir un valor especial entre las clases acomodadas locales y los primeros veraneantes, donde se construyen casas de estilos arquitectónicos "historicistas, eclécticos y tímidamente modernistas" que bien son usadas de forma permanente o durante la temporada estival y que contrastan con las tipologías populares encaladas, más homogéneas desde el punto de vista constructivo y formal. La Plaza de Catalunya y la recién construida carretera del Faro, son los lugares elegidos por la burguesía para levantar sus nuevas moradas[27]. Se va creando, por tanto, un nuevo paisaje en la fachada frontal al mar con elementos que van introduciendo una imagen de cierto exotismo y elegancia, cercana a la imagen de balneario, y que convive con la tradición y la sencillez del pequeño puerto pesquero que aún mantiene la economía local y que, incluso, pasa a formar parte del entretenimiento de los veraneantes. J.M. Barris[28] nos remite a un fragmento de la obra de Carles Bosch de la Trinxeira, "Records d'un excursionista" en el que describe lo que debía ser parte de la diversión de estos primeros turistas, y relata que "Al matí, abans del bany, anàvem tots a la "punta" a veure arribar el peix. Quina animació! Les dones, airosament arrebossades, treuen de las embarcacions les canastres plenes de tota classe de peix; formen un rotllo, prompte el paix és venut i vinga carregar lo carro d'en Ciset, que trasca tot seguit cap a la pescaderia de Figueres. Los mariners tiren les barques en terra: "hooooh...hissa...!", apoiant ses espatlles la barca, fent rossortir llur forta musculatura...".

El Roses de 1930 es un pueblo que vive de la pesca y de la agricultura, donde las mujeres visten de negro y las barcas varan en la arena de la playa. Sin embargo, sus recursos naturales y su bahía, ya han cautivado a artistas y a algunos miembros de la burguesía regional que acuden a tomar baños de agua y de sol en la playa del Rastrell, donde se instalan las primeras casetas de baño, elementos del turismo incipiente que aporta comodidad a los veraneantes y pequeños ingresos a algunos visionarios empresarios.

Esta es la imagen de partida, la que vamos a utilizar como punto de arranque del estudio del lugar turístico que es Roses. Vamos a rastrear y descodificar los elementos que nos permitan explicar su evolución histórica, desde este momento por que es quizá cuando Roses comienza a hacerse célebre por sus paisajes para el turismo. Son esos primeros veraneantes los que convierten en paisaje a Roses, a su

[26] FALGUERAS, J.,
[27] Aunque muchas han sido derruidas, algunas se conservan a día de hoy, como es el caso de la casas Mallol, que alberga la sede del Ayuntamiento
[28] BARRIS I RUSET, J.M. 2008.

perfecta bahía y a su Cap de Creus, los que la descubren con el surgimiento de la cultura del ocio y de los beneficios del baño y la helioterápia[29], iniciando el proceso de creación de la imagen de la ciudad que encontramos en los catálogos turísticos. Antes de ellos, los rosiños admiran y valoran la bahía y su rico entorno, pero como lugares para el trabajo y para su supervivencia. Como pescadores y campesinos locales, poseen la visión cotidiana de los espacios que habitan, una visión que podemos atrevernos a afirmar carente de la "espiritualidad" y el "arte" que incorporan los primeros veraneantes, los artistas y eruditos precursores del turista actual[30].

Figura 4. Vista general de Roses en la década de 1930

Fuente: Colección Roisin/IEFC

[29] FALGUERAS, J.,

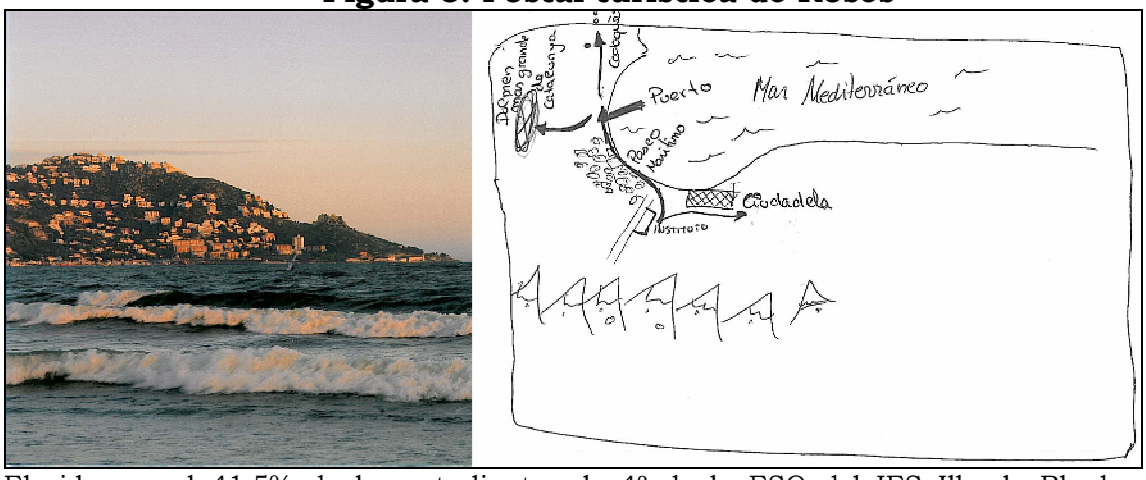
[30] Alain Roger en su "Breve tratado del paisaje" (edición en español de Javier Maderuelo, editorial Biblioteca Nueva, Madrid, 2007), hace la distinción entre *país* y *paisaje.* El país está carente de estética y se convierte en paisaje por medio de la artealización, de la cultura, lo que requiere tiempo y espíritu. Por eso, y según la investigación llevada a cabo por Martín de la Soudière con los campesinos de la Margeride que nos presenta Roger en su libro,*"El paisaje es el aspecto de los lugares, es el vistazo, es una distancia que se adopta con respecto a la visión cotidiana del espacio. Para estos agricultores, el entorno raramente es paisaje, pues lo más a menudo, el trabajo agrícola es incompatible con esta disponibilidad de tiempo y espíritu".* La autora de este texto está en esencia de acuerdo con esta idea, la que puede explicar en parte la destrucción de muchos paisajes en el ámbito rural por parte de los propios locales. En el caso de Roses (y como podremos ver a lo largo de la investigación), los efectos perversos del *boom* turístico sobre el paisaje fueron, en buena medida, responsabilidad de los propios rosiños (fue un fuenteovejuna), lo que demuestra que no existía una profunda valorización de su patrimonio territorial.

Primera imatge
Primer terme: espigues que es desgranen
i un brot de tamariu a l'ocular.
Segon terme: el penyal del roquissar.
A l'infinit: la mar[31]

Esta pudo ser la imagen que observaron los primeros turistas a su llegada al Golfo de Roses, con sus tres elementos estructurantes: la llanura agrícola, el roquedo circundante y el mar. Aunque sin duda, la hegemonía del paisaje va a ser desde el principio el mar abrazado por la bahía, una imagen que se va a convertir en el icono que incorpora hasta la saciedad la industria turística como estrategia de marketing, pero también la que se instala en el imaginario de residentes y visitantes.

En un taller realizado como parte de la metodología participativa de la investigación a 41 alumnos de 4º de la ESO del IES Illas de Rhodas de Roses, el 41,5% de los estudiantes seleccionó como la imagen que mejor identificaba a la Ciudad entre un total de ocho, una postal que muestra el mar en primer término con el roquedo del Puig Rom al fondo. Cuando se les solicitó que dibujaran un croquis que representara la ruta más divertida o interesante de Roses, en la gran mayoría de los casos, el frente de mar y la bahía forma parte de la misma, y por tanto, del imaginario y de la experiencia vivida de los estudiantes participantes.

Figura 5. Postal turística de Roses



Elegida por el 41,5% de los estudiantes de 4º de la ESO del IES Illa de Rhodas participantes en el taller y croquis de memoria de uno de los estudiantes

Conclusiones

La intensa metamorfosis que ha sufrido la ciudad turística y el deterioro de sus paisajes tradicionales dificulta su estudio, y obliga a buscar nuevos modelos para el análisis urbano y para la comprensión y valoración de la nueva realidad paisajística.

[31] ESPONELLÀ, N., 2000.

A partir de una imagen inicial, la que encuentran los primeros veraneantes del siglo XX a su llegada a Roses, vamos descodificando el paisaje, es decir, las diferentes capas que lo componen y que se han ido solapando a lo largo de su historia, registrando tanto los elementos materiales como los espirituales y simbólicos, ayudados en todo momento por los imaginarios de los usuarios del lugar.

Este texto forma parte de un proyecto más amplio de investigación sobre ciudades del turismo en el que colaboran la Universidad Autónoma de Madrid, el Colegio de Sonora (México) y la Universidad de Sonora (México), así como de la tesis doctoral de la autora, actualmente en desarrollo.

Bibliografía

BARRIS I RUSET, J.M. "Roses o la recerca de la zona grisa, articles. 1999-2008", Roses Publicacions Municipals, Roses, 2008

BUADES, J. Exportando paraísos. La colonización turística del planeta, La Lucerna, Palma de Mallorca, 2006.

CABRERIZO SANZ, C. "Ciudades de Territorios Metropolitanos: hacia un catálogo de paisaje de Getafe", Diploma de Estudios Avanzados, Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid. Madrid, 2007.

CABRERIZO SANZ, C. "Paisajes urbanos e imaginarios: herramientas para el conocimiento y la acción. Aplicación de una misma metodología en dos casos de aparente divergencia: Getafe y Roses", en Topofilia, Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales, Volumen I, Numero 3, Centro de Estudios de América del Norte, Colegio de Sonora, Hermosillo, abril 2009. http://www.topofilia.net/

DÍAZ CAPMANY, C., PEDLER, R. Y REAY, J. El setge de Roses de 1808. Tres visions de la Guerra del Francés. Fundación Roses História y Natura. Ajuntament de Roses. Roses 2008.

ESPONELLÀ, N., "Quadern d'Empúries", Llibres del Segle, novembre, 2000.

FALGUERAS, J "Mirades al paisatge urbá de Roses a l'epoca comtemporània".

HARVEY, D. París, capital de la modernidad, Akal, Madrid, 2008.

HUETE NIEVES, R., MANTECÓN TERÁN, A. Y MAZÓN MARTÍNEZ, T. "¿De qué hablamos cuando hablamos de turismo residencial?, Cuadernos de Turismo, nº 22 (2008); pp. 101-121. ISSN: 1139-7861. Universidad de Murcia

MARTÍNEZ DE PISÓN, E., 2007. Manuel de Terán, geógrafo (1904-1984). Exposición en la Residencia de Estudiantes. Anales de Geografía, 7, vol. 27, núm. 2, 179-186.

MATA OLMO, R. 2006. Métodos de estudio del paisaje e instrumentos para su gestión. Consideraciones a partir de experiencias de planificación territorial. En "El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo", editado por Rafael Mata y Alex Tarroja, 199-239. Barcelona: Diputación de Barcelona.

MÉNDEZ, E. 2008. Imaginario del lugar. Topofilia: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales, Volumen I, Numero 1, Centro de Estudios de América del Norte, Colegio de Sonora, Hermosillo, 2008. http://www.topofilia.net/

MÉNDEZ, E. Y RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. 2007. Paisajes y arquitecturas de la exclusión. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.

MUÑÓZ, F. 2008. UrBANALización. Paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

NOGUÉ, J, 2006. Actas del Congreso "El Paisatge, element vertebrador de la identidad empordanesa".

PUIG, J Y ROIG, S. Roses, tots els sabors del blau, Triangle Postals, Barcelona, 2006.

RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. 2009. El lugar turístico. Conferencia magistral del 2º Hermosillo: Coloquio Internacional Ciudades del turismo.

RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. "Territorios del turismo. Paisaje urbanizado de la costa mediterránea", Topofilia: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales, Volumen I, Numero 1, Centro de Estudios de América del Norte, Colegio de Sonora, Hermosillo, 2008. http://www.topofilia.net/

RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. "Ciudades del turismo. Hacia un catálogo del paisaje de Puerto Peñasco", Topofilia: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales, Volumen I, Numero 1, Centro de Estudios de América del Norte, Colegio de Sonora, Hermosillo, 2008. http://www.topofilia.net/

RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. "Hacia los catálogos del paisaje urbanizado", Proyecto de Paisaje y Gobierno del Territorio SF J2007-68102-C05-01/GEOG, coordinación Rafael Mata, UAM. 2008.

RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I."Paisajes urbanos en la globalización: "aprendiendo" de la frontera norte", en Méndez, E. (Coord.), Arquitecturas de la globalización, Universidad de Sonora-Universidad Autónoma de Madrid-Universidad Autónoma de la Baja California-Universidad Autónoma de San Luís Potosí-Universidad Autónoma de Nuevo León-Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, Hermosillo, 2007. Págs. 231-248.

ROGER, A. "Breve tratado del paisaje", edición en español de Javier Maderuelo, editorial Biblioteca Nueva, Madrid, 2007.

SANTALÓ, J. La Costa Brava abans de la Costa Brava, Fotografies de la Casa de la Posta, 1915-1935, Ajuntament de Roses, Roses, 2008.

SANTALÓ, J. Roses, 1875-1975 del model comercial a la revolució turística, Ajuntament de Roses, Roses, 2001.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

TRANSFORMACIONES EN EL PAISAJE URBANO-INDUSTRIAL DE LA CIUDAD DE PUERTOLLANO (CIUDAD REAL)

María del Carmen CAÑIZARES RUIZ
Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio.
Universidad de Castilla-La Mancha

1. Introducción: Puertollano en el territorio de Castilla-la Mancha

El peso sustantivo que tiene la ciudad de Puertollano (51.842 habitantes en 2009) en el territorio castellano-manchego (2.081.313 hb.) y en su sistema urbano se ha consolidado progresivamente hasta convertirse en un nodo imprescindible para la estructuración territorial del sector suroccidental de esta región. Su singularidad se ha basado en saber aprovechar lo que le ofrecía su propio término municipal rico en recursos naturales, y en asentar un progresivo crecimiento económico, demográfico y urbano en la transformación de esos recursos: los *pastos* para aprovechamiento ganadero; el *agua* ferruginosa con propiedades minero-medicinales para actividades balnearias; el *carbón* y algo después, las *pizarras bituminosas* para explotación minera y producción energética; el *petróleo* traído del exterior para la industria (refino y petroquímica), y el *gas natural* igualmente importado para la producción termoeléctrica (CAÑIZARES, 2006: 203-204; BECERRA et al., 2008: 124). Actualmente, como veremos más adelante, ha dado un giro hacia el aprovechamiento de otros recursos naturales, en este caso la *luz solar*, para la producción de energías limpias.

En una región caracterizada por un desarrollo industrial lento y tardío (PARDO, 2000: 233 y ss.), Puertollano ha sobresalido como una "isla" que presentaba más semejanzas con los núcleos mineros del norte peninsular que con las capitales de su comunidad, tradicionalmente terciarias. La espectacularidad del proceso de industrialización y urbanización le han conferido su carácter distintivo y ha hecho de ella uno de las ciudades de primer orden en la jerarquía urbana regional (CAÑIZARES, 1999: 88; 2006: 209), grupo en el que nos encontramos a las capitales provinciales (Albacete, Toledo, Ciudad Real, Guadalajara y Cuenca) y a algunas otras ciudades relevantes (Talavera de la Reina y Valdepeñas). Ciudades, en general, que presentan "un reducido tamaño y, en el contexto urbano-regional español, constituyen un claro ejemplo de ciudades medias y pequeñas" (PANADERO, GARCÍA y CAÑIZARES, 1999: 1153) y cuya función es la de ordenar el territorio castellano-manchego y organizar un sistema urbano bastante desestructurado que debe hacer frente a graves deficiencias de comunicación además de evitar la estrecha dependencia respecto a la capital, Madrid (PANADERO, 1995: 66-67).

En la transposición de la *Estrategia Territorio Europea* (1999) a Castilla-La Mancha y, en concreto, de la estructura policéntrica planeada para paliar los desequilibrios territoriales que hemos trabajado a partir de fuentes como la población vinculada (PILLET et al., 2007), Puertollano se alza claramente como "centro" dentro del territorio regional no solo por tener una población superior a 15.000 hb. (necesaria según la ETE para configurar una FUA o Área Funcional Urbana) sino por su tradicional poder de atracción sobre su área de influencia inmediata. En el análisis más reciente del policentrismo, desarrollado desde el Grupo de Investigación DETER[1], el mapa resultante teniendo en cuenta la intensidad en los flujos de población vinculada, y el crecimiento real anual de los últimos años, nos permite definir un total de 10 FUAs[2] en Castilla-La Mancha, entre las que se encuentra la FUA de Puertollano que agrupa casi 70.000 habitantes abarcando una gran parte del territorio meridional de la provincia de Ciudad Real. Caracterizada por un gran peso de la ciudad central (Puertollano) agrupa una serie de municipios pequeños con crecimientos reales muy bajos y a ella se vincula como centro dependiente Almadén (PILLET et al., en prensa).

2. La alargada sombra de las crisis

Como hemos explicado en otras ocasiones, Puertollano experimenta sus principales transformaciones socioeconómicas a mediados del siglo XIX cuando progresivamente deja de ser un núcleo rural de orientación ganadera para convertirse en una ciudad moderna. El primer paso lo proporciona su transformación en una ciudad-balneario y la mejora en las comunicaciones por ferrocarril (línea Madrid-Badajoz). El posterior descubrimiento del carbón en 1872 la convierte en una ciudad minera inmersa en un territorio absolutamente ruralizado en la que a las explotaciones de hulla se unen las de pizarras bituminosas favorecidas por el capital francés. Más adelante, la producción de aceites industriales a partir de la destilación de pizarras propicia la apertura de un complejo industrial estratégico durante la Autarquía que se reorientará hacia la producción petroquímica a mediados de los años sesenta del siglo XX, conviviendo con la minería del carbón. A estas actividades se unieron las de producción termoeléctrica con centrales abastecidas por la cuenca minera, una de producción tradicional en 1972 (actualmente a cargo del Grupo E.ON) y un proyecto innovador que incorpora gas natural en 1992 (Elcogas S.A.). En el último período postindustrial la progresiva terciarización de la economía local en la que destaca la llegada del AVE y el desarrollo comercial, convive con la

[1] Grupo de Investigación "Desarrollo Territorial de Castilla-La Mancha" (DETER). Dpto. de Geografía y Ordenación del Territorio (Campus de Ciudad Real), Universidad de Castilla-La Mancha.

[2] Se delimitan también las Fuas de Guadalajara, Cuenca, Albacete, Alcázar de san Juan-Tomelloso, Valdepeñas, Ciudad Real, Toledo, Illescas y Talavera de la Reina (Pillet et al., en prensa).

pervivencia de las actividades minero-industriales tradicionales fuertemente azotadas por la crisis del petróleo y sus consecuencias.

2.1. Superando el declive de las actividades industriales tradicionales

Después de la denominada "crisis del petróleo" (1973) y de los cambios sucedidos en España a mediados de los años setenta del siglo XX, muchas ciudades mineras e industriales, dependientes de una economía monoespecializada experimentaron el declive de sus actividades productivas y la posterior reconversión industrial. En el caso de Puertollano, primero se produce el cierre de los pozos subterráneos de carbón en 1976, aunque esta actividad se reiniciaría a cielo abierto en 1984 a cargo de la empresa Encasur S.A. y, después, diversas reorganizaciones empresariales que desembocan en la desmantelación de la empresa ENPETROL S.A. y la progresiva privatización del Complejo Industrial con la primacía de la multinacional Repsol YPF. Será a comienzos de los 90 cuando contribuyan a paliar el declive nuevas actuaciones como el grupo térmico multinacional de Elcogas S.A. que gasifica el carbón e incorpora el ciclo combinado en su proceso de producción eléctrica generando una energía notablemente menos contaminante que las térmicas tradicionales, y sobre todo, las mejoras en las vías de comunicación (AVE, Autovía Lisboa-Valencia, Aeropuerto).

A la vez se ha seguido "apostando por la industria a través de nuevos organismos de promoción empresarial como Fundescop y de formación como la Red Virtus, así como por la generación de suelo industrial para acoger nuevas empresas" (CAÑIZARES, 2006: 210) y, lógicamente, por una progresiva terciarización, "no solo explicada por los sectores tradicionales (comercio y servicios) sino, muy especialmente, por la multiplicación de actividades de servicios en relación con la industria, prioritariamente el transporte" (CAÑIZARES, 2000: 270), destacando la creación del Centro de Transporte de Vehículos Pesados y Materias Peligrosas en 2009. Como consecuencia, la economía local ha logrado cierto dinamismo para evitar una crisis irreversible, paliar el paro y, en la medida de lo posible, mantener los parámetros demográficos, ligeramente a la baja (CAÑIZARES, 2006: 210-211) hasta el inicio del siglo XXI cuando los datos de población manifiestan una lenta recuperación basada en un crecimiento natural que logra ser positivo y en la llegada de población inmigrante que facilita remontar ligeramente la barrera de los 50.000 habitantes.

Especial importancia en este proceso ha tenido la Agencia de Desarrollo *Fundescop*, institución municipal encargada de la promoción empresarial y el desarrollo socioeconómico creada en 1998 y clave en la gestión del suelo municipal y en la atracción de nuevas inversiones, que actúa como fundación privada y en la que están representados el Ayuntamiento de Puertollano, la Cámara de Comercio de Ciudad Real, la Federación de Empresarios de Puertollano y los sindicatos FIA-UGT y CC.OO. La gestión de las ayudas a la inversión derivadas del Ministerio de Industria, Turismo y

Comercio a través de los *Planes de la Minería del Carbón* conocidos como "Plan Miner" I (1998-2005) y II (2006-2012) (destinadas a proyectos de infraestructuras, proyectos empresariales generadores de empleo, y formación), de los Incentivos Regionales relacionados con los Fondos Feder del Ministerio de Economía, así como las Ayudas a la Inversión Empresarial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha son su aportación más destacable. Su labor se refuerza en los dos últimos años cuando asistimos a la crisis económica mundial y, en el caso español, a la crisis de la construcción que también se deja notar con gran crudeza en la ciudad de Puertollano.

2.2. Puertollano "Ciudad Internacional de la Energía"

Con esta imagen de marca Puertollano intenta "reinventarse" en el nuevo siglo con la aprobación en 2003 del *Plan de Innovación Energética* en una clara apuesta por las energías alternativas. A partir de la definición de nuevas zonas de desarrollo empresarial, favorecidas por las líneas de financiación anteriormente señaladas, como el Parque Empresarial La Nava, se ha favorecido la instalación de empresas vinculadas a la energía solar. Destacamos a Silicio Solar (fabricación de obleas para paneles solares, con una inversión de 200 millones de € y la creación de 800 puestos de trabajo) y a Solaria Energía y Medio Ambiente (fabricación de paneles solares, con inversión superior a 20 millones de € y 250 puestos de trabajo). A ellas se han unido, en otras zonas de nueva industrialización, proyectos tan destacables como el planteado por Iberdrola Renovables con la instalación de una potente planta termoeléctrica con potencia instalada de 50 MW, en funcionamiento desde mayo de 2009 y creada en colaboración con el Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (IDEA), con más de 200 millones de euros de inversión y cuyo objetivo es producir energía eléctrica mediante la tecnología de colectores cilindro parabólicos, aunque su elevado consumo de agua constituye un aspecto importante; y por Renovalia Energy de crear la mayor planta fotovoltaica del mundo con una potencia de 70 MW y una inversión que supera los 400 millones de euros (aún en construcción).

En el ámbito formativo y de investigación está prevista la apertura de un Centro de Investigación de Desarrollo de Energía Fotovoltaica (ISOF) en el marco del Convenio firmado en 2006 Plan I+D Solar Fotovoltaica de Concentración por parte del Ministerio de Ciencia e Innovación, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Ayuntamiento de Puertollano, y del Centro Nacional de Experimentación de Tecnologías de Hidrógeno y Pilas de Combustible , lo cual es posible que convierta a esta ciudad en un centro de referencia en el sector energético, tal y como anuncia la página web del municipio (http://www.puertollano.es). Estas actividades de formación se unirán a las ya existentes vinculadas a la Universidad de Castilla-La Mancha (Centro de Estudios de la UCLM) y, sobre todo, a las relacionadas con la *Fundación Virtus* que agrupa una red de centros de excelencia como el

Centro de Excelencia de Formación Aeronáutica de Puertollano (CEFAPU), el Centro de Excelencia de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (CETIC), el Centro de Formación de la Construcción y el Centro de Iniciativas Empresariales de Economía Social (CIEES).

En conjunto todas estas actuaciones no solo responden a una estrategia de promoción socioeconómica asegurando puestos de trabajo para el futuro sino que, a la vez, depuran la imagen de una ciudad excesivamente castigada por la contaminación industrial a partir del aprovechamiento de combustibles fósiles (BECERRA et al., 131-132). Si duda, a la mejora en la calidad de vida contribuirá, también, la puesta en marcha de la Agenda 21 Local, cuyo Plan de Acción se aprobó en febrero de 2007[3].

3. transformaciones en el paisaje urbano-industrial

Las transformaciones en el paisaje de la ciudad de Puertollano se enmarcan en la fase postindustrial de declive socioeconómico materializado en una población estancada en torno a los 50.000 habitantes, la pervivencia de actividades tradiciones con un futuro incierto (minería del carbón) o en mejor disposición (petroquímica), la búsqueda de alternativas vinculadas a la producción de energías alternativas (solar), y la revalorización de la ciudad como cabecera en su área de influencia. En el ámbito urbano, la expansión detenida en las últimas décadas del siglo pasado deja entrever nuevas zonas residenciales (unifamiliares) en las periferias y una importante dotación de suelo industrial para favorecer la atracción empresarial (polígonos industriales).

3.1. Planificación para un futuro mejor

Puertollano, como área urbana clave en el desarrollo territorial del sector suroccidental castellano-manchego es objeto de atención (al igual que otras ciudades relevantes) por parte del gobierno regional que actualmente está elaborando, a través de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda, el *Plan de Ordenación Territorial "Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha"* dentro del marco de la TRLOTAU y su Reglamento de Planeamiento[4]. Su finalidad es establecer un modelo territorial definitorio de la organización racional y equilibrada del suelo y de los recursos naturales, procurando la articulación, integración y cohesión de la Comunidad Autónoma, tanto interna como con el resto de España, singularmente con las comunidades limítrofes (CAÑIZARES, 2009: 186). Especial relevancia

[3] Las líneas estratégicas del Plan de Acción (Agenda 21 Local) son siete: Desarrollo sostenible de la actividad económica, gestión del patrimonio natural, igualdad y convivencia vecinal, planificación urbana equilibrada, implicación ciudadana y empresarial, gestión eficaz de los aspectos ambientales y organización funcional y sostenible de la gestión pública (http://puertollano.es).

[4] TRLOTAU Decreto Legislativo 1/2004, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LOTAU (Ley 2/1998 de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla-La Mancha) y RP Decreto 248/2004, de 14 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento.

tiene este instrumento al aportar mecanismos para gestionar correctamente el territorio en base a tres estrategias: 1. Ordenar la "red defensiva" del territorio (el conjunto de espacios protegidos) para el planeamiento (municipal y sectorial); 2. Garantizar la calidad de vida y sostenibilidad en las futuras transformaciones del territorio mediante mecanismos de coordinación, negociación y concertación con las planificaciones sectoriales; y 3. Crear una base de conocimiento objetivo y actualizable del territorio que permita a la administración la toma de decisiones para la implantación de actividades de impacto regional (JCCM, 2009a: 55). En definitiva, abordar la "ordenación del territorio" en una región en la que ha estado ausente pues "no existe una delimitación oficial y única de los territorios" (PILLET, 2008: 53) y en la que las ciudades tienen especial protagonismo como nodos organizadores de la pretendida estructura policéntrica.

La planificación regional contempla también una serie de zonas sobre las que se están elaborando planes de ordenación del territorio de carácter supramunicipal, concretamente en las siguientes áreas: Corredor del Henares y zona colindante con la Comunidad de Madrid (provincia de Guadalajara), la Zona de la Sagra (Toledo), Corredor Ciudad Real-Puertollano (Ciudad Real), la Mesa de Ocaña y el Corredor de la A-3 (Toledo-Cuenca), y el Área de Influencia de Albacete (Albacete). Cinco ámbitos territoriales localizados en los lugares con mayor dinamismo socioeconómico, aunque quedan fuera dos capitales, Toledo que aparece lindando con la Zona de La Sagra, y Cuenca que queda aislada (PILLET et al., 2007: 632).

Obviamente Puertollano se encuentra incluida en uno de estos POTs subregionales. El *POT Corredor Ciudad Real-Puertollano* se plantea, al igual que los demás, con el objetivo de buscar "la organización racional y equilibrada del territorio y, en general, de los recursos naturales" así como "la disposición de las actividades y usos que optimice las condiciones de vida en colectividad y armonice el desarrollo económico-social con el medio ambiente en general, la preservación de la naturaleza y la protección del patrimonio arquitectónico y del histórico y cultural" (art.18.2 TRLOTAU). Y para ello agrupa 13 municipios inmersos en la comarca del Campo de Calatrava: Argamasilla de Calatrava, Ballesteros de Calatrava, Cañada de Calatrava, Caracuel de Calatrava, Carrión de Calatrava, Ciudad Real, Corral de Calatrava, Daimiel, Miguelturra, Poblete, Puertollano, Torralba de Calatrava y Villar del Pozo. En este contexto, Ciudad y Puertollano, dos ciudades con funciones muy diferentes (la primera terciaria y la segunda minero-industrial) aportan las dinámicas socioeconómicas más intensas de las que se benefician el resto de los núcleos, en algunos de los cuales la pervivencia de actividades rurales es destacada (BECERRA et al., 2009: 107). Además y lo que es más importante, organizan un territorio en torno a las infraestructuras de comunicación como elementos fundamentales de la articulación territorial (CAÑIZARES, 2009: 191 y ss.): la línea de AVE Madrid-Sevilla, con paradas en ambas ciudades; la Autovía Lisboa-Valencia en su tramo Daimiel-Ciudad Real-Puertollano (A-41 y A-43); y finalmente, el

Aeropuerto Central Ciudad Real que ha iniciado su andadura en 2008, inmerso en la crisis económica y con dificultades para consolidarse debido a la limitada oferta de vuelos programados. La aprobación del POT, en un futuro cercano, facilitará el aprovechamiento de las sinergias territoriales en esta zona caracterizada como una de las cuatro áreas de "acumulación urbano-demográfica exteriores" de Castilla-La Mancha, junto con Albacete y el eje La Roda-Hellín-Almansa, Talavera de la Reina y Cuenca (JCCM, 2009b: 10).

Descendiendo al ámbito de la planificación municipal, es necesario detenernos, en primer lugar, en el *Plan Estratégico de Puertollano* (2004) cuyos ejes prioritarios son: 1. Promover un crecimiento económico diversificado y sostenido; 2. Formación y políticas de empleo cualificadas y estables; 3. El bienestar y la mejora de la calidad de vida; 4. Infraestructuras; y 5. El medio ambiente y la seguridad industrial (http://planestrategico.puertollano.es/). El programa de acciones que acompaña a cada una de ellas se ha desarrollado con posterioridad y empieza a dar sus frutos en aspectos tan importantes como la promoción económica donde ya se han puesto en marcha algunos convenios de colaboración con la administración regional y con entidades financieras así como la ampliación de suelo industrial contemplada en el Plan.

Respecto a la planificación normativa, el Plan General de Ordenación Urbana vigente es de 1984 (modificado en 1989) y las necesidades de adaptación a las nuevas leyes en materia urbanística han conducido a la redacción de un nuevo *Plan de Ordenación Municipal* (POM) que ya ha finalizado su fase de exposición pública (2009). Basándose en unas proyecciones demográficas que indican un estancamiento demográfico a corto plazo, plantea el aumento de viviendas, preferentemente públicas, justificado en la reducción de personas por hogar y, sobre todo, asume la recalificación de suelo para favorecer la diversificación socioeconómica con nuevas actividades industriales (polígonos) y nuevos espacios dotacionales, con la finalidad de atraer inversiones empresariales y adaptar la ciudad a las nuevas necesidades: infraestructuras de comunicación viarias, creación de un Pabellón de Exposiciones y Congresos, restauración de espacios mineros degradados, etc (AYUNTAMIENTO DE PUERTOLLANO, 2009).

3.2. Cambios en el paisaje urbano consolidado

A pesar de las dificultades de crecimiento demográfico y de desarrollo socioeconómico que caracterizan el momento actual, la ciudad de Puertollano realiza una apuesta fuerte por mantenerse después de los sucesivos períodos de declive socioeconómico y consolida un paisaje urbano-industrial sometido a diversas transformaciones en la última década relacionadas con los siguientes factores:

1. *Aumento del suelo para uso industrial*, especialmente dedicado a acoger empresas no contaminantes, en diversos Polígonos Industriales. Actualmente se promocionan los Polígonos de

Aragonesas (81.800 m^2 para industria pesada), *Sepes* (207.900 m^2 para servicios industriales: montajes, ferretería, automoción industrial), *Escaparate* (112.600 m^2 para actividad comercial), *Cerro de la Azucena* (62.400 m^2 para uso comercial, ocio y equipamiento) y del *Parque Empresarial La Nava* (2.100.000 m^2 para industrias no contaminantes) (http://www.fundescop.net/).

2. Relativo *aumento del suelo urbanizable para uso residencial* en la periferia norte para acoger nuevas tipologías edificatorias (unifamiliares) con diferentes modalidades de chalets adosados y/o pareados, de promoción preferentemente privada con aparición, también, de la protección oficial. Y previsible aumento de viviendas, preferentemente de promoción públicas (VPO financiadas por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha), en áreas del norte y oeste de la ciudad (faldas de los Cerros San Sebastián y San Agustín). Destacan también actuaciones de remodelación en sectores tradicionales como el centro urbano.

3. Nuevos *espacios dotacionales* relacionados con áreas concretas de actuación urbanística, entre las que destaca un Parque Terciario asociado al uso residencial en el que se instalará el futuro Pabellón de Exposiciones y Congresos. Se ubicará en una zona de gran valor patrimonial, el "Apartadero Calatrava", complejo industrial de comienzos del siglo XIX dedicado a la producción de energía, destilación de pizarras y talleres. Para albergar el futuro pabellón se está rehabilitando el edificio de la Central Térmica (1917) pero sin prestar demasiada atención al entorno, lo cual permitiría salvar todo el complejo y no redundar en la infravaloración del patrimonio minero e industrial.

4. Nuevas *infraestructuras de transporte*, sobre todo la Autovía Lisboa-Valencia a su paso por la ciudad (circunvalación) que se unen a las ya existentes como el AVE y el Aeropuerto Central Ciudad Real.

5. *Restauración y puesta en valor de parte de la cuenca minera* a partir de la riqueza patrimonial heredada de las actividades minero-industriales que se han desarrollado en el pasado y se siguen desarrollando en el momento actual pues se trata de un legado que es necesario proteger, conservar y rehabilitar. La zona de Puertollano es una de las áreas como mayor potencial para apostar por el desarrollo endógeno y generar un aprovechamiento turístico al igual que ha sucedido en otras cuencas mineras del país. Como tal, el paisaje minero de Puertollano, se incluye dentro del *Plan de Patrimonio Industrial* que el Ministerio de Cultura inicia en el año 2000 (CAÑIZARES, 2008: 11). En este sentido cuenta ya con el Museo de la Minería (2006) ubicado en las antiguas explotaciones donde se ha rehabilitado uno de sus pozos principales (Pozo Norte), se ha creado el Museo y se le ha dotado de una mina-imagen que permite recrear una

mina real. A todo ello se ha unido recientemente, en otro sector, la rehabilitación de una gran escombrera: el Terri, para convertirla en Parque Urbano. No obstante, aún queda mucho por hacer en la restauración total del paisaje.

Consecuencia directa de estos factores, las transformaciones socioeconómicas sucedidas en las últimas décadas y los avances propiciados por la planificación, especialmente la urbanística municipal, han contribuido a consolidar un paisaje urbano compacto en las áreas centrales de la ciudad en las que junto con la mejora de las zonas residenciales en torno al eje central (Paseo de San Gregorio), se han llevado a cabo actuaciones de acondicionamiento del espacio urbano (discapacitados) y revalorización de la imagen de la ciudad aprovechando sus símbolos mineros e industriales.

En las áreas más periféricas, se consolida un paisaje urbano-industrial en el que se reparten algunos de los polígonos industriales y las áreas dotacionales para nuevos servicios comerciales (hipermercados) y equipamientos (deportivos), así como, en una segunda orla, la propia cuenca minera (activa en las explotaciones a cielo abierto), el Complejo Industrial petroquímico, y las nuevas plantas de producción de energía solar.

4. Conclusiones

El reto actual de ciudades como las que conforman el Corredor Ciudad Real-Puertollano (eje Daimiel-Ciudad Real-Puertollano) es "consolidar la nueva etapa de desarrollo industrial que están viviendo y consolidarse también como proveedoras de servicios, afianzando sus especializaciones" (JCCM, 2009b: 23). Afortunadamente las vías de comunicación permitirán articular mucho mejor el territorio suroccidental de la región castellano-manchega y ello permitirá la complementariedad de sus ciudades principales, entre las que destaca la capital provincial, Ciudad Real, con unas dinámicas claramente expansivas vinculadas al desarrollo del terciario avanzado (administración, educación, sanidad, etc.).

Puertollano aparece en una situación atípica cuando su potencial de desarrollo debería ser mayor siendo una de las "ciudades conectadas" dentro de Castilla-La Mancha (CEBRIÁN, 2007: 191-192), es decir bien ubicadas en relación con las vías de comunicación. Solo puede, por tanto, mirar hacia delante en este marco de desarrollo territorial, levantarse una vez más después de los períodos de crisis y aprovechar aquello que la hace singular. En principio, rentabilizar las sinergias ofrecidas por el Corredor y por las infraestructuras de comunicación. Junto a ello, revalorizar su posición como cabecera comarcal, mejorar su sector terciario y convertirse en un centro energético de referencia nacional, tanto en lo relativo a la promoción de las energías renovables como a los aspectos relacionados con la formación. Y finalmente, valorizar en su correcta medida el patrimonio minero-industrial que alberga y le confiere identidad, hasta ahora muy poco considerado. Todos estos aspectos pueden contribuir a que el futuro se pueda afrontar con algo más de esperanza.

Bibliografía

AYUNTAMIENTO DE PUERTOLLANO (2009): *Plan de Ordenación Municipal. Documento para Exposición Pública*, Puertollano (en línea) (http://www.puertollano.es/).

BECERRA, R. et al. (2009): "El Campo de Calatrava y el Corredor Ciudad Real-Puertollano", en PEINADO, M. et al. (Coords.): *Itinerarios geográficos y paisajes por la provincia de Ciudad Real*, Ciudad Real, Diputación Provincial, pp.89-169.

CAÑIZARES RUIZ, M.C. (1999): "La red urbana", en TAMAMES, R. y HERAS, R. (Dirs.): *Enciclopedia de Castilla-La Mancha*, Vol. II *Espacio Humano*, Madrid, Edicsa, pp.77-95.

CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2000): "El progresivo proceso de terciarización de una ciudad industrial: Puertollano", en MORALES, G. (Ed.): *Actas Turismo y Ciudad*, Las Palmas de Gran Canarias, AGE y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, pp.266-271.

CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2001): *El proceso de urbanización de la ciudad de Puertollano*, Ciudad Real, Biblioteca de Autores Manchegos.

CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2002): "La infravaloración del patrimonio industrial urbano. El "Apartadero Calatrava" en Puertollano (Ciudad Real)", en FERNÀNDEZ, F., PUMARES, P. y ASENSIO, A. (Eds.): *Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI*, Almería, A.G.E. y Universidad de Almería, pp.493-504.

CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2003): "Patrimonio Minero-Industrial en Castilla-La Mancha: el Área Almadén-Puertollano", en *Investigaciones Geográficas* n.31, Alicante, pp.87-106.

CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2005): "Ciudad e industria petroquímica. El miedo a la catástrofe en Puertollano (Ciudad Real)", en GUTIÉRREZ, O. (Coord.): *La ciudad y el miedo*, Girona, Univisitat de Girona, pp.29-38.

CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2006): "Espacio y tiempo en la ciudad de Puertollano", en GONZÁLEZ, J. (Coord.): *II Jornadas de Historia Local "Biblioteca Oretana", 1ª de Puertollano*, Puertollano, Ediciones C & G, pp.203-214.

CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2008): "Actividades minero-industriales, recursos patrimoniales y desarrollo urbano de la ciudad de Puertollano", en PALACIOS, A., ESBRÍ, J.M. e HIGUERAS, P.L. (Eds.) *VII Congreso Internacional sobre Patrimonio Geológico y Minero* (ponencia), Puertollano, Sociedad para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (SEDPGYM), pp.3-20.

CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2009): "Planificación territorial e infraestructuras de transporte en Castilla-La Mancha: el Corredor Ciudad Real-Puertollano", en CARAVACA, I., SALINAS, V. y SILVA, R. (Dirs.): *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*, Sevilla, Junta de Andalucía, pp.184-196.

CEBRIÁN, F. (2007): "La red urbana", en PILLET, F. (Coord.): *Geografía de Castilla-La Mancha*, Almud, Ediciones de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, pp.177-194.

COMUNIDAD EUROPEA (CE) (1999): *Estrategia Territorial Europea*, Luxemburgo.

JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA-LA MANCHA (JCCM) (2009a): *"Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha". Fase Previa de Información Pública: Mesas Temáticas*, Toledo, Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda.

JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA-LA MANCHA (JCCM) (2009b): *"Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha". Fase de Aprobación Inicial: Versión Preliminar para la Información y Participación Pública*, Toledo, Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda, Vol. I (formato CD).

PANADERO, M. (1995): "El sistema urbano de Castilla-La Mancha", en CAMPESINO, A.J., CAMPOS, M.L. y TROITIÑO, M.A. (Coords.): *Las ciudades españolas a finales del siglo XX*, Cuenca, A.G.E. y Universidad de Castilla-La Mancha, pp.65-67.

PANADERO, M., GARCÍA, C. y CAÑIZARES, M.C. (1999): "Continuidad y cambio en la estructura socioeconómica de las ciudades de Castilla-La Mancha", en VV.AA.: *Professor Joan Vilá Valentí. El seu mestratge en la geografía universitaria*, Barcelona, Univ. de Barcelona, pp.1153-1173.

PARDO PARDO, M.R. (2000): "El tardío despegue de la actividad industrial: luces y sombras en el proceso de industrialización", en PARDO, M.R. (Coord.): *Historia económica de Castilla-La Mancha (siglos XVI-XX)*, Madrid, Celeste Ediciones, pp.233-288.

PILLET, F. (2008): "La necesaria -Estrategia Territorial- en una región de contrastes", en BLÁZQUEZ, F. (Coord.): *Ordenación del Territorio y Urbanismo en Castilla-La Mancha*, Ciudad Real, Almud. Ediciones de Castilla-La Mancha, pp.47-55.

PILLET, F. et al. (2007): "Fuentes para la aplicación de la Estrategia Territorial Europea en Castilla-La Mancha", en *Estudios Geográficos* LXVIII, n. 263 (julio-diciembre), Madrid, pp.627-651.

PILLET, F. et al. (en prensa): "El Policentrismo en Castilla-La Mancha y su análisis a través de la población vinculada y el crecimiento demográfico", en *Scripta Nova*, Barcelona.

Páginas web:

<http://www.fundescop.net/> Fundescop. Agencia de Desarrollo de Puertollano

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

<http://planestrategico.puertollano.es/> Plan Estratégico de Puertollano

<http://www.puertollano.es/> Ayuntamiento de Puertollano

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

MOBILIARIO ECOLÓGICO Y PAISAJE URBANO. UN DIÁLOGO NECESARIO

María Lidón FABRA GALOFRE
Departamento de Ingeniería de Sistemas y Diseño
Universidad Jaume I (Castellón)

Introducción

El mobiliario ecológico tiene una larga historia, surge a causa del auge de las nuevas industrias, a las que se les asociaba una degradación medioambiental. Se investigó en métodos nuevos, que permitiesen reducir el impacto ambiental y mantener al mismo tiempo el incremento en la producción. Los primeros movimientos vanguardistas se dieron en Alemania, destacando la Bauhaus fundamentalmente. Los vanguardistas estaban convencidos de que la forma de un objeto debía adecuarse a su función y que las formas simples favorecían la duración y calidad en los objetos. Ello, estaba suponiendo una reforma social muy importante, al producirse una economía en lo formal, en el material y en la energía. Además, la continua problemática de los recursos del planeta, hace que en 1974, se examine por primera vez la vida de un producto y se llegue a un análisis completo de su ciclo de vida.

Nuestra actual forma de vida, tiene que encaminarse hacia un futuro sostenible, por ello el diseño ecológico ha de tener en cuenta los valores medioambientales. Convertir el mobiliario ecológico en objetos de gran valor es el objetivo de un buen diseño.

La estructura del presente trabajo comprende dos partes. La primera parte corresponde al tratamiento del mobiliario desde el punto de vista de los aspectos ecológicos que deben manifestarse en el mobiliario urbano. La segunda parte comprende, el diálogo entre el mobiliario ecológico y el paisaje urbano a través de las nuevas sendas urbanas, consideradas como el entramado conductual de los ciudadanos que posibiliten los diferentes itinerarios de comunicación por la ciudad.

1. Mobiliario.

1.1. Ecológica y mobiliario urbano

Sabemos que los recursos naturales son limitados y que el equilibrio de nuestro mundo se ha visto afectado por ello. La idea de integrar la conciencia ecológica en la práctica del diseño es una necesidad cada vez más acuciante. Los diseñadores tienen un papel clave al tener que tomar decisiones de vital importancia respecto a los materiales intervinientes en la fabricación del mobiliario urbano. El

amueblamiento de nuestras ciudades requiere un gasto de materiales y también energético y por ello hay que tomar las medidas ecológicas fundamentales, como es el reciclado de desechos, en la creación del nuevo mobiliario. También, se debe contar con otra medida ecológica básica como es su degradabilidad para ser sostenible.

Seguidamente, recogemos algunas propuestas para amueblar nuestras ciudades que han seguido criterios ecológicos. El diseño del banco realizado por la empresa MetaMorf, ha supuesto el reciclado del material para poderse construir. El material resultante ha permitido conformar con plena libertad la forma, sin ninguna limitación para la producción industrial: "Tener que contar con una materia que se brinda a la transformación (y en consecuencia, a la subsiguiente cognoscibilidad) de este modo no permite ya clasificar las experiencias con nombres dotados de significación socialmente reconocidas" (MANZINI, 2007).

Figura 1: Mobiliario de exterior de la serie Tempo.Piezas recicladas de plástico en el taller de Reedy

Fuente: Danko, 2007:45

En la actualidad, los diseñadores estan sensibilizados en aplicar sistemas ecológicos al equipamiento urbano con un estilo innovador. Buscan abrir nuevos caminos, como Colin Reedy al transformar las

botellas de refresco, yogures y bolsas de plástico, que solemos tirar a la basura, en divertidos y atractivos muebles de plástico.

En su línea de muebles de exterior Tempo, experimenta en lo formal destacando las cualidades propias del plástico como son su capacidad de doblarse. Evoca el mundo de los juegos infantiles y explora las cualidades texturales de la superficie, creando un bello efecto de luz y sombra.También logra un gran poder de dinamismo a través de su vistoso colorido.

Es un mobiliario adecuado para incorporarlo en el paisaje urbano al contribuir en dar aprovechamiento a la propia basura que acumula diariamente la ciudad. Ofrece también la opción modular y es económico. El diseñador también ha pensado en su ubicación exterior y por ello atiende a la necesidad de resistencia frente a los graffitis. Reedy nos dice: "en todo el mundo, los gobiernos y las personas están buscando soluciones para los residuos plásticos. Yo he creado un producto que ofrece un uso directo de estos residuos para la comunidad convirtiéndolos en mobilirio urbano"(DATSCHEFSKI, 2007).

Figura 2: Mueble de exterior. Empresa MetaMorf. Estados Unidos. Plástico reciclado

Fuente: Danko, 2007:44

El planteamiento ecológico implica combinar belleza e inteligencia y ningún diseño destinado a decorar nuestras ciudades debe tener una fealdad oculta.

1.2. La ergonomía del mobiliario urbano

El mobiliario urbano realizado por Dominik SCHWARTZ (2008), contempla las características ergonómicas para estar en el espacio urbano, como reducir al mínimo la fatiga para que pueda ser eficaz en

su uso. Su realización tiene un gasto energético mínimo por estar realizado con piedras naturales y césped. La configuración formal de los bancos públicos, se obtiene al encerrar las piedras mediante ligeras estructuras metálicas que dejan ver la piedra al ciudadano. Dispone a su vez, el lugar reservado para otro elemento natural con el que interactúa, el césped, que lo organiza en bandejas rectangulares de madera.

Figura 3: Bancos públicos realizados por Dominik Schwartz en la Universidad de Bolzano, Italia.2008

Fuente: arquidiario.com

1.2.1. La ergonomía para el descanso

El banco permite al usuario descansar adecuadamente, atendiendo a la capacidad del cuerpo, la postura o la movilidad del usuario. Además, utiliza de manera razonable las fuerzas para operar,

minimizando las acciones repetitivas al igual que un esfuerzo físico continuado. Destacamos el confort asegurado al estar realizado con los materiales que nos proporciona la naturaleza.

1.2.2.- La ergonomía para la relación social

Schwartz estudia factores ergonómicos como el tamaño para conseguir un acceso adecuado y analiza la situación espacial para facilitar la permanencia y diálogo entre sus usuarios. El diseño proporciona las mismas formas de uso, idénticas o equivalentes a todos los usuarios. No segrega a ningún usuario y garantiza al mismo tiempo la privacidad por su distribución espacial. También proporciona una línea de visión clara, hacia los demás componentes ambientales para una persona que se encuentre tanto sentada como de pie.

El mobiliario logra humanizar el paisaje urbano por estar en estrecha relación con la naturaleza y al compartimentar el espacio libre de la ciudad, como espacio colectivo "intimo", crea lugares de encuentro y favorece la permanencia del ciudadano. El proyecto "Typoase" se dispuso en la Piazza Tribunale de Bolzano en Italia. Posee una estética agradable y confiere seguridad a todos los usuarios.

1.3. Mobiliario y espacio personalizado

Figura 4: Proyecto: Quiero un jardín.Bilbao. Ekpoo, 2009.

Fuente: Bilbaojardín.com

La sociedad actual se separa cada vez más de los ejes vitales de la naturaleza. Por ello, en la complejidad formal del paisaje urbano nos cuesta diferenciar y organizar perceptivamente todo lo referente a nuestros sentidos.

Para cumplir como espacio personalizado, su morfología atenderá a los aspectos necesarios para ser un espacio flexible de ocio de los usuarios. El proyecto de éste complejo mobiliario urbano es una nueva formulación que ofrece al paisaje urbano de la ciudad de Bilbao.

Analiza como los escenarios físicos, en los que el individuo desarrolla su vida cotidiana, juegan un papel muy importante en la

configuración de su identidad y como las distintas áreas determinan la identidad urbana de los habitantes.

La tendencia humana ha sido y es adaptarse al medio ambiente. Para ello se propone un mobiliario multiuso que dé al ciudadano mayor libertad en el uso. Por tratarse de un espacio flexible de ocio, tiene una estructura abierta que actúa como sensor de los distintos estados de cansancio del viandante en su recorrido por la ciudad.

También investiga que la supervivencia se basa en la adaptación sensorial del individuo y contempla todos los aspectos que este percibe consciente o inconsciente como vitales. Por ello, articula en su morfología plantas y árboles convertidos en divisores espaciales del conjunto, conectando al viandante con la naturaleza.

1.4. Mobiliario y carril-bici

El poder desplazarse en bicicleta es una opción importante entre las alternativas de circulación por las distintas calles urbanas. La senda bicicletas, es una medida ecológica que descongestiona a una ciudad colapsada por el excesivo número de coches en circulación. El trazado de su itinerario, para que resulte de fácil uso, debe señalizarse mediante una distribución de bordes que pueden estar resaltados por el color y establecer una relación espacial del todo con las partes y con el observador. Como indica Begoña BERNAL (2003), tiene que darse una simplicidad bien hecha para construir las imágenes urbanas de la vida cotidiana, que son las que se seleccionan y forman parte del escenario vital de cada persona y a través de ellas nos permite la comprensión de la totalidad del espacio urbano.

Los diversos elementos que estructuran el escenario urbano establecen un diálogo entre el usuario y el medio urbano. A veces, estos elementos, producen una contaminación visual por su colorido vistoso que desestructura el conjunto, perdiendo el intimismo del paisaje urbano afectando en la actitud humana. Damos una respuesta de equipamiento integrado en el medio urbano, como la recuperación de un elemento natural, la madera, que aporta un sentido de equilibrio y un bienestar cotidiano.

1.5. Mobiliario verde y su dimensión simbólica

El espacio urbano reúne a nivel simbólico las características que definen a sus habitantes. El individuo establece vínculos emocionales y de pertenencia al lugar. La identidad urbana provee a la persona sensaciones positivas como sentirse residente de un lugar, confiere un número de cualidades psicológicas a las personas asociadas a él. Dotamos de significado a los objetos que nos rodean y nos proporcionan un sentimiento de familiaridad, de control y de seguridad ambiental.

Figura 5: Chene-a-vélo. Bicycle rak.MUDAM Luxemburgo, 2006. Madera. Simplicidad y armonía con la naturaleza

Una persona puede hacer en relación a su pertenencia espacial una distinción de tres niveles: espacio individual, compartido y colectivo. En el mobiliario de Breda, se potencia el relax absoluto de manera individualizada. Estas diferenciaciones, las tiene que detectar el diseñador en las diversas fisonomías que puede adoptar. El mobiliario también tiene el carácter de un mojón secuencial, que se refuerza entre sí y no solo con un carácter aditivo sino también formal y material. Se agrupa para indicar la dirección al ciudadano.

Se caracteriza, al igual que el nodo, por su singularidad, contrasta con su contexto o fondo. Su colocación es de gran importancia porque singulariza el lugar y le aporta mayor atención perceptiva que otros lugares.

Forma parte de la tierra libre de la ciudad al estar tapizado con césped. Hace sentir al usuario una integración con la naturaleza,

adoptando una topología para dar al usuario una posición relajada en un momento determinado.

Figura: 6 Asientos Verdes.Lisette Spee.Parque de Valkenberg Breda. Países Bajos, 2009.

El mobiliario ecológico articula íntegramente con el paisaje urbano para contribuir a su imagen afectiva y humana. Aporta al paisaje urbano una visión biológica, perceptual y social. Su escala menor, le confiere al viandante calidez y protección. Al actuar como punto focal también le da identidad, estructura y significado al espacio público.

1.5.1 Contenedores verdes

Podemos recibir una imagen afectiva de nuestro recorrido por el paisaje urbano al colocar contenedores verdes que actúen con un carácter de mojón. Se trata de un mojón que singulariza la complejidad del entrecruzamiento de calles, en un barrio actual de Zurich.

El mojón se repite en diferentes puntos de la calzada. Los contenedores verdes se encuentran insertos en el pavimento de las aceras, aportando una imagen afectiva en un lugar muy frecuentado. Se trata de una pieza, diseñada por el estudio suizo STANFFCHERBENZ (2008). Se llama relax y consiste en una silueta humana tumbada en posición relajada, que se ha llenado de césped y puede aparecer resaltando del suelo o bien incrustada en el pavimento. Transmite una poética al ciudadano por situarse en un lugar de densificación humana y de manera imprevista.

Se genera una forma de persona tumbada, que crece en el gris cemento que invita a tumbarse en ella y mirar al cielo evocando un relajado día de campo.

Figura: 7 Recortes de césped. Autor: Stanffchernz Zurich, 2008

Fuente: floresenelatico.es

Sabemos que la naturaleza actúa como entorno restaurador de la fatiga que produce esta confluencia de calles del entorno urbano.

Al tratarse de un mobiliario ecológico contribuye a la sostenibilidad de la ciudad y logra transmitir tranquilidad al espacio público.

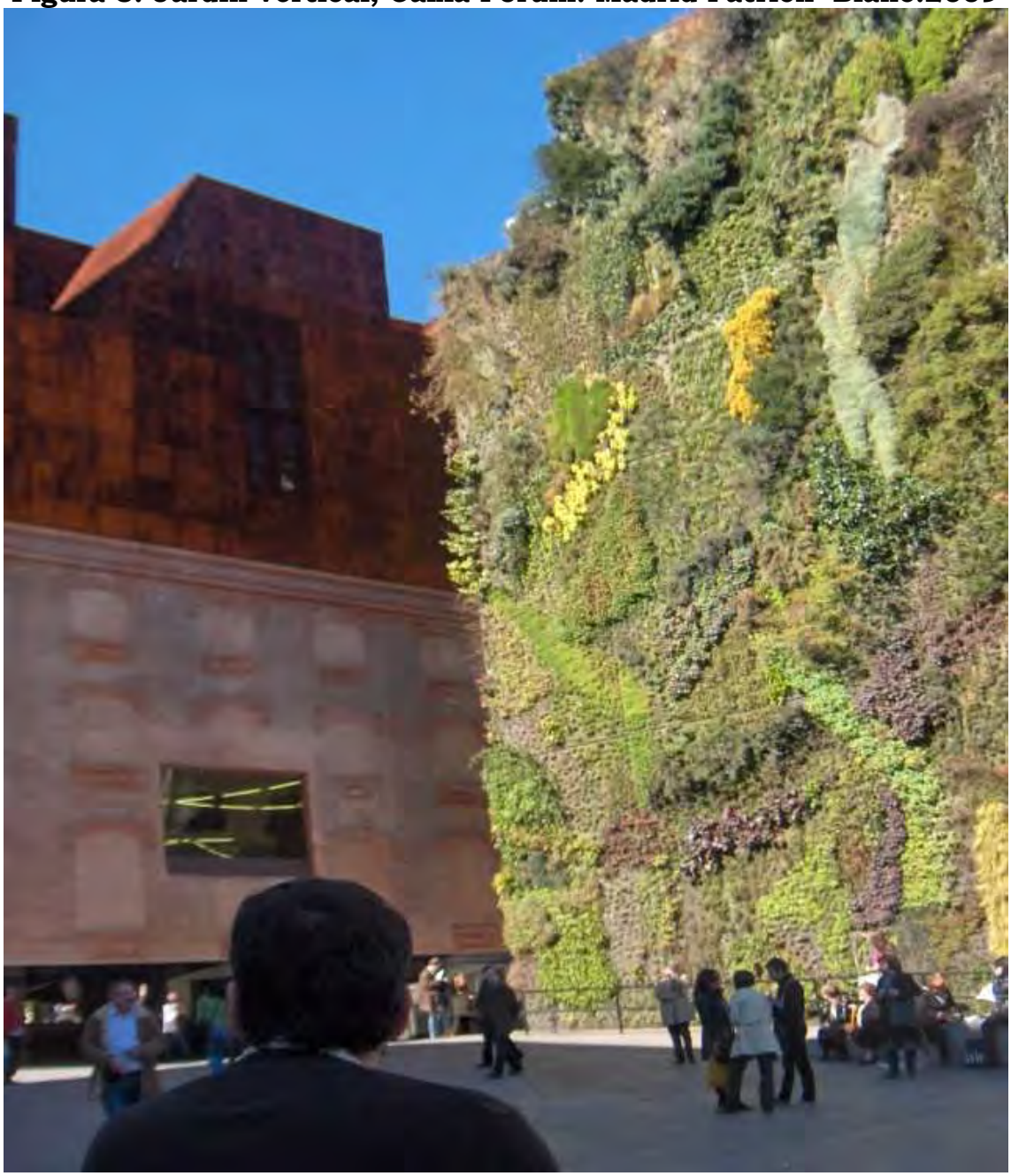
Se trata de un diseño para todos que comunica de manera eficaz la información necesaria para el usuario, atendiendo a sus características sensoriales y a las condiciones ambientales. También actúa como pausa visual al ser simple e intuitivo para el ciudadano. Se entiende fácilmente, atendiendo a la experiencia, sin complejidades innecesarias.

1.6. Jardín vertical

Otro modo de contar con un mobiliario ecológico en el paisaje urbano es a través del jardín vertical. Los antecedentes de los muros vegetales los tenemos en una de las siete maravillas del mundo antiguo, como fueron los Jardines Colgantes de Babilonia. El continuador actual es el botánico, Patrick Blanc.

Su idea innovadora, surge con el deseo de contar con más espacios verdes urbanos a través de los jardines verticales. El jardín vertical consiste en tapizar muros y techos con plantas que tienen poca raíz y se nutren de forma natural con agua de lluvia. Es una estrategia ambiental al cuidado del entorno humano.

Figura 8: Jardín vertical, Caixa Forum. Madrid Patrick Blanc.2009



Fuente: foto de la autora

La ciudad desde el punto de vista biológico, constituye un ecosistema que contiene una comunidad de organismos vivos con predominio humano y baja biodiversidad referida a las especies animales y vegetales. El biólogo Blanc ha logrado que sus jardines se adapten a cualquier fisonomía del espacio urbano contribuyendo al bienestar fisico-psicológico del ciudadano.

2. Nuevas sendas urbanas del usuario

La ciudad es un espacio organizado por sendas que definen unas coordenadas físicas respecto a las cuales nos orientamos (LYNCH, 1960). El diseño del paisaje urbano dirige su mirada hacia el entorno y lo entiende como un todo coherente que de otro modo no podría darse. Su fuente de aprendizaje es el paisaje natural sin transformación, que se percibe por los sentidos hasta llegar a interiorizarlo mentalmente y posteriormente traducirlo en una realidad cultural.

2.1. Naturaleza y paisaje en las sendas urbanas

La integración paisajística debe abarcar sus propias lógicas dentro siempre de la sostenibilidad. Estimula los procesos vitales humanos y naturales y cuando un paisaje urbano "no es capaz de sostener la vida , diremos que es un paisaje insostenible, por cuanto estará condenado, tarde o temprano , a la autodestrucción" (VIÑOLAS, 2005:371). Entendemos, pues, que funciona como un sistema armónico y en la medida que es percibido por el ciudadano se establece su grado portador de belleza. La topografía del lugar se debe respetar todo lo posible porque le da su personalidad y constituye el elemento predominante en su fisonomía.

Cuando las sendas principales carecen de identidad afectan a su configuración y presentan dificultades en su comunicación.

En las grandes ciudades, como Nueva York, el trazado de estas sendas ecológicas y la adecuación del mobiliario van encaminados a facilitar el acercamiento de los ciudadanos a la naturaleza. Las dimensiones varían al tratarse de una gran ciudad " It conceived of this park and boulevard combination as a place with multiple users-bicycle riders, people sitting in the sun, joggers, automóviles, trucks, and buses " (BIRCH, WACHTER, 2008:65). Lograr esta confluencia de sendas a esta escala no fue fácil, debido a que se consideraba una carretera de paso, ajena la comunidad circundante, vecinos de todas partes de Nueva York y tenía que contar con el tráfico. Se consiguió dar paso a la interacción de necesidades distintas que se precisaban.

2.2. Un itinerario para la comunicación humana

La senda establece la base para favorecer la comunicación humana. El ser humano descubre las ventajas de reunirse y organizarse físicamente en ciudades para así poder proyectar su dimensión social innata.

En aquellos momentos supuso una socialización del bienestar, pero actualmente debido al desbordamiento global se dirige hacia una socialización del no bienestar social. Para enfrentarnos a éste hecho debemos reflexionar al respecto y lograr que sea el paisaje urbano más acogedor.

2.2.1 Calidez ambiental

La ciudad supone una organización con multitud de funciones, por ello tiene que tener una configuración formal abierta e interactuar con las percepciones de los viandantes. El paisaje urbano no está diseñado para una sola persona sino para un gran número de ciudadanos de diferentes características de temperamento, de oficio, de gustos y posición social. Las personas organizan su ciudad según las cualidades formales de los elementos que hemos visto que les resultan de mayor atracción.

Por ello, el diseñador paisajista contempla múltiples elementos compositivos en la forma urbana, tantos como sea posible, para atender a las exigencias de los diferenciados colectivos.

Así, la persona hace uso de sus cualidades formales y los vive según su percepción de ver el mundo a través de la ciudad.

La senda urbana de ésta calle de Bilbao tiene una concentración de uso, se reserva una parte del entorno, donde el ciudadano desarrolla la interacción social. El mobiliario logra humanizar el paisaje urbano, el ciudadano le da sus propios significados y conexiones y lo convierte en un lugar más cálido.

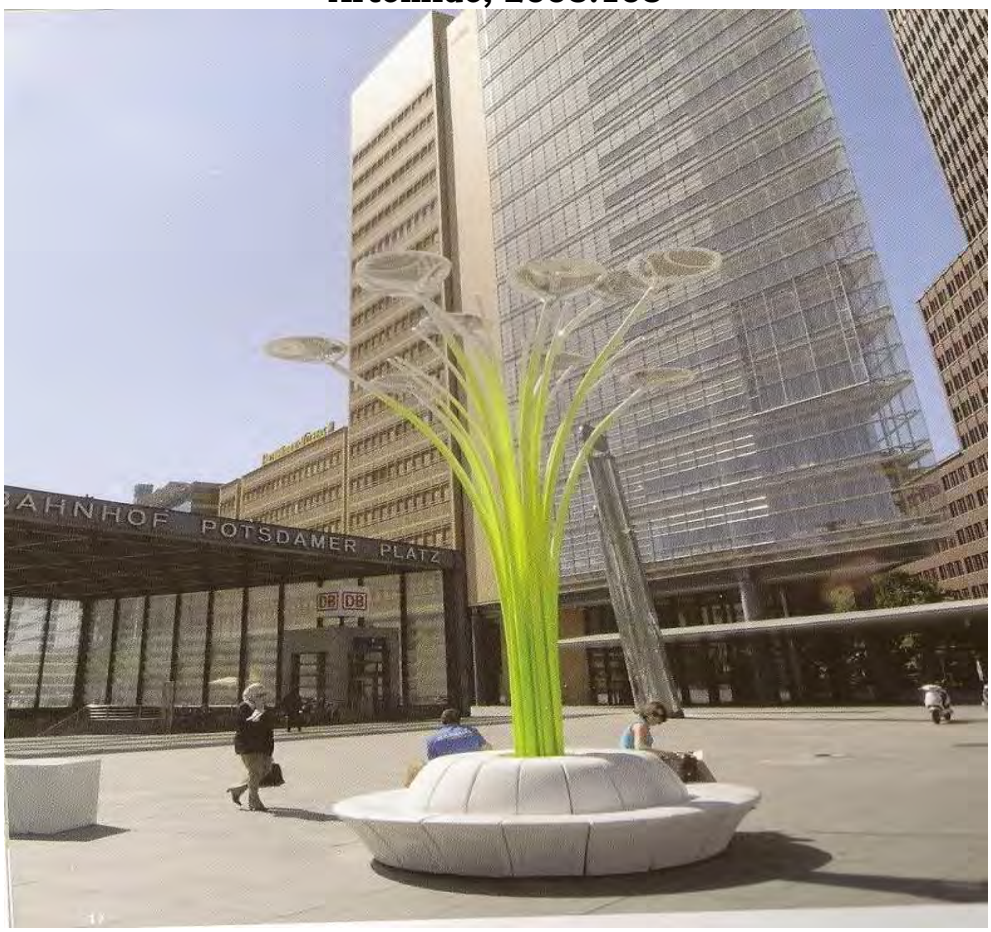
Figura: 9 Quiero un jardín.Bilbao, Ekpoo, 2009

Fuente: Bilbaojardín.com

Constituye un lugar de percepción intensificada. Se trata de un punto estratégico de la ciudad y actúa como nodo de tránsito.

Deben dar respuestas a las diversas situaciones observadas en sus usuarios, como las madres que acompañan a sus hijas en las zonas de juegos o bien quieren conversar y lo tienen que hacer apoyadas en la repisa de las jardineras o en las terrazas de los bares. Hay que mejorar la calidad de vida y regular el comportamiento en la vía pública, "por ello se persigue las prácticas que supuestamente atentarían contra éste principio, aquellas que son llevadas a cabo en el espacio público sin regulación estatal: diversas formas de economía informal, el consumo de alcohol, el comercio ambulante, satisfacer las necesidades fisiológicas en la vía pública y de más formas de uso inadecuado del espacio público, como por ejemplo dormir en dicho ámbito (BACHILLER, 2009:412). Debemos ser conscientes que los espacios públicos son un reflejo de la cultura y de los valores que caracterizan nuestra sociedad en una época determinada. La presencia de personas que se ven forzadas a dormir a la intemperie, nos recuerda el derecho de todo ciudadano a disponer de un hogar.

Figura 10: Berlín, banco y farola Solar.Ross Lovegrove para Artemide, 2008:108



En cambio, el nodo del banco-farola situado en una plaza es un nodo de concentración dónde se reúne la gente y que además singulariza el lugar. Se convierte en el foco predominante de un barrio, sobre el que irradian su influencia y se convierte en un símbolo.

Esta relación dialogante constituye la base de la identidad social asociada al entorno. La creación de nodos de tránsito y de concentración en las sendas urbanas es vital, por ser puntos de confluencia que le permiten al viandante un descanso momentáneo y de comunicación.

2.3. Sendas verdes peatonales

El jardín serpenteante de Bilbao, en su división espacial, transmite al ciudadano en movimiento el sentido de la dirección correcta y le anima y facilita para llegar a su destino. Ello lo consigue con una modulación espacial que intercala una serie de acontecimientos diferenciados y entonces su recorrido supone una experiencia satisfactoria. Nos interesan los diferentes efectos perceptivos de los objetos físicos que encuentra el viandante a su paso.

2.3.1. La orientación del peatón

En el espacio lejano, surge la necesidad de orientarse debidamente para establecer una eficaz relación con el mundo exterior de los objetos. Es el espacio circundante en el que se despliega el usuario en todas las direcciones. También es un espacio topográfico, percibido como relaciones de proximidad, de separación o lejanía.

Las sensaciones sensitivas son las técnicas de orientación. No existe un "instinto urbano" de encontrar el camino para el ser humano. La necesidad de reconocer un entorno estructurado es decisiva en su uso y emotividad. Una imagen ambiental eficaz confiere a su poseedor una fuerte sensación de seguridad emotiva. Puede ésta establecer una relación armoniosa entre sí y el mundo exterior, lo cual constituye el extremo opuesto del miedo provocado por la desorientación y significa que la dulce sensación del hogar es mayor cuando el hogar no solo es familiar sino también colectivo.

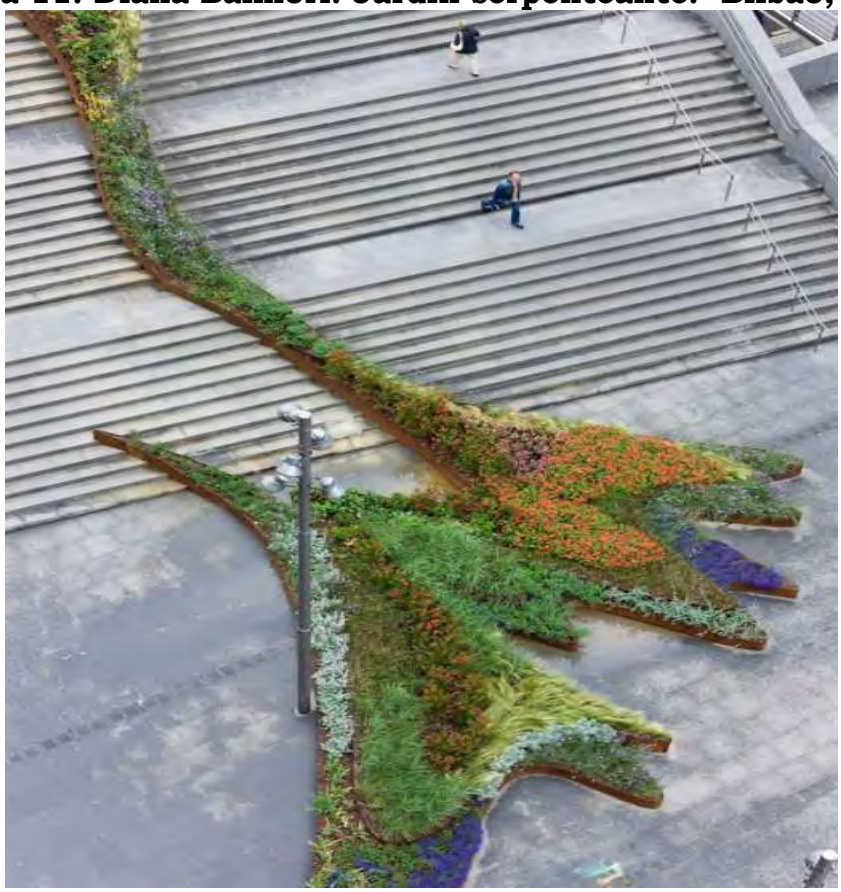
La orientación se puede conseguir a través de puntos focales del mobiliario urbano. Este espacio urbano es complejo por ser accidentado y se encuentra activado por una línea vegetal dinamizada por el colorido floral. Acompaña al viandante en su recorrido por una escalinata monumental, un tanto monótona.

La paisajista BALMORI (2009), piensa que la puede hacer más hogareña al introducir líneas ondulantes con diferentes texturas y colores. Es un jardín que se acopla a la escalera buscando su acomodo como si se tratara de una montaña.

La desorientación, para la mayoría de los habitantes es difícil, debido a que nos apoyamos en los demás y en medios específicos de

orientación como mapas, GPS o calles numeradas. Pero, momentos instantáneos de desorientación producen una sensación de ansiedad al ciudadano.

Figura 11: Diana Balmori. Jardín serpenteante. Bilbao, 2009



Fuente: woerdpress.com

2.3.2. Senda de la fruta

El proyecto, procedente del ámbito del arte, nos hace pensar en una ciudad más humanizada. "Fallen Fruit" es un colectivo artístico nacido en los Ángeles, formado por David Burns entre otros. Utilizan los árboles frutales como referente principal en la investigación sobre el espacio urbano, los barrios y las posibles formas de crear ciudadanía a través del proyecto " Acción fruta urbana".

Consideran que las ciudades se imaginan como lugares llenos de vida. Pero podemos pasear por ellas y darnos cuenta de la aridez generada por las grandes extensiones de cemento con apenas verde a su alrededor y ausentes de vitalidad al no tener un lugar donde abastecerse de alimentos si no es en comercios y restaurantes.

Imaginemos que pasaría si creciesen árboles frutales de los que poder coger una manzana-como experiencia lúdica- sin necesidad de acercarse al supermercado.

A nuestras ciudades podemos inflarles vitalidad y convertirlas en espacios llenos de vida capaces de producir fruta ecológica. Nos plantea el uso que hacemos del espacio urbano y el poder simbólico que tiene un árbol frutal. El proyecto " Acción fruta urbana " es la acción de plantar nuevos árboles para crear una senda frutal en la ciudad.

3. Conclusiones: Una ciudad habitable como nuestro propio hogar.

El diseñador como responsable del mobiliario de la ciudad, debe asistir al viandante en su recorrido cotidiano por la ciudad para ofrecerle las posibilidades de descanso, de diálogo entre los usuarios, de orientación y de seguridad. Aportamos a través de proyectos y realidades reflexiones sobre las carencias de la ciudad y la posibilidad de restituirlas. Lograr que el usuario tenga un equilibrio con el paisaje urbano, que le suponga un bienestar social permitiéndole realizar sus múltiples actividades.

Bibliografía

BACHELARD, G. (1975): *La poética del espacio*, Fondo de Cultura. México,180 p.

BACHILLER, S. (2009): "Políticas de reconversión urbana: ubicación y movilidad forzada de las personas sin hogar en Madrid", *Territorios, Sociedades y Políticas*. AGE, Sevilla, 403-419.

BERNAL, B. (ed.)(2003): *El medio ambiente urbano en las ciudades históricas*. Universidad de Burgos, 181p.

BROWER, MALLORY,OHLMAN, (2007): *Diseño Eco-experimental*. Gustavo Gili. Barcelona,163 p.

FUAD-LUKE, A .(2002): *Manual de diseño ecológico*. Cartago, Palma de Mallorca, 352 p.

KEVIN LYNCH (1960). *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili. Barcelona, 1ª ed., 8ª tirada, 2008, 223 p.

PELTA, R.(2007): "Diseñar con la gente", *Temes de Disseny* 24. Barcelona,p.27-34

TERRADAS,J.(2001). *Ecología urbana.* Generalitat Cataluña,125 p.

VIÑOLAS, J.(2005): *Diseño ecológico*.Blume, Barcelona,396 p.

EXPERIMENTA.(2009) Nº63 Barcelona.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

HACIA UNA NUEVA LECTURA DE LOS PAISAJES DE LO URBANO EN ANDALUCÍA

Antonio GARCÍA GARCÍA
Buenaventura DELGADO BUJALANCE
Departamento de Geografía, Historia y Filosofía
Universidad Pablo Olavide. Sevilla

1. Puntos de partida, hipótesis y objetivos

Durante las dos últimas décadas, la expansión de lo urbano se ha convertido en el principal referente de las transformaciones de los paisajes andaluces. Las funciones, los usos del suelo y las imágenes que los identifican cambian cada vez más de prisa. En consecuencia, están surgiendo nuevas categorías de paisajes aterritoriales (Muñoz, F., 2007), desconectados del lugar y de sus significados. Paisajes en los que es casi imposible conocer y reconocerse, pues se definen por la normalización de lo transitorio, la pérdida de identidad y la rapidez de los cambios.

En este contexto, el paisaje va acumulando cambios que en conjunto están configurando una nueva realidad territorial: la ciudad del siglo XXI. De ella nos llegan sus luces, sus miedos, su caos y la incertidumbre ante lo que no se termina de ponerle nombre, tal vez porque aun no se comprenden sus significados. Por ello el reto es elaborar reflexiones que aporten perspectivas diferentes a partir de las imágenes que aparecen en las nuevas escalas de lo urbano. Para encajarlas pertinentemente parece necesario partir de una hipótesis orientada a la búsqueda de significados.

Partimos pues de la hipótesis de que los actuales procesos de expansión de lo urbano están generando imágenes hasta ahora inéditas. Estas imágenes son síntesis formales de los paisajes más dinámicos de Andalucía, tanto que en ellos el propio cambio y su rapidez constituyen el rasgo dominante. Ahora bien, la velocidad y variedad de los procesos es de tal magnitud que no permiten su análisis a través de metodologías convencionales. El dinamismo de los cambios hace que estos precedan a la posibilidad de disponer de los datos que nos permiten comprenderlos. Nos enfrentamos, por tanto, ante una realidad tan compleja como difícil de entender. Una realidad que cuesta describir, definir, asumir y gestionar.

A partir de esta hipótesis, nuestra comunicación se plantea un objetivo metodológico: la lectura de imágenes significativas a partir de la experiencia fenomenológica que generan. Por tanto, se pretende la comprensión de la mismas como experiencias vitales determinantes de la relación de la personas con los nuevos pasajes. Para desarrollar esta propuesta creemos necesario responder a algunas preguntas.

2. Preguntas pertinentes

Desde la preocupación social por el desorden que la expansión de lo urbano está generando en distintos ámbitos territoriales surgen algunas preguntas pertinentes:

2.1. ¿Por qué el paisaje?

El paisaje es un acumulador de acontecimientos espaciales. Por ello, al poner de manifiesto el estado del territorio en cada momento, muestra como la expansión de los urbano va alterando todos los paisajes preexistentes "no sólo aquellos sobre los que se despliega lo construido, sino también territorios muy distantes que se ven afectados por la huella ecológica de los procesos urbanizadores" (Fernández Durán, 2004, 2). De este modo, se va conformando la ciudad del siglo XXI como una segunda piel que recubre lo que hasta ahora considerábamos nuestros paisajes, pues apreciábamos claramente sus funciones y sus límites. Por tanto, las categorías habituales con las que nos referimos al paisaje rural y urbano no sirven para entender y definir esta nueva ciudad que, sin embargo, constituye la faz más inmediata y vivida del territorio para la mayoría de la población. En consecuencia, para empezar a comprenderlas, parece necesario acercarse a las nuevas imágenes con la mirada.

2.2. ¿Qué conceptos permiten definir los nuevos paisajes de lo urbano?

Nos parece importante transformar en conceptos los datos aportados por la observación de las imágenes producidas por los nuevos desarrollos de lo urbano. Pero, desde la percepción, la tarea no parece fácil, por lo que a veces sólo la metáfora, entendida como imagen que se hace presente en el lugar de un concepto, nos permite una aproximación satisfactoria a las nuevas realidades. Innumerables términos han intentado poner nombre a estos fenómenos emergentes. En cualquier caso, en este contexto impreciso, será la ciudad con su múltiple relación depredadora y despilfarradora con el territorio la que aporte las claves para dar nombres a las nuevas configuraciones. Así, aunque existe una amplísima constelación de denominaciones para definir este doble fenómeno de expansión de la ciudad por todo el territorio y de ocultación de la matriz territorial subyacente, hemos seleccionado algunos que parecen muy útiles para la comprensión de una ciudad cada vez más ubicua.

Naredo (2000) ha utilizado con éxito el término metástasis como símil de la proliferación de formas urbanas que invaden todos los espacios sin orden aparente, multiplicando descontroladamente "un tejido indiferenciado que engulle y transforma otras formas territoriales preexistentes que tenían un importante grado de identidad y complejidad interna, generando un territorio construido crecientemente homogéneo, carente de personalidad concreta. Un espacio sin alma" (Fernández Durán, R., 2004, 7).

Salvador Rueda (1997) contempla la ciudad desde la ecología como un sistema abierto que tiende a la complejidad metabólica. Las nuevas formas de lo urbano serían manifestaciones del metabolismo de la ciudad que conecta a través de flujos de materia y energía espacios cada vez más amplio. Se configura así lo que Leonardo Fernández (2008) define como urbanismo (com)fuso en el que lo compacto y lo difuso se combinan. El incremento del consumo metabólico se manifiesta en multitud de nuevos elementos que se presentan como imágenes portadoras de información.

Castells (2001, p. 476-478) habla de "la ciudad informacional". Ciudad sin formas en la que los procesos y no las imágenes materiales son lo importante. Dichos procesos parecen responsables de nuevos paisajes inmateriales. Son los paisajes digitales de la telépolis. Nadie habita en ellos, pero millones de personas pasan mentalmente su tiempo allí (Echevarría, 2004). No son reconocibles como paisajes rurales o urbanos. Constituyen un tercer entorno con un espacio y un tiempo específico. El espacio es un entramado de redes y no de territorios. A este espacio corresponde un paisaje propio que se muestran a través de las pantallas electrónicas. Es un paisaje multidimensional en el que coinciden todas las escalas posibles, desde la escala de los individuos a la escala global. Puede contemplarse desde múltiples ventanas, aunque ningunas parecen tan utilizadas como la que abren los buscadores de la Web. Son los paisajes del "googling", tanto más contemplados en cuanto son más buscados (Tomlinson, Rizvi, Salinas y otros, 2010).

Edward Soja (2008) acuña el concepto de postmetrópolis para definir el resultado de los procesos de cambios revolucionarios. Un término aún "provisional para lo que de otro modo se podría llamar nuevo urbanismo", que se expresa en una imagen poliédrica y de gran complejidad formal. Aquí coincide el desmantelamiento y la pérdida de significado de las realidades preexistentes con la aparición de nuevas realidades y con la incorporación de nuevos significados. En definitiva aparecen espacialidades hasta ahora inéditas en las que no es fácil diferenciar componentes o establecer límites. En este sentido los nuevos procesos pueden describirse como un cambio en la escala de las ciudades tanto hacia adentro desde fuera y hacia fuera desde dentro. Desde esta consideración este autor elaboras seis discursos sobre posmetrópolis: metrópolis industrial postfordista, cosmópolis, exópolis, ciudad fractal, archipiélago carcelario y simcities (Soja, 2008).

El concepto de metápolis que acuñó François Ascher (1995) parece útil para indagar más allá de los límites y de los significados de la ciudad de presente. En principio, este neologismo hacía referencia a los nuevos territorios de lo urbano. Se adecuaba a la necesidad de dar nombre a nuevas realidades que, marcadas por la fragmentación, rompían el concepto de centro y periferia de la lógica christalleriana. En sentido estricto la metápolis se configura como un sistema polarizado de metrópolis globales conectadas por las redes de transporte de alta velocidad. Como manifestación de una tercera revolución urbana la metápolis emerge de las posibilidades abiertas

por la revolución tecnológica informacional. Estos cambios están impulsando el paso a una nueva forma de capitalismo cognitivo basado en la "producción, apropiación, venta y uso de conocimientos, información y procedimientos" (Ascher, 2005, 44). Lo fundamental es que este desarrollo tecnológico impulsa una creciente autonomía territorial y temporal de personas y empresas. La sociedad pierde cohesión y los individuos se mueven entre múltiples pertenencias territoriales y sociales. Las empresas pueden disgregar sus actividades por distintas áreas urbanas o salir de las ciudades.

En esta idea insiste Ascher para explicar como en las nuevas regiones urbanas, gracias a las infraestructuras capaces de canalizar flujos cada vez más intensos y rápidos, las ciudades pueden desarticularse y crecer más allá de sus límites administrativos. De esta forma los nuevos fragmentos urbanos dejan de estar condicionadas por un soporte territorial concreto para depender de redes de interconexión, tanto visibles como invisibles. En este punto, la utilización del concepto a través de la metáfora del paisaje se hace sugerente para entender como la traslación de elementos y procesos urbanos por diferentes territorios está creando imágenes y paisajes característicos.

2.3. ¿Es aplicable el concepto de metápolis a los paisajes andaluces?

A la conceptualización de la metápolis le falta desarrollo. Pese a ello, abre perspectivas que pueden enriquecer y orientar el análisis de realidades que, como las de los paisajes que a continuación trataremos de tipificar, aun están en proceso de configuración.

En esta comunicación se intentan entender los paisajes surgidos de los actuales procesos de la expansión de lo urbano en Andalucía. En esta región la dimensión de los procesos no es equiparable a lo que sucede en las grandes metrópolis mundiales. En Andalucía nos encontramos con paisajes muy connotados por su resiliencia en lo rural y por su compacidad en lo urbano. Sin embargo, el hecho urbano se ha convertido en el principal factor creador y modificador de territorios, paisajes y percepciones. A veces imponiendo su criterio, otras readaptándose a las lógicas locales. Además, en el caso andaluz el proceso manifiesta algunas peculiaridades. De una parte, la rápida expansión de lo urbano magnifica su opacidad y su propensión a modificar los usos del territorio. De otra, lo urbano se ha desprendido de buena parte de sus contenidos sociales, de modo que si secularmente la ciudad era el soporte y el escenario de la vida ciudadana, ahora es fácil identificar la actividad humana como una consecuencia colateral en un modelo urbano esencialmente planteado desde lo privado.

De este modo, los espacios suburbanos, urbanos, periurbanos, rururbanos, vorurbanos y rurales siguen existiendo, pero manifestándose con un nivel de promiscuidad territorial tal que no hay lugar para su delimitación clara. Con ello en diferentes ámbitos podemos enfrentarnos a los mismos paisajes: desordenados, discontinuos, confusos, aterritoriales,

predatorios, inacabados, coloniales, amenazados, trivializados, mercantilizados, travestidos…

2.4. ¿Por qué es necesaria una lectura inteligente de los paisajes de la metápolis en Andalucía?

Cualquier decisión espacial de un grupo actúa sobre su paisaje vivencial, transformándolo y recreándolo. Ahora bien los resultados de estas acciones van a tener una incidencia directa sobre la calidad de vida de las personas que desarrollan su existencia sobre estos nuevos paisajes. Por ello, sustentar cualquier intervención en el territorio sobre una buena lectura de los componentes presentes en la configuración del paisaje parece una tarea fundamental. Es más, en todas las escalas de la comunidad andaluza podemos encontrar ejemplos de buenas y malas lecturas.

En la escala regional, los Planes de Ordenación del Territorio, desde el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) a los diferentes planes subregionales de las aglomeraciones urbanas, prestan especial atención a los paisajes culturales e identitarios. En la escala local, la atención se dirige a los hitos, cualidades escénicas, componentes fundantes y simbólicos de los paisajes. Sin embargo, la realidad de los territorios y los paisajes de lo urbano en la Andalucía actual es que todavía son muchos los retos a enfrentar.

3. Reconocimiento de los nuevos paisajes de lo urbano en Andalucía

La propuesta del análisis y diagnóstico paisajístico de las nuevas conformaciones de lo urbano en Andalucía responde a tres motivaciones. Uno, la necesidad de formas de comprensión de estas transformaciones territoriales en un ámbito geográfico determinado, para así acotar el modo en el que los nuevos contextos de lo urbano aceptan, integran, modifican o rechazan los sustratos urbanos y sociales preexistentes. Dos, la inmediatez de la lectura paisajística y su adecuación a la expansión y a la velocidad de los cambios en los usos y las formas del territorio por parte de lo urbano, tanto en sus bordes, como en sus propios centros. Tres, el interés de comprender los resultados de estos procesos desde su propia materialización, generando paisajes que revelan trasformaciones territoriales -definidas por la opacidad de lo urbano-, sociales -por la conversión del ciudadano en consumidor- e icónicas –por la sobredimensión de la forma frente al significado-.

En este contexto, con un sentido metodológico, vamos a identificar, tipificar y ejemplificar algunas de las disfunciones más relevantes que se pueden observar en los nuevos paisajes de lo urbano en Andalucía. Éstas se organizan en tres categorías que responden al objeto de atención de tres miradas:

- Los ordenes territoriales resultantes de la difusión de lo urbano: paisajes discontinuos, confusos…

- Los procesos de la metapolis: paisajes aterritoriales, predatorios, inacabados, coloniales…
- Las contradicciones de los iconos en los nuevos paisajes de lo urbano: paisajes amenazados, trivializados, mercantilizados, del espectáculo…

Dado que se utiliza el paisaje como recurso para la comprensión de cambios *per* se veloces, estas categorías no pueden ser cerradas, sino que su principal interés reside en ser lo más ilustrativas posible. Además, tampoco se plantean en un ámbito concreto de lo urbano, ya que partimos de su manifestación tanto en los nuevos frentes de expansión, como en la ciudad consolidada y, de forma general, en el conjunto del territorio.

3.1. Paisajes de los nuevos órdenes territoriales de lo urbano.

El metabolismo de la ciudad determina que influya en la organización del territorio más allá de sus límites. Los usos productivos, recreativos, de colectores de desechos, etc, han configurado un territorio cambiable, pero también paisajes muy connotados durante distintas fases históricas. Frente a ello, en los últimos decenios el mercado se ha convertido en el factor creador y transformador de los paisajes urbanos en Andalucía, con especial claridad en las aglomeraciones urbanas, pero también en el resto del territorio. Aumenta el suelo sellado y prevalece una propuesta urbanística espasmódica que ignora el uso de la inteligencia social, ambiental, ética y estética en la gestión de lo urbano.

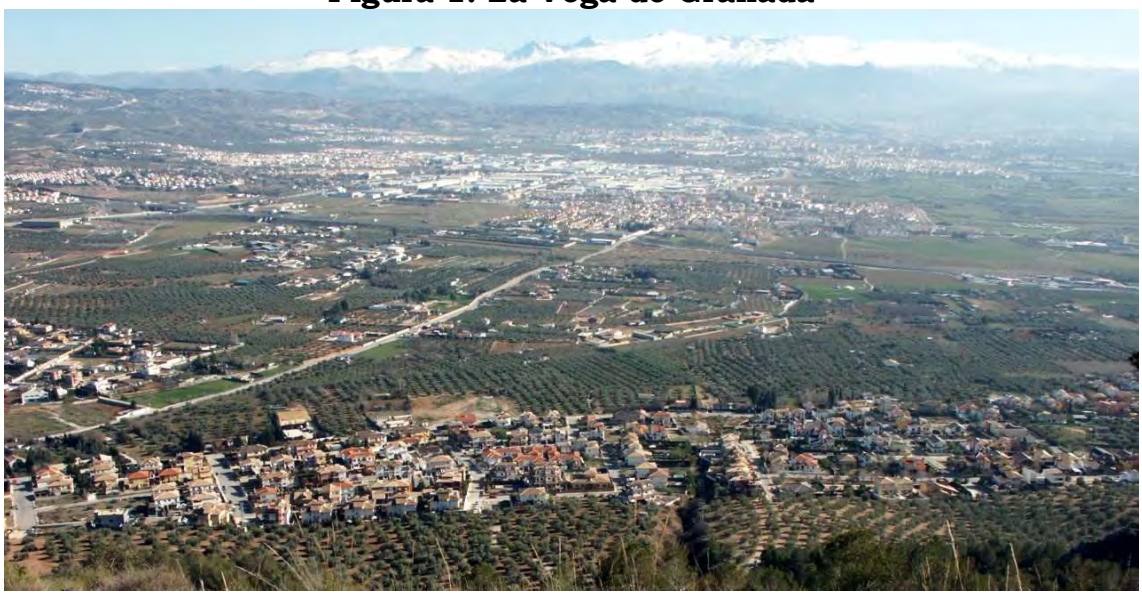
Los *paisajes discontinuos y confusos* son la consecuencia de la fragmentación simplificadora, cambiante e inestable, de la matriz territorial de las aglomeraciones andaluzas y las lógicas que le han dado significado. El ejemplo de la Vega de Granada resulta ilustrativo ya que la expansión inmobiliaria y sus contradicciones tienen lugar en un espacio singular por su capacidad estructurante y por sus caracteres fisiográficos y agronómicos, que han condicionado la historia de la ciudad y que son muy reconocidos por el conjunto de la población granadina.

Sin embargo, el paisaje actual evidencia el deterioro de estos valores como consecuencia de una ocupación humana intensiva y desordenada (Menor, 2000). Especialmente sensible resulta esto en las coronas periurbana y rururbana de Granada, donde la multiplicidad y yuxtaposición de componentes (áreas residenciales, industrias, vías de comunicación, barbechos urbanos, equipamientos, cultivos), conforman una imagen arrítmica y confusa (figura 1).

Este orden territorial resultado de la mala digestión de la expansión de lo urbano es una constante en los ámbitos metropolitanos y conurbaciones andaluzas. Pero estos paisajes comienzan también a caracterizar otros ámbitos. Resulta paradójicos casos como el de la Axarquía, donde, como respuesta no exenta de rechazo al modelo muy densificado y agotado de la costa malagueña, se están reproduciendo paisajes igualmente confusos y discontinuos. Surge, pues, un nuevo universo social –de propietarios

foráneos-, territorial y funcional -donde la expansión de lo residencial está cercenando las lógicas productivas y las imágenes- y político –corrupción y movimientos ciudadanos emergentes-.

Figura 1. La Vega de Granada



Fuente: García, 2007

3.2. Paisajes resultantes de los procesos de la metápolis.

Las dinámicas de concentración de poder y actividades han convertido a las ciudades y las aglomeraciones urbana en los principales nodos de articulación del espacio de las redes. La ciudad actual se constituye entonces como un proceso dinámico en el contexto global, pero con profundas consecuencias sociales y territoriales. En el plano paisajístico se producen contradicciones entre las imágenes que se generan y entre éstas y las funciones vinculadas.

Entre los paisajes que propicia la multifuncionalidad de lo urbano aquellos que predominan en su difusión actual están generalmente vinculados a agentes económicos que intentan mantener una tasa creciente de acumulación de capital. Muy a menudo, éstos están poco vinculados a los territorios, generándose dinámicas que dependen de factores exógenos.

Aparecen *paisajes aterritoriales y predatorios*, que, como los anteriores, son muy evidentes en el ámbito de las aglomeraciones urbanas de Andalucía. En el caso de la de Sevilla, los diferentes caracteres físicos, históricos, socioeconómicos o productivos de los distintos sectores de su corona metropolitana (Caravaca, I. y García, A., 2009) han comenzado a diluirse en la materialización de un paisaje del crecimiento inmobiliario como estrategia de integración en la metápolis. Así, por ejemplo, en el sector del Aljarafe este crecimiento se ha convertido en un tributo para financiar los servicios necesarios que el propio crecimiento requiere (Delgado, 2006), lo que tiene un fuerte impacto político, que impregna a los estados de opinión y acaban por simplificar el discurso de los recursos territoriales (figura 2).

Figura 2. Propaganda municipal en Espartinas, Sevilla

Fuente: Delgado, 2007

Por su parte, en el ámbito de los grandes municipios del entorno de Los Alcores, con una destacada posición poblacional y económica, se asume ahora que es el propio crecimiento el rasgo que marcará la posición y las posibilidades de estos municipios en la escala metropolitana, regional y global. Así, un municipio como Dos Hermanas, que ha superado el límite de los 100.000 habitantes, sigue pretendiendo incrementos muy amplios del parque residencial, adaptándose ahora a discursos interesados de la vivienda protegida y sus posibilidades de expansión que ofrece en la definición de áreas de oportunidad de la planificación territorial regional.

Estos mismos procesos generan además lo que se podría denominar como *paisajes inacabados* y que dejan rastrear la constante transitoriedad y supeditación a coyunturas económicas, marcos de decisión política o impulsos foráneos. Son constantes las recalificaciones y modificaciones de los planeamientos locales vigentes, y habitual el uso de convenios puntuales para ello, complicando el control público de estos procesos. Pero no sólo el suelo se convierte en una realidad efímera, sino también algunos componentes de la ciudad consolidada que aparecen, desaparecen o se transforman al albur de contextos económicos y estereotipos de las formas de vida urbana. Así, por ejemplo, en un modelo metropolitano en el que los centros comerciales y los parques de ocio y consumo se convierten en factores de centralidad y referentes sociales, se acaba por metamorfosear a otros espacios cualitativamente más ricos. Los llamados "centros comerciales abiertos", por ejemplo, desnaturalizan a algunos espacios públicos de los centros urbanos andaluces. Igualmente, la aparición de pequeños centros comerciales en ciudades medias de interior manifiesta su asimilación como iconos del paradigma urbano moderno.

Por último, como se ha dicho, la metápolis como realidad ubicua se extiende por todos los territorios que precisa para sus funciones cotidianas.

La ciudad así va introduciendo algunos de sus componentes entre las imágenes de los paisajes rurales, generando *paisajes coloniales*. Un claro ejemplo son los campos eólicos que proliferan en las costas andaluzas (figura 3). Los significados de sostenibilidad y recurso son muy reconocibles para las poblaciones foráneas, pero no así para las poblaciones autóctonas que, tal como sucede en el entorno del Campo de Gibraltar, los rechazan.

Figura 3. Parque eólico en la Janda, Cádiz.

Fuente: Delgado, 2007

3.3. La dialéctica actual de los iconos en los paisajes urbanos.

No resulta fácil discernir si los iconos e imágenes sobre los que se construye la representación global de la ciudad y el paisaje de la metápolis andaluza son el resultado de la selección y tematización –a menudo simplificadora- de dichas imágenes o del acomodo de las mismas a tópicos foráneos. En cualquier caso, el riesgo fundamental reside en que estas miradas e imágenes no sean válidas para comprender y proyectar los componentes fundantes e identitarios de los paisajes (García, Delgado y Ojeda, 2007).

El crecimiento veloz y voraz propio de la expansión de la metápolis en Andalucía ha generado controversias inéditas. Aparecen así unos *paisajes amenazados* en los que se enfrentan lo urbano de dominante privada y espacios intocables hasta el momento por sus valores simbólicos, patrimoniales y públicos. Sea por el objeto patrimonial en sí como por sus relaciones con el entorno. Es el caso de Medina Azahara, en Córdoba, donde la promoción residencial alegal ocupa parte entorno de calidad paisajística definido en el plan de protección del yacimiento (ICOMOS, 2007), llegándose a producir situaciones contradictorias como la compra por parte de la Junta de Andalucía de parte de un suelo protegido para su salvaguarda.

En otras ocasiones el conflicto se genera cuando las imágenes resultantes de un paisaje vivencial y connotado se simplifican, propiciando *paisajes trivializados y paisajes mercantilizados*. Una ciudad que se construye a impulsos del mercado simplifica sus funciones y empobrece sus imágenes, haciéndolas fácilmente consumibles. El tratamiento cosmético de

los centros históricos es una referencia común a este respecto (García, A., 2008). Pero estas tendencias se reproducen en otros ámbitos y con distinto resultado. Así, mezclando una imagen de venta por parte de los promotores inmobiliarios y su asimilación social de sus presuntos valores, los paisajes urbanos –sobre todo en los ámbitos metropolitanos, pero también en otros- se llenan de una promiscuidad incontrolada de motivos y elementos arquitectónicos que reinterpretan lo presuntamente local con hipotéticas tendencias globales (figura 4).

Figura 4. Arquitectura trivial en Ronda, Málaga

Fuente: García, 2005

Por último, las pobres lecturas de los paisajes se evidencian en la profusión de nuevos iconos que ignoran sus entorno. También en las ciudades andaluzas surge una arquitectura y unos *paisajes del espectáculo*. Un caso muy actual es el de la Torre de Cajasol en Sevilla (figura 5), un proyecto de rascacielos situado en los límites del Conjunto Histórico, que intenta ser defendido como icono de una "ciudad moderna" y que afectará directamente a su paisaje reconocido. Otro ejemplo singular, en este caso fuera de un ámbito estrictamente urbano pero consecuencia de sus lógicas, es el Centro de Interpretación de las ruinas de Baelo Claudia, que permite

una visión integral del paisaje y el yacimiento arqueológico que le da sentido desde dentro, pero su impone a ellos desde fuera.

Figura 5. Recreación de la Torre Cajasol en Sevilla.

4. Conclusiones

- La expansión de lo urbano constituye el principal referente de los cambios más recientes de los paisajes andaluces. Ahora bien, la velocidad de estos cambios impide seguirlos de acuerdo con métodos convencionales.
- En consecuencia hay que buscar fuentes de interpretación alternativas. Aquí las propias imágenes generadas por estos procesos se convierten en la principal fuente de comprensión de esta nueva realidad. Lo que obliga a buscar un método de lectura adecuado que, en cualquier caso, se vinculará a la mirada.
- Ello implica una multiplicidad de lecturas que tienen que ser ordenadas mediante síntesis conceptuales de las mismas. La bibliografía académica nos proporciona una gran multiplicidad de conceptos útiles y sugerentes, aunque entre todos ellos elegimos el de la metápolis.
- El concepto de metápolis se aproxima convincentemente a la definición de los nuevos paisajes andaluces. Pero sobre todo, permite una lectura eficaz para todas las escalas en donde estos paisajes emergen significativamente.
- Desde esta lectura se pueden proponer diversas tipologías con el propósito de dar sentido a las manifestaciones de los paisajes del siglo XXI en Andalucía. Lo importante es comprender las nuevas realidades y, para ello, debemos aprender a relacionar las imágenes con los significados y con las percepciones.

Bibliografía

ASHER, F. (1995): *Metápolis ou l´avenir des villes*. Paris, Odile Jacob

ASHER, F. (2005): *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid, Alianza.

CARAVACA, I. y GARCÍA, A. (2009): "El debate sobre los territorios inteligentes: el caso del área metropolitana de Sevilla", *EURE*, vol. XXXV, nº 105, p. 23-46.

CASTELLS, M. (2001): *La era de la información*. Madrid, Alianza.

DELGADO, B. (2006): "Transformaciones rápidas en los paisajes metropolitanos del Aljarafe Sevillano". *Ería*, 70, p. 161-173.

ECHEVARRÍA, J. (2005): "La ciudad global". En RAMONET, I. (Coord.): *La ciudad inquieta. El urbanismo contemporáneo entre la realidad y el deseo*. Madrid, Fundación Santander Central Hispano.

FENÁNDEZ DURÁN, R. (2004): "Destrucción global versus regeneración local". *Rebelión ecológica*.
<http://www.rebelion.org/ecologia/040202duran.htm>.

FERNÁNDEZ, L. (2008): "Costos ecológicos de un urbanismo (Con)fuso: pérdida de servicios ecológicos de la cuenca y aceleración del metabolismo urbano en la región metropolitana de Buenos Aires", en *X coloquio internacional de Geocrítica,* Barcelona.

GARCÍA, A., BUJALANCE, B. y OJEDA, J.F. (2007): "Paisajes simbólicos de la ciudad de Sevilla", *Ería*, 73-74, p. 291-310.

GARCÍA GARCÍA, A., "Utopía y realidad en el microcosmos de los espacios públicos de los conjuntos históricos. Estructura espacial, usos y dimensiones simbólicas", en GARCÍA, A. (Coord.): *Espacios públicos, ciudad y conjunto histórico*. Sevilla, IAPH, p. 54-67.

MENOR TORIBIO, J. (2000): "Reflexiones en torno a los modelos productivistas y postproductivistas en la vega de Granada". *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, 30, p. 415-430.

MUÑOZ, F. (2007): "Paisajes aterritoriales, paisajes en huelga". En NOGUÉ, J. (Ed.). *La construcción social del paisaje*. Barcelona, Biblioteca Nueva, p. 293-324.

NAREDO, J. M. (2000): "Ciudades y crisis de civilización". *Boletín CF+S*.
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n15/ajnar.html>

RUEDA, S. (1997): "Metabolismo y complejidad del sistema urbano a la luz de la ecología", http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a008.html

SOJA, E. W. (2008): *Postmetropolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid, Traficantes de Sueños.

TOMLINSON, RIZVI, SALINAS y otros (2010): "The Influence of Google on Urban Policy in Developing Countries", en *International Journal of Urban and Regional Research*, 2010, volume 34.1.

EL *RECICLAJE* DE LA CIUDAD. LA REHABILITACIÓN DE ESPACIOS TURÍSTICOS MADUROS EN MALLORCA[1]

Jesús M. GONZÁLEZ PÉREZ
Grup d´Investigació sobre Sostenibilitat i Territori (GIST)
Departament de Ciències de la Terra
Universitat de les Illes Balears

1. Introducción

"No construya más edificios, ¡recíclelos!", así titulaba recientemente el periódico *El País* (30-03-2010) un reportaje sobre el sector de la construcción residencial y los cambios propuestos por la Ley de Economía Sostenible. La grave crisis económica y el estallido de la burbuja inmobiliaria nos sitúan en un previsible cambio de ciclo económico. Pero ¿estamos también en una nueva etapa en cuanto a las políticas urbanas?, ¿cómo le puede afectar esto a los espacios turísticos?. Respecto a la primera pregunta, algunos indicios apuntan esta posibilidad. La defensa de los valores de la ciudad compacta aparece nombrada en la Ley del Suelo de 2007. En ésta, hay propuestas interesantes relativas sobre todo a actuar sobre el suelo urbanizable, el control de la especulación urbanística y sus efectos sobre el precio del suelo. Sin embargo, las medidas de retorno urbano no están demasiado claras, sobre todo si tenemos en cuenta que la mayoría de éstas no están pensadas para la ciudad existente sino como proyecciones de futuros desarrollos urbanísticos: futuras viviendas públicas, futura urbanización, futuros alquileres, etc. (ARTIGUES y RULLAN, 2007). En relación a la segunda pregunta, el sector turístico continuará penetrando en nuevos mercados y colonizando nuevos territorios, pero todo parece indicar que sin abandonar las modalidades postfordistas del turismo residencial, los resorts o parques temáticos.

Como consecuencia de la burbuja inmobiliaria especulativa (1998-2007) todo el territorio del Estado se ha visto afectado, en mayor o menor medida, por la difusión de la ciudad sobre el territorio y por importantes incrementos en los consumos de suelo (GUAITA, LÓPEZ y PRIETO, 2008; GONZÁLEZ PÉREZ, en prensa). No obstante, son los espacios turísticos mediterráneos y canarios los que han sufrido como pocos estos procesos, asociados a los excesos inmobiliarios de la segunda residencia y la construcción de vivienda como inversión y como bien especulativo.

Un buen lugar donde estudiar estas dinámicas son las Illes Balears cuando, a partir del denominado tercer boom turístico (1988), todo el

[1] La investigación que da lugar a este articulo se financia con el proyecto de investigación titulado "*La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear, implicaciones socioambientales*" (CSO2009-08400) del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación.

territorio es susceptible de explotación turístico-inmobiliario. Los nuevos espacios turísticos se adaptaron fácilmente a las tipologías postfordistas. Mientras tanto, ¿qué sucede con los antiguos enclaves turísticos fordistas, aquellos nacidos en las décadas de 1950 y 1960?

Gilbert (1939) y Christaller (1963) fueron los precursores en exponer la existencia de ciertas regularidades en el crecimiento de los destinos turísticos, quienes consideraron tres estadios en el progreso de los mismos: descubrimiento, crecimiento y declive (MARTÍN, 2005). Actualmente, el ciclo de vida del destino turístico propuesto por BUTLER (1980) es el más aceptado y "constituye uno de los paradigmas más significativos en la investigación en torno al desarrollo de destinos turísticos" (LUNDTORP y WANHILL, 2001, 961). Richard BUTLER (1980) distingue 6 fases por los que pasa un destino: exploración, implicación, desarrollo, consolidación, estancamiento y declive o rejuvenecimiento. La fase de madurez se explica principalmente por la saturación de la demanda del producto tradicionalmente ofertado, bajo grado de diferenciación de los productos, aparición de destinos sustitutivos, infraestructuras obsoletas y una masificación del espacio con un consiguiente desgaste del medio (VERA y MONTFORT, 1994; OREJA y MONTERO, 1997; KNOWLES y CURTIS, 1999). En las circunstancias descritas, la calidad percibida del destino por el turista se ve deteriorada, lo que conlleva una reducción de la capacidad de atraer nuevos turistas. La planificación del destino en este momento es crucial (MARTÍN, 2005).

Habitualmente, los estudios sobre este tipo de núcleos se elaboran desde el punto de vista del turismo. En este trabajo intentaremos cambiar la perspectiva de análisis: son espacios urbanos antes que destinos turísticos. Aunque para la historia urbana son ciudades jóvenes, con apenas medio siglo de vida, constituyen los asentamientos más antiguos del turismo de masas. Y, como tal, mantienen rasgos urbanos diferenciados. Los nuevos resorts turísticos son un tipo de ciudad difusa, caracterizados por la segregación de usos y la simplificación urbana. Por el contrario, los enclaves nacidos en el fordismo forman parte de la ciudad compacta y, como tal, son espacios urbanos complejos, con mezcla de usos y con importante peso de la función residencial. En estas circunstancias, tenemos que darle un tratamiento similar a otras partes o entramados urbanos.

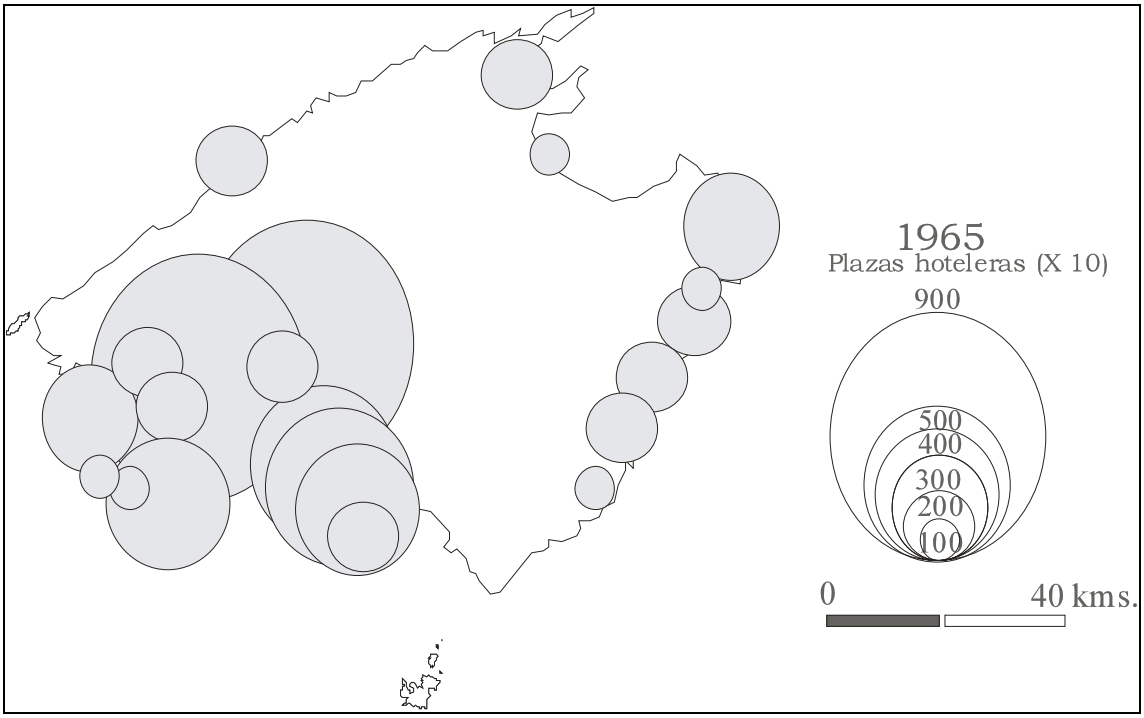
2. Objetivos y territorio de estudio

El objetivo principal del trabajo es estudiar las políticas de rehabilitación urbana de núcleos turísticos degradados del primer boom en Mallorca. Comenzamos por hacer un breve diagnóstico de estos asentamientos turísticos analizando la evolución de las plazas turísticas y de la población en la última década, precisamente cuando estos territorios están sufriendo con mayor intensidad los problemas de competitividad con otros mercados. En segundo lugar, estudiamos los modelos de reconversión y rehabilitación urbana más característicos, desde los más numerosos

centrados en la renovación como destino turístico hasta una novedosa tipología de planeamiento que se está desarrollando en la Platja de Palma, cuyo eje rector es la sostenibilidad. Es este plan el que da sentido a la utilización del término "reciclaje" en el título de este trabajo. Un concepto que introduzco con un doble sentido: de reutilización y de rehabilitación.

Actividad turística territorialmente concentrada y litoralidad son algunos de los rasgos característicos del primer impulso turístico de esta comunidad autónoma. Los enclaves turísticos que surgen con el turismo de masas en Mallorca son el territorio de estudio del apartado dedicado a la evolución de las plazas y la población. Entre estos, seleccionamos aquellos con más de 1.500 plazas hoteleras en 1965. Según este indicador, la bahía de Palma concentra la mayoría de los primeros asentamientos urbanos *construidos* para la actividad turística. Exceptuando el caso particular de la capital insular, hay otros nueve núcleos que superan esta cifra en 1965: cinco pertenecientes al municipio de Palma (s´Arenal, Platja de Palma, Can Pastilla, El Terreno-Porto Pi y Cala Major-Sant Agustí), dos en Calvià (Peguera-Cala Fornells y Palmanova), uno en Llucmajor (s´Arenal) y otro en Sóller (Port de Sóller). Con 36.837 plazas hoteleras, la bahía de Palma, desde Magaluf (Calvià) hasta s´Arenal de Llucmajor, concentraba el 63,94% de las plazas de la isla en 1965. Otros núcleos desarrollados a partir de este primer impulso turístico y que tenían cerca de 1.500 plazas en 1965 son Magaluf, Cala Millor, Calas de Mallorca, Cala Ratjada, Port de Alcúdia y Port de Pollença (figura 1).

Figura 1. Localidades con más de 500 plazas hoteleras en 1965 en Mallorca



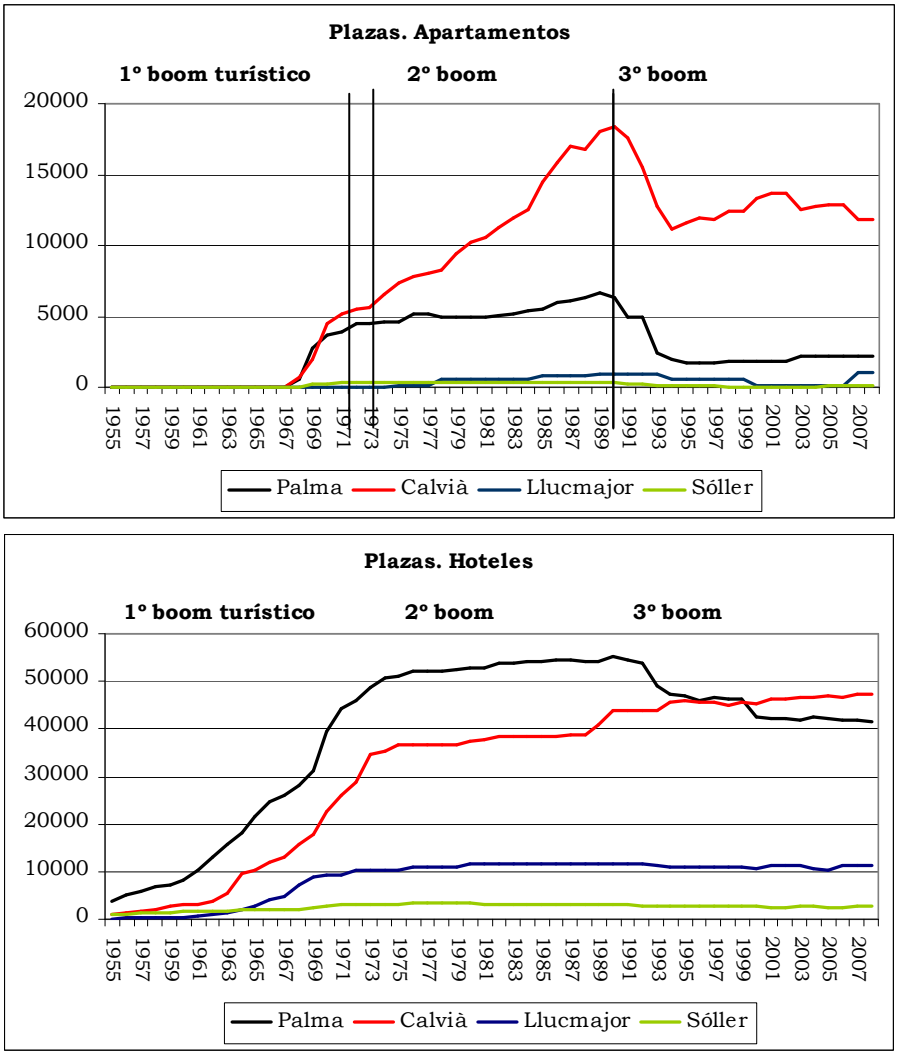
Fuente: elaboración propia a partir de *Plan Provincial de Ordenación de Baleares* (1970)

3. Procesos demográficos y turísticos recientes en los enclaves del primer boom

Después de sólo medio siglo de vida, algunos de los primeros enclaves de origen fordista tienen, desde el punto de vista de la actividad turística, graves problemas de adaptación a la demanda posmoderna y serias debilidades de oferta postfordista. Por lo tanto, dentro del ciclo de vida turística, son destinos en declive y medioambientalmente insostenibles. Utilizamos las evoluciones del número de plazas turísticas y de la población para la elaboración de un primer diagnóstico de estos territorios.

Las plazas turísticas de los enclaves seleccionados las presentamos a nivel municipal, al no poder contar con datos territorialmente más desagregados. Con la intención de corroborar tendencias, alargamos la presentación de la información desde el inicio del turismo de masas distinguiendo entre dos tipos de plazas: hoteleras y apartamentos.

Figura 2. Evolución del número de plazas turísticas (1955-2008)



Fuente: elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003)

El hotel es un fósil guía del primer boom turístico (RULLAN, 1999). El aumento en el número de plazas es intenso y continuado desde mediados de la década de 1950 hasta inicios del segundo boom, en 1974. A partir de esta fecha asistimos a una ralentización del crecimiento, e incluso estancamiento en alguno de estos municipios. En la década de 1970, los apartamentos turísticos comienzan a adquirir importancia en Calvià, y en los 1980 en el resto. Al poco tiempo de dar comienzo el tercer boom turístico (1988), desciende el número de plazas. Pero sólo unos años después, a partir de 1992 y 1993, asistimos a una lenta recuperación. Entre 1993 y 2008, el saldo positivo de plazas turísticas en Mallorca fue de unas 14.500 (5,35%). Un crecimiento relativo mayor a los cuatro municipios estudiados (Llucmajor: 5,17%; Calvià: 4,12%; Sóller: 3,96%; Palma: -15,14%). Esta evolución coincide con una etapa positiva en cuanto a la entrada de turistas en la isla, especialmente importante entre 1995 y 2000. Los turistas llegados a Mallorca crecieron en un 85,50% entre 1993 y 2008. El impulso de otros alojamientos turísticos pueden ser la causa de este aparente desajuste entre aumento del número de turistas y de plazas (figura 2).

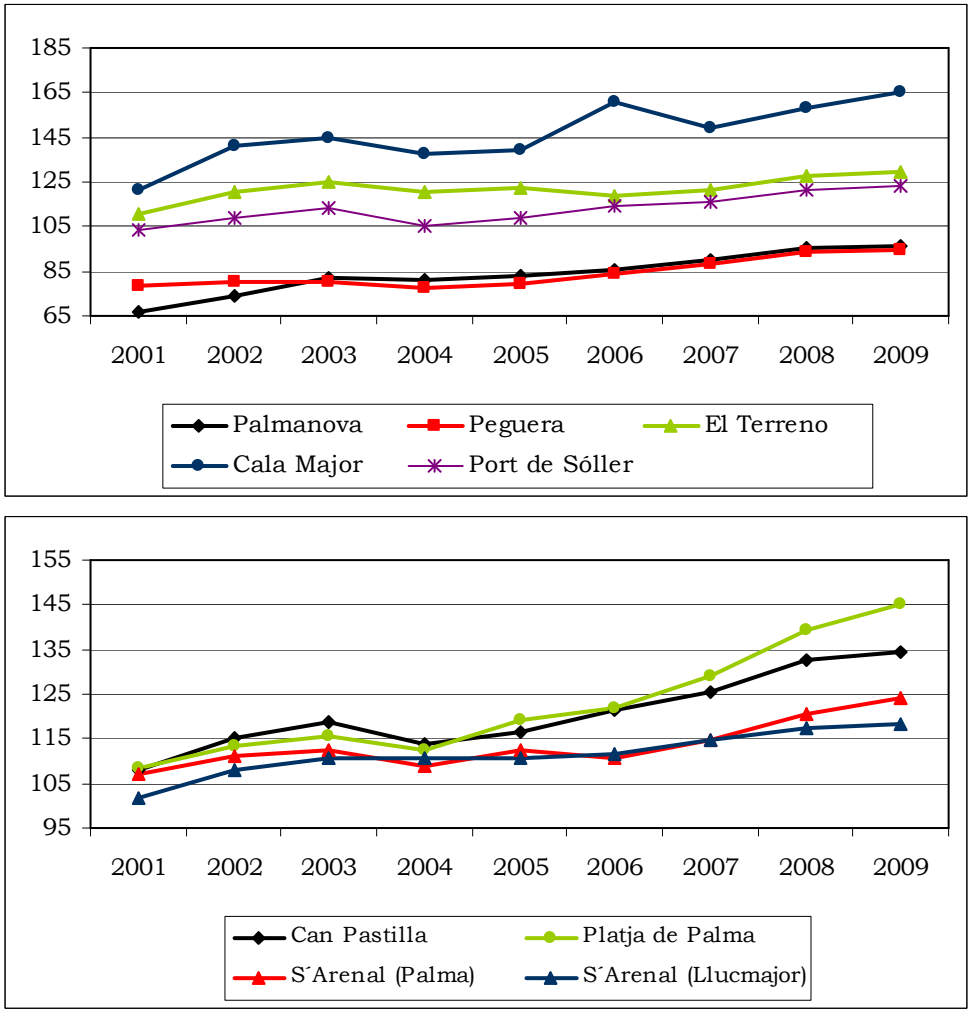
La evolución de la población de los últimos diez años nos da pistas sobre el poder atracción que ejerce este tipo de enclaves. Aunque sólo con un análisis social más profundo podríamos elaborar un diagnóstico completo, el hecho de que pierdan o ganen efectivos es un primer síntoma de los cambios que se puedan estar produciendo.

La supuesta degradación urbana y la crisis funcional por la que están atravesando no parecen afectar a la evolución de la población. Todo lo contrario. A diferencia de lo que sucede en otras partes de la ciudad que atraviesan procesos de degradación, como los centros históricos o incluso algunas barriadas periféricas, los enclaves turísticos maduros de Mallorca tienen una evolución demográfica positiva. El mayor incremento se produce desde 2004. Entre los de la bahía de Palma sobresale el aumento relativo de Platja de Palma. El crecimiento de efectivos en los otros cuatro núcleos es más moderado, como sucede en s´Arenal de Llucmajor, probablemente el núcleo con mayores problemas urbanísticos y sociales de todo este sector oriental de la bahía palmesana. En resto de territorios estudiados, el crecimiento es el signo predominante, destacando los dos barrios palmesanos que han perdido función turística e incrementando la residencial (El Terreno y Cala Major) (figura 3).

Las causas de esta evolución pueden ser, por un lado, la descentralización de la población en el área metropolitana de Palma y la periurbanización. Por otro, el impacto demográfico provocado por el aumento de la población extranjera, sobre todo del Sur, que está afectando en la composición social y demográfica. Esto ha afectado a todos ellos pero es especialmente notable en aquellos más degradados. Las causas están en la existencia de bolsas de economía sumergida, de alquileres baratos en viviendas en mal estado de conservación y la “invisibilidad” que proporciona algunos de estos barrios (DOMÍNGUEZ, GONZÁLEZ y PARREÑO, 2008). En

todos los núcleos estudiados la tasa de extranjería supera el 25% en 2009, destacando el caso de Cala Major (43,91%), la zona con mayor tasa de extranjería de Palma.

Figura 3. Evolución de la población (2000-2009) valores índice para 2000=100 por núcleos turísticos maduros



Fuente: elaboración propia a partir de INE e Ibestat Padrón municipal de habitantes

En resumen, a partir de esta primera aproximación a algunos destinos maduros de Mallorca y de trabajos previos (DOMÍNGUEZ, GONZÁLEZ y PARREÑO, en prensa) podemos resumir la existencia de, al menos, tres tipologías de enclaves maduros en la actualidad.

En primer lugar, aquellos asentamientos que, aún arrancando del modelo fordista, se alejan de éste para adquirir una doble especialización hotelera-residencial en el período postfordista, en general exenta de tensiones importantes entre ellas. Puede ser el caso del Port de Sóller.

Figura 4. Ortofotos de enclaves maduros: 1956 y 2008 (escala 1:1.500)

Fuente: Serveis d´Informació Territorial de les Illes Balears (SITIBSA)

En segundo lugar, núcleos con gran oferta hotelera, que conservan muchas actividades propias del turismo de masas, pero que al mismo tiempo se intentan adaptar a las nuevas demandas posmodernas y atraen numerosos flujos de turistas residenciales y de habitantes de Palma (primera y segunda residencia). Las tensiones entre los espacios residenciales, en general de buena calidad, y los puramente turísticos (incluidos los destinados a servir de residencia a los trabajadores) son importantes. Sería el caso sobre todo de Palmanova, pero también de Peguera, Can Pastilla y Platja de Palma.

En tercer lugar situamos aquellos núcleos que prácticamente mantienen el mismo tipo de oferta que en su origen, con una oferta hotelera obsoleta y de baja calidad, degradados económicamente y con importantes bolsas de población extranjera del Sur. Son los casos de s´Arenal (Palma y Llucmajor), El Terreno y Cala Major.

4. Principales instrumentos para la reconversión y rehabilitación

Cincuenta años después de su formación como asentamientos turísticos, muchos de estos enclaves maduros tienen graves síntomas de agotamiento, pierden en competitividad turística, alcanzan altos niveles de saturación y agudizan sus problemáticas sociales y ambientales. En definitiva, pasan a incluirse entre los espacios degradados de la ciudad

Para ROVIRA (2008) hay tres alternativas de reestructuración y reurbanización: la reconversión del destino turístico en ciudad, la *hiperespecialización* turística y el retorno a la identidad local. En Mallorca, las primeras acciones correctoras fueron casi exclusivamente elaboradas desde la perspectiva sectorial, entendiendo estos espacios como destinos turísticos: recuperar el territorio como destino turístico es recuperarlo como espacio urbano. La sensibilidad hacia la degradación como espacio urbano es escasa y sólo recientemente hemos avanzado en propuestas de tipo integral. Como muestra de todo esto, el recientemente publicado Llibre Blanc del turismo de les Illes Balears, que además subtitulan "hacia una nueva cultura turística", no hace una sola referencia a la problemática que afecta a estos núcleos y la necesidad de aplicar medidas de rehabilitación (figura 4).

4.1. La renovación de destinos turísticos maduros: las planificaciones sectorial y territorial

El declive de los destinos maduros del Mediterráneo de acuerdo con el ciclo de vida turística ha sido probablemente el principal valedor de las actuaciones sobre este tipo de espacios en Mallorca. La ordenación de la nueva planta, algunos intentos para controlar el crecimiento y la reconversión son predominantes en la legislación y planificación turística balear (cuadro 1).

Cuadro 1. Indicadores de crisis como espacio turístico

- Alta especialización productiva, dificultades de adaptación a la demanda.
- Pérdida de cuota de mercado turística y competitividad decreciente.
- Oferta hotelera obsoleta y pérdida de categoría media.
- Dificultades para atraer nuevos clientes.
- Rentabilidad marginal decreciente.
- Reducción de precios.
- Fuerte estacionalidad.
- Deterioro de la calidad de los servicios prestados.
- Escasa diversificación de productos turísticos.
- Turismo basado en productos estandarizados. Ausencia de elementos singulares.
- Valoración negativa del destino: infraestructuras, equipamientos y medio ambiente.
- Oferta complementaria insuficiente, de baja calidad y poco competitiva.

Fuente: elaboración propia

Las primeras normas turísticas aprobadas en las Illes Balears nacieron para regular el alojamiento extrahotelero (1984) y ordenar la oferta de nueva planta (Decretos Cladera I y II y Ley de 1988). A principios de la década de 1990 se regula la reconversión de la oferta de más de diez años, sobre todo a través de incentivar nuevos hoteles, y la modernización de alojamientos turísticos ya existentes. Bajo objetivos similares, la Ley General Turística de 1999 incluye un Plan de modernización permanente. Se tratan de actuaciones conscientes de las dificultades de la oferta obsoleta pero proyectada exclusivamente sobre los establecimientos turísticos y a escala de edificio, sin mostrar preocupación por el barrio y sus componentes urbanos (edificación residencial, espacios públicos, equipamientos…).

Por lo tanto, la legislación no se ha enfrentado a la problemática de los núcleos turísticos maduros en Balears. En todo caso, las actuaciones se centraron casi exclusivamente en la oferta turística en general y hotelera en particular. En cuanto a los instrumentos de planeamiento, existen diferentes tipos de planes, algunos elaborados a partir de programas estatales y otros proyectados desde la propia comunidad autónoma.

La figura más representativa de la planificación sectorial estatal en la materia son los planes de excelencia turística (PET)[2]. Los PET aparecen en un contexto de reacción a la recesión turística en el tránsito de la década de 1980 a 1990 (SANTOS y LOIS, 2005). Su antecedente inmediato son los Planes en Destinos turísticos maduros que surgen con el programa FUTURES I (1991-1995). Los PET son un tipo de instrumento de

[2] No incluimos los planes de dinamización turística (PDT) al estar destinados a los espacios turísticos emergentes.

planificación de los recursos turísticos proyectado para los destinos consolidados. Por ello, las medidas propuestas están encaminadas a hacer frente a problemas de la oferta turística (aumento de la calidad, diversificación de la oferta, adaptar el producto a las nuevas tendencias, desestacionalización, etc.). El primero aprobado en España data de 1992 y se trata de un plan piloto en Calvià. Le siguen otros en 1993 y 1994, todos situados en el Mediterráneo peninsular y Canarias: Gandía, La Manga, Torremolinos, Valle de la Orotava, Benalmádena, Peñíscola, Gran Canaria Sur y Roquetas. Los planes de excelencia y dinamización turística fueron sustituidos en 2005 por los Planes de Dinamización del Producto Turístico (PDPT). Estos últimos conceden mayor importancia a la creación de productos turísticos comerciables e invierten menos en infraestructuras.

Para algunos especialistas, los PET son una herramienta adecuada por su flexibilidad, la participación social en los procesos de planificación y gestión, y el fomento del diálogo entre los sectores público y privado (IVARS, 2003). Sin embargo, en estos planes los núcleos urbanos son considerados exclusivamente el soporte territorial y administrativo para las actividades turísticas. Es decir, el territorio es la base donde se producen procesos turísticos y sólo se plantean intervenciones sobre él pensando en los posibles beneficios para esta actividad. En Mallorca se han aprobado planes de excelencia en Alcúdia (tres protocolos: uno en 1998 y dos en 1999), Port de Sóller (2001), Platja de Palma (2001) y Porto Cristo (2004). El tipo de propuestas de estos planes demuestran la subordinación de los objetivos urbanos y territoriales a los propiamente turísticos (cuadro 2).

Cuadro 2. Ejemplos de proyectos propuestos por un PET. Primer protocolo PET Alcúdia (1998)

- Peatonalización y embellecimiento paseo marítimo (primera fase).
- Embellecimiento y adecuación al uso turístico-recreativo de la zona de los Lagos Menor y Esperanza.
- Estudio de puesta en valor turístico del parque arqueológico de Pollentia.
- Señalización turística.
- Difusión y promoción del plan de excelencia turística en el destino.
- Dotación Gerencia del plan de excelencia.

Fuente: BOE nº 98 (24 de abril de 1998)

En las Illes Balears, la crisis de los espacios turísticos consolidados comienza a adquirir un cierto protagonismo a medida que avanza la década de los 1990. Las soluciones son parciales, sin perspectivas globales y ausentes de objetivos integrales. Se reducen al mantenimiento de las densidades y la mejora de equipamientos. Los Planes de Ordenación de la Oferta Turística (Ley de Ordenación Territorial de 1987) y las Áreas de Reconversión Territorial (Directrices de Ordenación del Territorio de 1999) son los dos instrumentos de planificación más importantes. El primero desde el punto de vista de la planificación sectorial y el segundo desde la

territorial. A diferencia de los PET, estos son normativos y vinculantes.

En 1995 se aprobó el Plan de Ordenación de la Oferta Turística (POOT) de Mallorca y en 1997 el de Eivissa-Formentera. Los POOT establecen pautas de ordenación para el entorno urbano y no urbano que forma el soporte territorial de la actividad turística. Actúan casi de forma exclusiva sobre las llamadas zonas turísticas, delimitadas a partir de los suelos urbano y urbanizable de los planes municipales. El POOT de Mallorca fija dos regímenes normativos diferentes, uno para las zonas definidas como turísticas, y otro para el resto del territorio. Se delimitan 37 zonas turísticas, para las que se establecen criterios de ordenación urbanística, se fijan las condiciones de la oferta de alojamiento y se regulan las características básicas de las futuras edificaciones destinadas a uso turístico residencial. Esto, en principio, debería haber supuesto un avance por cuanto regulan la oferta desde un punto de vista urbanístico: establecen parámetros, densidades, estándares y sistemas urbanísticos de reconversión en las zonas ya existentes (RULLAN, 1999). Las propuestas en el interior se centran en impedir superar las densidades de acuerdo al plan urbanístico municipal vigente y a potenciar los llamados mecanismos de reconversión, tanto en el interior como entre zonas turísticas de cada isla. Las operaciones de intercambio de aprovechamiento y reconversión se hacen con el supuesto propósito de conseguir espacios libres públicos en el interior de la zona turística. Sin embargo, éstas esconden intenciones especulativas. Los mecanismos utilizados permiten construir un hotel con una bonificación del número de plazas, por lo tanto reclasificando suelo rústico, y destinar el inmueble a un uso no turístico, previa renovación o remodelación.

Las Directrices de Ordenación Territorial facultan a los planes territoriales insulares para la creación de Áreas de Reconversión Territorial (ART) con el objeto de fomentar la reutilización y el esponjamiento de las zonas degradadas de los núcleos urbanos. Estas áreas se podrán plantear básicamente en centros históricos degradados y zonas turísticas.

Organizadas en siete grupos se han delimitado doce ART. El ART-12 es de actuación diferida y comprende las turísticas, coincidente con aquellas áreas de reconversión preferente indicadas en el POOT. Además, el ART-10 comprende la reconversión directa de s'Arenal de Llucmajor. En las áreas turísticas se proponen trece esponjamientos, que transfieren crecimiento al entorno inmediato, creando nuevo suelo urbano y nuevas plazas de reconversión. Por lo tanto, bajo una interpretación perversa del concepto de "reurbanización" (para la reconversión de zonas urbanas degradadas) y una desafortunada interpretación de las medidas de esponjamiento (para reducir densidades en las zonas de mayor congestión, incrementando los espacios libres y renovando la planta hotelera), se ocultan otro tipo de actuaciones vinculadas fundamentalmente a la reclasificación de suelo no urbanizable y la consecuente extensión de la urbanización. Por ejemplo, el ART de s´Arenal proyecta eliminar al menos el 20% de sus plazas hoteleras, y reubicar las eliminadas en un nuevo polígono de servicios turísticos para lo que se

estima necesaria una superficie de 92 hectáreas (tabla 1). Un polígono que, además de las eliminadas, acogería a otras tantas plazas nuevas. El establecimiento de los límites precisos será un cometido del PGOU correspondiente. En diez casos el instrumento de desarrollo es un Plan de Reconversión Territorial, y en dos puede ser éste o un Proyecto de Mejora Territorial (tabla 1)[3].

Tabla 1. Reconversión de plazas y suelo de crecimiento en las ART turísticas

Denominación de la ART	Plazas de baja	Plazas en nuevo suelo	Nuevo suelo de crecimiento (m²)
Marivent, Cala Major, Cas Català	229	458	76.333
Palmanova, Magalluf, Portals Vells	1.477	2.954	492.333
El Toro, Santa Ponça, Costa de la Calma	586	1.172	195.333
Peguera, Cala Fornells	768	1.536	256.000
Port de Sóller	287	574	95.667
Cala San Vicenç	71	142	23.667
Can Picafort	746	1.492	248.667
Sa Font de sa Cala, Es Carregador, Sa Pedruscada, Platja de Son Moll, Cala Ratjada, Cala Agulla	653	1.306	217.667
Cala Bona, Son Servera, Sant Llorenç	1.063	2.126	354.333
Sa Coma, s´Illot, Cala Moreia	377	754	125.667
Cala Ferrera, Cala Serena, Cala Esmeralda, Cala D´Or, Cala Llonga, Cala Gran	456	912	152.000
Platja de Palma, Can Pastilla	2.618	5.236	872.667
S'Arenal de Llucmajor	2.781	5.562	926.843
TOTAL ARTs	12.112	24.224	4.037.177

Fuente: elaboración propia a partir de *Pla Territorial de Mallorca*

En definitiva, muchas de estas ART son espacios turísticos creados en el primer boom o que, por un avanzado proceso de degradación, están en entrando en la fase de madurez. Sin embargo, las medidas de estas estrategias territoriales se basan en la reconversión a través del crecimiento, la creación de nueva ciudad frente a la reutilización de la existente. Los objetivos y las propuestas concretas de intervención en estos núcleos consolidados son muy genéricos y prácticamente idénticos en todos ellos. Reducción de densidades, esponjamientos y mejoras en infraestructuras y equipamientos son las actuaciones más repetidas. Entre las propiamente

[3] Instrumentos regulados por los planes territoriales insulares (PTI) para aplicar en las ART. Planes de Reconversión Territorial (PRT): para realizar operaciones de esponjamiento, implantación o mejora de equipamientos, de infraestructura y de dotación de servicios en áreas de desarrollo urbano. Proyectos de Mejora Territorial (PMT): para mejora del paisaje urbano o rural.

turísticas, destacan la modernización de establecimientos hoteleros, la diversificación de la oferta turística y la construcción de equipamientos singulares e infraestructuras turísticas (desde megaequipamientos hasta paseos marítimos o puertos deportivos). En una palabra, las medidas de rehabilitación integral son inexistentes. Las ART se regulan en un documento de planificación subregional, pero predominan los objetivos sectoriales (cuadro 3).

Cuadro 3. Ejemplo de objetivos y propuestas en un ART. ART 8.2.– Palmanova, Magaluf, Portals Vells

OBJETIVOS: Reducción de densidades en las zonas congestionadas. Operaciones de esponjamiento de inmuebles obsoletos. Delimitar con claridad los diferentes usos. Limitar actividades incompatibles. Mejora de accesos y comunicación. Potenciar esponjamientos creando espacios libres. Crear nuevos equipamientos. Reordenación y mejora de la primera línea de costa. En virtud de la situación geográfica, consolidar el turismo no estacional. PROPUESTAS INCLUIDAS EN EL POOT: Modernizar los establecimientos hoteleros y reconversión de la oferta complementaria. Creación edificio multifuncional para actos culturales, sociales, etc. Construcción paseo marítimo. Potenciación turismo deportivo individual y colectivo creando instalaciones para invernada.

Fuente: *Pla Territorial de Mallorca*

4.2. La rehabilitación urbana de núcleos turísticos maduros

La literatura científica sobre la degradación y las políticas de intervención en los núcleos turísticos maduros es abundante. Sin embargo, la mayoría de los trabajos la analizan desde el punto de vista del sector y poco desde la perspectiva de la rehabilitación urbana. En Mallorca, en este campo encontramos dos tipos de actuaciones principales. La primera es la rehabilitación a través de una figura de planeamiento urbano: los planes especiales de reforma interior. Los éxitos alcanzados por este plan de desarrollo en otras partes de la ciudad están suficientemente demostrados. Su metodología los hace perfectamente válidos y adaptables a este tipo de asentamientos turísticos. La segunda supone una tipología específica para núcleos turísticos maduros. Un plan que puede suponer un cambio de paradigma, no sólo por su metodología sino también por la introducción de la sostenibilidad como eje rector de todas las actuaciones (cuadro 4).

Cuadro 4. Indicadores de crisis como espacio urbano

- Escasa sostenibilidad del modelo urbano
- Degradación urbana y déficit territorial
- Superación de la carga territorial: elevada presión humana y alta densidad edificatoria
- Problemas de accesibilidad y movilidad
- Problemas de tráfico y contaminación acústica
- Servicios y equipamientos insuficientes
- Impactos negativos de la estacionalidad turística en la funcionalidad urbana
- Tratamiento inadecuado de los espacios públicos
- Zonas verdes escasas: pérdida de calidad ambiental y de vida
- Segregación residencial (guettización) y conflictos multiculturales
- Inseguridad ciudadana y delincuencia

Fuente: elaboración propia

4.2.1. Frente a la degradación: rehabilitación. PERIs de Cala Major y El Terreno

Estos dos barrios del poniente de Palma han estado íntimamente relacionados con la actividad turística y han conocido sus impulsos, depresiones y cambios. Por esto son un buen lugar donde estudiar la formación y el declive de núcleos turísticos fordistas en Mallorca.

Su período de máximo esplendor (1950-1975) es el responsable de su difícil situación actual. La infraestructura turística de Palma alcanzó su techo a fines de los ochenta. Y en el momento en el que decreció el número de plazas, los antiguos barrios turísticos entraron en un intenso proceso de degradación. Al mismo tiempo, como es propio de la fase de reajuste postfordista, se inició la reconversión de los inmuebles turísticos en edificios de viviendas. Así, muchos hoteles cerraron o se reconvirtieron en edificios residenciales que, debido a su mal estado de conservación, acaban siendo ocupados por inmigrantes extranjeros del Sur, que buscan vivienda en alquiler a bajo precio (DOMÍNGUEZ, GONZÁLEZ y PARREÑO, 2008). Con los PGOU de Palma de 1985 y 1998, los barrios han ido creciendo de dos maneras: sobredensificando el suelo urbano y con nuevas urbanizaciones a partir de planes parciales muy concretos, desvinculados del resto del ámbito y sin existir un estudio global del conjunto.

Todas estas etapas han contribuido a construir unos barrios que, en la actualidad, tienen graves problemas de cohesión social y territorial. El ambiente general está dominado por las funciones turísticas degradadas, ausencia de zonas libres de uso público y altas densidades edificatorias. No obstante, también es posible encontrar pequeñas bolsas de residentes extranjeros de alto poder adquisitivo, excelentes ejemplos arquitectónicos de casa de veraneo del siglo XIX y algunos hoteles de cuatro y cinco estrellas. La complejidad para la recuperación de estos barrios es excepcional. La solución adoptada fue la redacción de planes especiales de reforma interior

(PERI). Después de otros cuatro planes especiales aprobados para la ciudad genética en las décadas de 1980 y 1990, los siguientes fueron los de Cala Major y El Terreno. Sin embargo, han tenido diferente suerte.

En diciembre de 2004 se aprueba inicialmente el proyecto de Plan Especial de Reforma Interior de Área de Régimen Especial ARE 14-01 Cala Major-Sant Agustí. En enero de 2009, el Pleno del Ayuntamiento de Palma acordó desistir de su tramitación y ordenar el archivo del expediente. En octubre de 2006 se aprueba de forma definitiva el PERI de El Terreno.

Aunque redactados por diferentes equipos, los dos PERI tienen elementos y contenidos comunes. Rehabilitación y reconversión son los dos conceptos a partir de los cuales giran las propuestas de intervención en Cala Major. Las actuaciones se proyectan en seis ámbitos principales: zonificación; vialidad, alineaciones, aparcamientos y transportes; espacios libres y zonas verdes; zonas de protección y una ordenación específica para el entorno de la Fundació Joan Miró. Un ámbito lo compone la mejora de las zonas degradadas para lo cual se proponen eliminar los conflictivos *culs de sac* (callejón cerrado o sin salida), sustituir los edificios obsoletos y la construcción de viviendas de promoción oficial. En este último caso, defienden lo oportuno de esta iniciativa pero sin avanzar nada más: no localizan, no contabilizan.

Una de las partes más discutidas de este plan fue la propuesta inicial de expropiación y derribo de antiguos hoteles y apartahoteles que, sin realizar ningún tipo de modificación previa en cuanto a ampliación de metros, fueron convertidos en apartamentos. Estos derribos se pensaron aplicar en cuatro edificios Pullman, dos Panamá, uno Deyá y uno Randa. Sin embargo, el objetivo no era el esponjamiento, ni tan siquiera la reurbanización por medio de viviendas de promoción pública. La intención era reconvertirlos en edificios nuevos de cuatro plantes y con zona verde comunitaria (Schürgers, 2007). La oposición vecinal obligó al ayuntamiento a un cambio de estrategia. Se abandonó la idea de derribos, pero no la de reconversión de hoteles en viviendas. Una práctica especulativa muy rentable para el sector hotelero cuando su instalación deja de ser competitiva. En concreto, el PERI Cala Major-Sant Agustí propuso la reconversión de veinte hoteles en edificios de viviendas. Para no sobredensificar poblacionalmente la zona, aplica un Índice Residencial que asigna un número máximo de viviendas por parcela.

Por su parte, la ordenación urbanística del PERI de El Terreno se estructura en prácticamente los mismos ejes que el anterior: espacios libres públicos (crece en 1.810m²); infraestructuras (red de pluviales y soterramiento de red aérea existente); aparcamientos (614 nuevas plazas); red viaria (actuaciones parciales sobre todo en la parte alta del barrio); equipamientos (biblioteca, centro sociocultural, centro de salud, centro de Policía de Barrio y Administrativo del Ayuntamiento, centro de la tercera edad y asociación de vecinos); y edificación (protección arquitectónica de tres edificios, descenso de la posible o teórica intensidad de vivienda en un 50%,

unificación de les alineaciones y altura de la c/Joan Miró).

Los documentos de planeamiento en los dos planes respetan una estructura clásica, con propuestas correctas pero posiblemente poco originales para hacer frente a unos barrios de tal nivel de complejidad (social, urbanística, económica). En este sentido destacamos tres ausencias o debilidades. En primer lugar, faltan medidas de corte estructural. El PERI es un tipo de plan territorial pero donde predominan los objetivos sectoriales. Esto implica que los objetivos sectoriales están casi al mismo nivel que los propiamente urbanísticos, y aquí no encontramos propuestas sociales y económicas. En segundo término, no hay iniciativas que busquen la integración de estos barrios con el exterior y, por lo tanto, tampoco se ha tratado el siempre difícil tema de los bordes. Por sus propias características urbanísticas y sociales, son territorios cada vez más "alejados" de la ciudad de Palma, menos integrados en el funcionamiento normal de la ciudad y, algunos sectores, con tendencia a convertirse en guettos segregados de la misma. Por último, faltan medidas que avancen en la integración interna. En este sentido, no se aborda la permeabilidad entre las diferentes partes que componen unos barrios con altos niveles de segregación en su interior (fundamentalmente debido a los altos tasas de extranjería, próximas al 50%). Como ejemplo, no hay referencias a la integración entre las zonas alta y baja de El Terreno, sin duda uno de los problemas más graves pero también más apasionantes para su tratamiento.

4.2.2. Frente al crecimiento: contención. Plan de Reconversión Integral de la Platja de Palma

A pesar de haberse producido pocos cambios en la legislación urbanística sobre rehabilitación urbana, hemos asistido a una evolución importante en sus contenidos a lo largo de las tres décadas de experiencias en España. La progresiva incorporación de nuevos ámbitos de intervención y la adaptabilidad a las nuevas demandas sociales son algunos de los que valoramos más importantes. El plan de Platja de Palma cumple con estos dos propósitos. Por un lado, es uno de los primeros ejemplos de rehabilitación urbana de zona turística. Por otro, dos de sus objetivos, sostenibilidad y rehabilitación sin crecimiento, pueden convertirse en nuevas líneas de actuación para futuros planes en todo tipo de áreas urbanas.

Platja de Palma (PdP) es un producto del primer boom turístico formado por cinco núcleos pertenecientes a dos municipios: Can Pastilla, Ses Cadenes, Sometimes, Les Maravelles, s´Arenal (Palma) y s´Arenal (Llucmajor). En 1966, las autoridades turísticas acuñaron esta denominación con el objetivo de identificar el destino. Después de más de cinco décadas de explotación turística intensiva ha entrado en una etapa de declive como destino y crisis como espacio urbano. Como medidas correctoras se elaboraron diferentes proyectos, desde la adopción de un PET hasta su delimitación como ÁRT. No obstante los desajustes sociales, ambientales y territoriales son difícilmente abarcables desde programas

puntuales o planes sectoriales. Dos aspectos predeterminan cualquier tipo de actuación.

En primer lugar, el peso excesivo de la actividad turística. En un territorio que supera ligeramente los 29.000 habitantes, lo equivalente a una pequeña ciudad, llegan anualmente unos 1,8 millones de turistas, suma más de 46.000 plazas hoteleras y tiene un parque residencial dominado por la segunda residencia (46,5%). Además, más del 72% de los hoteles son anteriores a 1970 y la mitad cierran medio año. En segundo término, el importante crecimiento proyectado por los planes generales de los respectivos municipios para sus ámbitos: un 74% el número de viviendas, un 46% la población y un 568% las plazas turísticas. Además, las dos ART que les afecta proyectaron otros nuevos crecimientos (1.799.510m^2).

En 2004 se crea un Consorcio para la mejora y el embellecimiento de la Platja de Palma. Cambios políticos de diferente categoría impulsan su transformación en consorcio urbanístico en 2007. En 2008 se da el paso definitivo al crearse el Comisionado del Gobierno de España para el Proyecto Platja de Palma. El nuevo equipo es consciente de los problemas estructurales de este territorio y se plantean diferentes opciones de planeamiento:

1ª posibilidad: Plan Especial. Se descarta porque no es un instrumento de ordenación global, no puede clasificar suelo y puede intervenir en suelo urbano y suelo no urbanizable, pero no en los dos al mismo tiempo.

2ª posibilidad: modificaciones puntuales en los PGOU de Palma y Llucmajor. Se descarta por los problemas relacionados con la doble tramitación municipal.

La elección definitiva fue un nuevo tipo denominado Plan de Reconversión Integral de la Platja de Palma. Un plan que se inscribe bajo la iniciativa del Plan de Turismo Español Horizonte 2020, donde también están otros planes de similares características en la Costa del Sol y el Sur de Gran Canaria. Unos territorios que recordemos también estaban entre los primeros en aprobar planes de excelencia turística. El tipo de plan es nuevo, no existe en el ordenamiento urbanístico español y balear. Un hecho que obliga a la redacción de una ley autonómica propia en materia urbanística para este ámbito. Y esto también es una novedad: el plan se adapta a las necesidades del territorio y no el territorio a los designios del plan. El objetivo principal es revitalizar una pieza turística madura que está en declive (cuadro 5). Pero a diferencia de las experiencias precedentes, se abandonan las ideas de crecimiento y reconversión. Por un lado, la ordenación propuesta busca el nulo incremento de la población residente y la disminución de la capacidad hotelera en un 50%. Por otro, la rehabilitación es la opción más adecuada y los esponjamientos no implican nuevas urbanizaciones. Así, el *reciclaje de la ciudad* adquiere un especial significado, tanto por lo que atañe a la rehabilitación como a la reutilización. Respecto al derribo y la reedificación, la rehabilitación reduce los costes monetarios en unos 2.800 millones de euros y entre un 50%-60% la carga

ambiental vinculada a los materiales y obra en las operaciones proyectadas para la Platja de Palma.

Cuadro 5. Objetivos del Plan de Reconversión de la Platja de Palma

1. Propiciar la revalorización integral urbana a partir de un desarrollo sin crecimiento urbanístico
    - Reducir presión humana. Mitigar deterioro ambiental (ARIs y ARUs)
2. Reinventar el espacio urbano y paisajístico en clave mediterránea
    - Espacios de experiencias. Rediseño vías públicas. Calles más verdes. Cinturón de alto valor paisajístico en torno a la autopista
3. Multiplicar el atractivo urbano diversificando las identidades y experiencias urbanas
    - PdP policéntrica: múltiples ambientes y experiencias. Paseo marítimo con diferentes ambientes que conecten los núcleos mediterráneos de los extremos.
4. Crear una red potente de piezas urbanas simbólicas que revaloricen el conjunto del sistema urbano
    - Monumentos o catedrales
5. Adaptar el espacio urbano al cambio climático
    - Balance Cero CO_2 + 100% energía renovable 2050 y cero residuos a vertedero

Fuente: Consorci Platja de Palma (2009)

La metodología es igualmente novedosa y en cierta medida experimental. Así, utiliza metodologías propias de la planificación territorial, de los planes urbanísticos (PGOU y PERI) y todo empañado por acciones propias de la planificación estratégica. Su aprobación definitiva está proyectada para mayo de 2010. Tendrá carácter normativo, en forma de planeamiento urbanístico. Entendido como proyecto proceso tiene que vislumbrarse con requerimientos integrales en 2020-2030. Se trabaja sobre seis ejes clave (urbanismo, turismo, sociología, participación ciudadana y gobernanza del proyecto, sostenibilidad energética y movilidad, sostenibilidad en el ámbito marino, costero y biodiversidad; tecnologías de la información y las comunicaciones) cada uno a cargo de un equipo técnico especializado, y con la sostenibilidad como eje director.

El modelo territorial es competencia del eje urbanismo y, como tal, tendrá gran influencia en el resto de áreas. La idea central es romper con la imagen de paisaje monótono, barato y banal característico de este tipo de enclaves y dotar de singularidad a cada uno de los núcleos que conforman este territorio potenciando su carácter policéntrico. Tres zonas libres de edificación (Ses Fontanelles, pinares y canteras, torrente dels Jueus) y el paseo marítimo unirán y darán compacidad al conjunto (el denominado 3+1). Como en todo plan estratégico, la singularidad la proporcionará fundamentalmente la construcción de grandes equipamientos, los denominados monumentos o catedrales, que serán tipológica y

funcionalmente diferentes en cada uno de los núcleos. Elementos urbanos y nuevos paisajes que buscan construir imágenes renovadas en un destino de paisaje estandarizado (figura 5). En definitiva, estamos ante un reto importante que puede tener un importante efecto demostrativo en otras áreas turísticas. El presupuesto aprobado es de 3.962.927.915 euros lo que supone una media de 3.968.592 €/Ha. o una inversión por plaza (turística más residencial) de 42.614,26 €.

Figura 5. Los "jardines del bienestar" proyectados para el lugar ocupado actualmente por las canteras (La Porciúncula)

Fuente: Consorci Platja de Palma (2009)

5. Conclusiones

Sheldon y Abenoja (2001) describen como el desarrollo desordenado y descontrolado en Waikiki puede precipitar el estancamiento de un destino turístico. A pesar de los atractivos de la isla, el número de turistas empezó a disminuir por los excesos de construcción, la falta de espacios abiertos y la poca hospitalidad de los residentes. Esto no es nuevo para nosotros. Después de medio siglo de desarrollo turístico intensivo, los antiguos enclaves turísticos de Mallorca tienen un nuevo reto: la rehabilitación urbana. Las políticas urbanas y turísticas son principalmente autonómicas e insulares. Sin embargo, hay aspectos de la Ley del Suelo de 2007 (TR 2008) y la Ley de Economía Sostenible que avanzan en políticas de retorno urbano, sobre todo en cuanto a la apuesta por la rehabilitación y el alquiler.

El paradigmático *Preservation and Development Plan* (1980) de Miami Beach es uno de los antecedentes internacionales más importantes. Las causas que lo impulsaron fueron similares a los estudiados en Mallorca: deterioro urbanístico y pérdida de atractivos turísticos (años 1960 y 1970). En Mallorca, la evolución en metodologías y contenidos del planeamiento ha sido importante. En la década de 1990, las políticas sectoriales fueron predominantes. Se trataba de una rehabilitación como destino turístico, no

como ciudad. Más adelante, la reconversión de las zonas turísticas se consideró el medio más eficaz para reducir las densidades de áreas saturadas. Sin embargo, reconvertir es crecer. Estos esponjamientos conllevan nuevos crecimientos en suelos no urbanizables que absorben las plazas eliminadas y además crean otras nuevas. Las experiencias de rehabilitación integral son más recientes. El planeamiento especial es un instrumento adecuado para la intervención en este tipo de enclaves, pero defraudan sus medidas de rehabilitación. Posiblemente se deba a un problema generalizado de simplificación de los contenidos del planeamiento en los últimos años. Si es así, esto explica la sensación de estar ante una sucesión de proyectos de obras y no ante auténticas figuras de planeamiento que persiguen objetivos de rehabilitación integral. Y es una lástima, ya que sus acciones podrían servir de efecto demostrativo para muchos enclaves turísticos maduros de la isla. Por último, la sostenibilidad y la planificación estratégica parecen haber irrumpido con fuerza en la ordenación de enclaves maduros. La contención del crecimiento es un objetivo nuevo y, con ello, el descenso de plazas turísticas y el decrecimiento de la población. Hasta ahora, la planificación estratégica en España se aplicó fundamentalmente en ciudades o regiones. En Mallorca, se incorpora una nueva escala, la del barrio o zona turística.

Bibliografía

ARTIGUES, A.A. y RULLAN, O. (2007): "Estrategias para combatir el encarecimiento de la vivienda en España. ¿Construir más o intervenir en el parque existente?". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XI, 245 (28), pp. 1-18.

BLÁZQUEZ, M. y MURRAY, I. (dir.) (2003): *Indicadors de Sostenibilitat del turisme a les Illes Balears*. Centre d'Investigacions i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears, Govern de les Illes Balears, Palma.

BUTLER, R. (1980): "The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources". *Canadian Geographer*, vol.24, nº 1, pp. 5-12.

Pla Territorial de Mallorca (2004). Consell Insular de Mallorca, Palma (http://www.consellinsulardemallorca.cat/platerritorial/).

CONSORCI PLATJA DE PALMA (2009): *Informes técnicos de las bases para la Revalorización integral de la Platja de Palma*. Consorci Platja de Palma, Palma.

DOMÍNGUEZ, J., GONZÁLEZ, J.M. y PARREÑO, J.M. (2008): "Transformaciones recientes en barrios turísticos maduros. Los casos de Palma de Mallorca y Las Palmas de Gran Canaria (España)". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 270 (93), pp. 1-19.

DOMÍNGUEZ, J.; GONZÁLEZ, J.M. y PARREÑO, J.M.: "Spanish Archipelagos and the Human Mobility". *Annals of Tourism Research*, en prensa.

GONZÁLEZ PÉREZ, J.M.: "The Real Estate and Economic Crisis. An

Opportunity for Urban Return and Rehabilitation Policies in Spain". *Sustainability*, en prensa.

GUAITA, N.; LÓPEZ, I. y PRIETO, I. (2008): "Cambios de ocupación del suelo en España: implicaciones para la sostenibilidad". *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales,* 156, pp. 235-259.

IVARS, J.A. (2003): *Planificación turística de los espacios regionales en España*. Síntesis, Madrid.

KNOWLES, T. y CURTIS, S. (1999): "The Market Viability of European Mass Tourist Destinations. A Post-Stagnation Life-cycle Analysis". *International Journal of Tourism Research*, vol.1, nº 2, pp. 87-96.

LOIS, R.C. y SANTOS, X.M. (coord.) (2005): Desenvolvemento turístico sustentable en cidades históricas. Concello de Santiago de Compostela y Concello de Lugo, Santiago.

LUNDTORP, S. y WANHILL, S. (2001): "The Resort Lifecycle Theory. Generating Processes and Estimation", *Annals of Tourism Research,* vol. 28, nº 4, pp. 947-964.

MARTÍN, D. (2005): *Determinantes estratégicos de la fidelidad del turista en destinos maduros*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, serie Tesis Doctorales, La Laguna.

OREJA, J.R. y MONTERO, I. (1997): "Las estrategias de gestión del entorno en la conformación de la imagen de los destinos turísticos maduros. El caso de Puerto de la Cruz (Tenerife)". En *Capitale naturale e ambiente*, Franco Angeli, Milán.

Plan provincial de ordenación de Baleares (1970). Diputación Provincial de Baleares, Palma.

ROVIRA, M.T. (2008): "Consideraciones metodológicas para el estudio de los nuevos procesos territoriales y turísticos en destinos litorales consolidados". En J.A. Ivars y F. Vera (eds.) *Espacios turísticos. Mercantilización, paisaje e identidad*, Universitat d´Alacant, Alicante, pp. 183-192.

RULLAN, O. (1999): "Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares (1955-2000)". *Estudios geográficos*, vol. 60, nº 236, pp. 403-442.

SHELDON y ABENOJA (2001): "Resident attitudes in a mature destination: the case of Waikiki". *Tourism Management*, 22, pp. 435-443.

SCHÜRGERS, P. (2007): "Conflictos debidos a la transformación de zonas turísticas en Mallorca. El ejemplo de Cala Major". En Artigues, A.A. et alt. (coord.) *Los procesos urbanos postfordistas*, Universitat de les Illes Balears y AGE, Palma, pp. 417-434.

VERA, J.F. y MONFORT, V.M. (1994): "Agotamiento de modelos turísticos clásicos. Una estrategia territorial para la cualificación: La experiencia de la Comunidad Valenciana". *Estudios Turísticos*, nº 123, pp. 17-45.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

POLÍTICAS DE REGENERACIÓN URBANA EN EL MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA: ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA ACCIÓN DE LA INICIATIVA COMUNITARIA URBAN (1994-2006)

Aaron GUTIÉRREZ PALOMERO
Departamento de Geografía y Sociología
Universitat de Lleida

Resumen

A partir de la década de los años noventa las cuestiones urbanas, en general, y la intervención en barrios con dificultades, en particular, alcanzaron un mayor protagonismo en las políticas de desarrollo territorial implementadas en el marco de la política regional de la UE. En este contexto se implementó la Iniciativa Comunitaria URBAN; el primer programa de la UE dedicado especialmente a la regeneración de barrios con dificultades.

URBAN ha actuado durante dos periodos de programación de los Fondos Estructurales (1994-1999 y 2000-2006). Más allá de su capacidad de impacto a escala local, el programa ha servido como experiencia piloto y banco de pruebas en materia de regeneración urbana. Su estrategia de actuación, centrada en la perspectiva integrada de las dinámicas urbanas y prestando una atención especial a las cuestiones socioeconómicas, lo ha convertido en un interesante modelo, tanto para las propias políticas urbanas de la UE, como para aquellos Estados Miembros que disponen de menor tradición en materia de regeneración urbana.

1. La Iniciativa Comunitaria URBAN

La Iniciativa Comunitaria URBAN ha actuado, durante 12 años y a través de dos ediciones, en 188 barrios y áreas urbanas de los Estados Miembros de la UE-15. URBAN ha sido el principal instrumento operativo para la regeneración urbana en el marco de la política regional de la UE durante los periodos 1994-1999 y 2000-2006. Su creación, respondía a la voluntad por parte de la UE de articular mecanismos que le permitiesen actuar de forma directa a favor de la regeneración de áreas urbanas con dificultades. En la figura 1 se muestran los principales indicadores de la dimensión económica de las dos ediciones del programa.

La implementación de URBAN a partir del año 1994, supuso un punto de inflexión en las políticas urbanas de la UE. En primer lugar, fue el primer programa destinado explícitamente a la regeneración de áreas urbanas con dificultades en el marco de la UE –cuestión interesante, si se tiene en cuenta que la UE no dispone de competencias en esta materia-. En segundo lugar, participó en los cambios de la gobernanza territorial desarrollados por la UE

a partir de la segunda mitad de los años noventa. Y, en tercer lugar, permitió definir unas estrategias políticas que, asumiendo la transversalidad como un elemento definitorio, han actuado en favor de un modelo de desarrollo urbano sostenible y más sensible a las desigualdades sociales. URBAN ha resultado, de esta manera, un punto de encuentro entre las políticas de cohesión social y las de reequilibrio territorial (CE, 2003).

Cuadro 1. Datos generales de la IC URBAN

	URBAN I	URBAN II
Periodo	1994-1999	2000-2006
Inversión total (millones de euros)	1800	1580
Inversión total UE*	900	728
FEDER	747	728
FSE	153	-
Programas	118	70
Habitantes (millones)	3,2	2,2
Inversión / programa (millones de euros)	15,3	22,6
Inversión / habitante (euros)	562,5	718,2

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DG Política Regional.

La IC URBAN aportó una nueva forma de aproximación a la realidad urbana y un giro en los métodos empleados hasta el momento. La creación de URBAN permitió el paso de unas políticas urbanas implícitas a unas políticas urbanas explícitas (PARKINSON, 2005). Esta nueva aproximación a la realidad urbana se ha de interpretar a través de un proceso más amplio: la *territorialización* de las políticas comunitarias. Esta cuestión implica tener presente -y planificar en función de ello- cual es la incidencia o impacto territorial de las diferentes políticas sectoriales. Además, conlleva la creación de nuevos instrumentos de intervención, con el objetivo de ajustar mejor las actuaciones a las características de cada territorio. Abordar cuestiones como la exclusión y la segregación social requiere de instrumentos específicos que complementasen las políticas estructurales (DREWE, 2008).

URBAN ha actuado sobre realidades urbanas diferentes: polígonos de viviendas periféricas, barrios residenciales con problemas de degradación física y marginalidad social, barrios centrales con un declive físico derivado del abandono de determinadas funciones económicas, ciudades pequeñas enteras, etc. Existe un abanico amplio de diferencias en las dimensiones del área de actuación, su situación dentro del conjunto urbano, el volumen demográfico beneficiario, el volumen demográfico del entorno urbano y/o metropolitano, las funciones principales que acoge el área, la tipología de las viviendas, la proximidad a espacios de elevada centralidad, etc. Aunque en todos los casos, con mayor o menor intensidad, predominan ciertos denominadores comunes, como por ejemplo: la degradación y el inadecuado condicionamiento del espacio público, el déficit de servicios y equipamientos

públicos, la falta de zonas verdes habilitadas, la concentración de población en riesgo de exclusión social, la conflictividad social, la estigmatización de sus habitantes, etc.

Otro de los rasgos característicos de la IC URBAN ha sido su capacidad de adaptación a diferentes realidades urbanas. La Iniciativa ha definido unos objetivos genéricos y unas líneas generales de actuación suficientemente flexibles, para permitir que los diferentes programas de actuación tuviesen un marco común de referencia, pero que a la vez dispusieran de la capacidad de definirse a partir de los retos del área urbana que se pretendía dinamizar. Así, se ha promovido la contextualización de las actuaciones en el entorno en que se desarrollarían (GUTIÉRREZ PALOMERO, 2006).

Cuadro 2. Tipología de barrios beneficiarios

	URBAN I *	URBAN II
Centros históricos	23	-
Barrios centrales	38	31**
Barrios periféricos	45	27
Otros barrios	14	4
Ciudades enteras	-	8

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DG Política Regional

* URBAN I suma 120 en lugar de 118, debido a que los programas de Bruselas y Dublín incluyeron dos barrios cada uno.

** Se incluyen los centros históricos y programas que incorporaron parte de centros históricos y otros barrios centrales.

.

2. El método URBAN

La IC URBAN planteó su implementación a través de una metodología de trabajo específica. Caracterizada por asumir la multidimensionalidad de las dinámicas urbanas, y por tanto, la necesidad de integrar las acciones urbanísticas, sociales, económicas y medioambientales. Su metodología se ha caracterizado también por el fomento de las prácticas innovadoras, la cooperación y corresponsabilización de todos los niveles de la administración implicados, la participación de la comunidad, agentes locales y la creación de redes de intercambio de conocimientos.

Este "*método URBAN*" ha permitido revalorizar la actuación de la Iniciativa más allá de su capacidad de impacto material. El programa se implementó con la voluntad de actuar no sólo como un instrumento de intervención urbana, sino también un banco de pruebas -un programa piloto-, de práctica, experiencia y difusión del aprendizaje adquirido. URBAN ha permitido establecer una plataforma de colaboración y ha favorecido la difusión de prácticas y modelos entre diferentes agentes locales y regionales de todos los Estados Miembros (GUTIÉRREZ PALOMERO, 2009a).

El modelo de acción propuesto por la IC URBAN supuso asumir la centralidad de la realidad local como eje vertebrador de las políticas

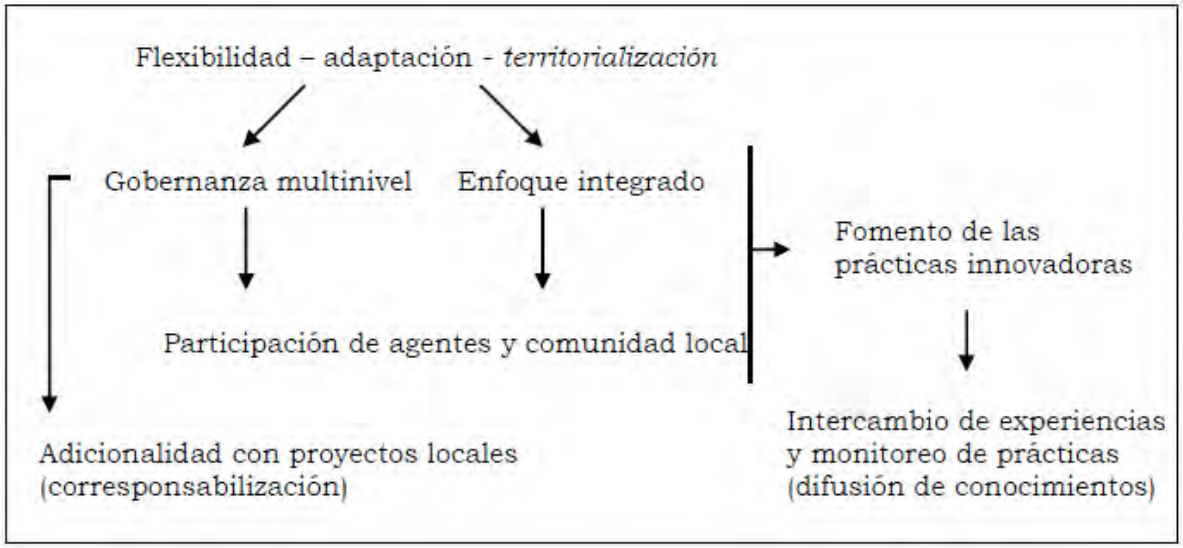
urbanas. Es decir, se desarrolló un modelo de actuación en el cual, dentro de un marco de referencia común para todos los programas, han sido las necesidades y oportunidades del área urbana en cuestión las que se han encontrado en la base de los objetivos estratégicos del programa de actuación. Esa decir, se ha asumido una perspectiva tipo *area-based* y no predeterminada para modelos estructurales prefijados de forma externa. En este sentido, la IC URBAN es un buen ejemplo de las interacciones entre las dinámicas *top-down* y *bottom-up* en la configuración de las políticas urbanas. En primer lugar, el organismo responsable de la gestión de la Iniciativa fija un marco de referencia y una normativa relativamente flexible. Y, posteriormente, los agentes locales disponen de la capacidad para definir su propia estrategia de desarrollo, siempre dentro de este marco genérico preestablecido. Se fijó, de este modo, un sistema de cooperación vertical o gobernanza multinivel que, basada en el principio de subsidiariedad, ha facilitado que hayan sido los entes más cercanos al barrio los que han gestionado el seguimiento y gestión del día a día del desarrollo y aplicación de los programas de actuación.

En este contexto, la participación de múltiples agentes locales -tanto de los agentes políticos, como privados, o asociaciones y plataformas locales como los ciudadanos y vecinos del barrio- es un elemento clave en la configuración y en la calidad del programa. Se pretende así garantizar que, efectivamente, sea el conjunto de la comunidad local la que diseñe y siga la acción del programa, teniendo en cuenta el máximo de opiniones posible, para garantizar que el proceso sea el más democrático, abierto y participativo posible. Además, la calidad del programa puede depender, en buena medida, del grado de implicación de los diferentes actores locales.

La participación activa y capacidad directiva que URBAN atorga a los agentes políticos locales va acompañada de una necesaria corresponsabilización de éstos frente a los proyectos. Esta responsabilidad no se reduce al terreno político; deben de implicarse también en el propio financiamiento del programa y en la continuidad de las acciones más allá del periodo financiado por FEDER. La estrategia de desarrollo del barrio, además, debería estar debidamente articulada con el proyecto de ciudad, ya que ha de participar de la lógica del proyecto estratégico de desarrollo del conjunto de la ciudad donde se insiere.

La apuesta por las prácticas innovadoras en la resolución de los conflictos es otro punto clave de la metodología propuesta por URBAN. Reforzando así el objetivo que el programa, además de suponer una ayuda importante para las áreas beneficiarias, actúe también como canal para fomentar nuevas experiencias y para generar e intercambiar conocimientos y prácticas –especialmente a través del programa URBACT- (GUTIÉRREZ PALOMERO, 2009a). En la figura 3 se muestra de forma esquematizada un resumen gráfico de las variables que definen este “método URBAN”.

Figura 1. Las variables del "método URBAN" y su sistema de relaciones



Fuente: Elaboración propia

El análisis de los resultados alcanzados en diferentes programas URBAN –diferentes casos de estudio- muestra una notable variabilidad en la aplicación de esta metodología; siendo, precisamente aquellos Estados con menor tradición en materia de políticas de regeneración urbana, los que han alcanzado unos resultados más modestos en este sentido. El protagonismo de las operaciones urbanísticas, la falta de acento en la dimensión social de la intervención, la incapacidad para articular mecanismos efectivos de participación, la apuesta por aquellas intervenciones más "clásicas", el rechazo a la innovación por el riesgo que conlleva, entre otros, han sido algunos de los problemas más habituales en la aplicación del "*método URBAN*" (GUTIÉRREZ PALOMERO, 2009b). En este sentido, la flexibilidad normativa y la falta de concreción en los objetivos han resultado un "terreno fértil" para las excesivas diferencias entre programas en cuestiones muy sensibles (BARBANENTE y TEDESCO, 2002).

En la reunión de las ciudades y agentes URBAN celebrada a Saarbrücken en junio de 2005 se aprobó la comunicación "*Acquis URBAN. Using Cities' Best Practices for European Cohesion Policy*" (URBAN FUTURE, 2005). El documento fue un compendio final, elaborado por los agentes implicados en la aplicación de la IC URBAN –los agentes locales, no la CE- en el cual se recogía lo que identificaron como la metodología especial de URBAN: *Acquis URBAN* –realizando así una aproximación al valor añadido de la metodología del programa similar a la aquí plantada-. En el documento se destacaron aquellos elementos que los gestores habían considerado como los ejes clave del programa. Éstos eran:

- La perspectiva integrada del desarrollo urbano sostenible
- La mejora de la gobernanza y la gestión eficiente de partenariados

- La concentración de recursos en favor de unas determinadas áreas: "*Area-based concentration*"

- La creación de redes de cooperación, de intercambio de información y de avaluación comparativa para mejorar las políticas de redinamización urbana (URBAN FUTURE, 2005).

3. Impacto a dos niveles: europeo y local

El impacto generado por la Iniciativa se puede interpretar a partir de las oportunidades que ha sido capaz de generar en las diferentes áreas urbanas en las cuales ha actuado y por su capacidad, aunque limitada, de generar nuevas dinámicas positivas y perspectivas renovadas para estos barrios y sus habitantes. Pero al mismo tiempo, el programa participa de unos objetivos generales referentes al conjunto del territorio europeo: la cohesión social, territorial y el refuerzo de la competitividad de las áreas urbanas (DREWE, 2008).

La aplicación del principio de subsidiariedad y la gobernanza multinivel, reforzadas a través de programas como URBAN, ha permitido la incorporación de forma pragmática de la dinámica local-global como estrategia de desarrollo territorial. Se define un marco donde la acción local es clave para lograr sus objetivos estratégicos globales. En el actual sistema de relaciones globalizadas, donde las ciudades compiten a escala internacional, la realidad local se posiciona como su principal condicionante y, a la vez, potencial de desarrollo; de forma que consigue una pieza clave en el refuerzo de la competitividad del conjunto del territorio europeo (SASSEN, 2000). Por ello, es necesario trasladar el protagonismo del diseño e implementación de las políticas públicas a las comunidades locales, reforzando las iniciativas *bottom-up*.

La intervención de la UE en les áreas urbanas no se ha de interpretar de forma aislada, o sólo teniendo en cuenta los resultados a corto y medio término en un espacio determinado, sino como una herramienta esencial dentro de un proceso más general de construcción de una estrategia territorial europea (DUKES, 2008; PARKINSON, 2005). Es decir, la materialización de los objetivos estratégicos globales se obtiene a través de la suma de prácticas locales, ajustadas a funcionamientos y realidades locales, pero que al mismo tiempo se convierte en el motor de una transformación global.

Este modelo de políticas públicas recibió un impulso clave a partir de la programación de 1989-93 y la aplicación de los Objetivos regionales de los Fondos Estructurales, que permitieron diseñar diferentes programas de desarrollo local en el marco de la política regional de la UE (VAN DEN BERG, et al. 2007). En los siguientes períodos de programación se ha reforzado esta práctica, trasladando la corresponsabilidad de la ejecución a los gobiernos locales. La creación de las Iniciativas Comunitarias y el modelo de gestión que implican es uno de los máximos exponentes (JANIN-RIVOLIN y FALUDI, 2005). URBAN se ha convertido en una plataforma a través de la cual la UE,

los Estados Miembros y los entes locales han podido trabajar de forma conjunta en cuestiones como la mejora de la gobernanza urbana, la necesidad de establecer unos modelos de cooperación y concertación de las políticas urbanas, la creación de liderazgos plurales con responsabilidades compartidas y profundizar el proceso de *europeización* de las ciudades, así como la creación de un canal a través del cual algunas áreas urbanas de la UE han podido establecer redes de cooperación interestatales.

4. Difusión de las prácticas de regeneración urbana

Uno de los principales intereses de URBAN es su aplicación en un marco territorial amplio y diverso como la UE de los 15, con diferentes realidades y necesidades urbanas, pero también con un extenso abanico de contrastes referente a la tradición en materia de política urbana. En este contexto, la Iniciativa ha apostado por la promoción de la cooperación interurbana y interestatal, fomentando el intercambio de información y experiencias; cuestión que se está vehiculando –también en el periodo 2007-2013- a través de la red URBACT.

En algunos Estados Miembros la introducción de la metodología propuesta por URBAN supuso una importante novedad, ya que no disponían de forma previa de unos programas similares. Más allá del valor intrínseco de las actuaciones desarrolladas por el programa; para estos Estados, URBAN supuso una interesante aproximación a una nueva forma de interpretar y gestionar la regeneración urbana. Por ello, una cuestión clave de la Iniciativa fue el aprendizaje logrado por parte de los Estados Miembros, especialmente aquellos que no disponían previamente de unos instrumentos similares.

URBAN, además, tuvo una fuerte inspiración en aquellos Estados que ya disponían de instrumentos similares -Francia, los Países Bajos y el Reino Unido-. Por este motivo, el programa, finalmente, ha acabado propiciando la exportación de unos modelos y unos métodos al conjunto de los Estados de la UE-15 (HALPERN, 2002; TOFARIDES, 2006)

En definitiva, URBAN ha actuado como un interesante banco de pruebas y de perfeccionamiento de técnicas, ha favorecido el aprendizaje y la innovación en los diferentes Estados Miembros y se ha convertido en un vehículo para la difusión de buenas prácticas y transmisión de conocimiento. Es en estas cuestiones donde se muestra buena parte del valor estratégico del programa.

Italia, con la creación de los "*Contratti di Quartiere*", los "*Programmi di Recupero Urbano - PRU"* y los "*Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio -PRUSST"*[1] o, Cataluña, con la creación de la "*Llei de millora de barris, àrees urbanes i àrees urbanes que requereixen una atenció especial*"[2], son un buen ejemplo del aprendizaje y asimilación del

[1] MD 31 de diciembre de 1995, MD de 20 de mayo de 1998 y MD de 8 de octubre de 1998, respectivamente.
[2] Llei 2/2004, de 4 de junio.

modelo propuesto por URBAN en aquellos territorios que previamente a su llegada no disponían de este tipo de instrumentos. Además, en ambos casos los nuevos programas creados superan, proporcionalmente, el presupuesto destinado por URBAN. A estos nuevos instrumentos se debe añadir el programa URBAN-Italia y la Iniciativa URBANA en España. El primero complementó –con financiación estatal- la aportación de la IC URBAN en Italia durante el periodo 2000-2006 –la Iniciativa Comunitaria financió 10 programas y URBAN-Italia 20-. Mientras que la Iniciativa Urbana española da continuidad a la acción de la IC URBAN durante el presente periodo de programación –financiando 43 proyectos de intervención, que suponen una inversión de 542 millones de euros, 345 de los cuales aportados por FEDER-
.

5. La disolución de la IC URBAN y el futuro de la agenda urbana europea

La no continuidad de URBAN en el periodo 2007-2013 no supone, en términos cuantitativos, un cambio substancial respecto periodos anteriores. La mayor parte de les acciones urbanas financiadas a través de FEDER ya se desarrollaban dentro de los Objetivos 1 y 2. En este sentido, la actual inclusión de las acciones urbanas como una línea de acción dentro de los Objetivos de Convergencia y Competitividad no supone una novedad importante respecto el periodo anterior. Lo que resultará clave es la dotación presupuestaria que finalmente se está asignando a estas cuestiones dentro de cada uno de los planes regionales de aplicación de los Objetivos. La relevancia que la UE ha atorgado a las cuestiones urbanas en este periodo (CE, 2006 y 2007) indica, en primer lugar, que los programas serán más sensibles respecto a los efectos urbanos de sus políticas y asumirán una perspectiva más activa hacia las acciones urbanas. Y en segundo lugar, que es probable que al concluir el periodo la dotación presupuestaria destinada a los diferentes programas de regeneración urbana pueda superar el 14% asignado durante el periodo anterior.

No obstante, la pérdida del único instrumento de la UE destinado explícitamente a la redinamización de las áreas urbanas tiene un valor significativo. Más allá de las capacidades presupuestarias del programa –que eran muy reducidas-, la existencia de un instrumento específico, que complementaba las políticas sectoriales y los programas regionales con una perspectiva más genérica; prestando así una atención especial a les áreas urbanas con dificultad, resultaba un valor añadido a tener en cuenta. De este modo, su supresión se debe interpretar como un paso hacia atrás dentro de las políticas de cohesión territorial de la UE. Problemáticas como la pobreza urbana, la segregación y la exclusión social requieren respuestas decididas por parte de los agentes públicos. En los contextos urbanos, con mayores dificultades, los programas de intervención integral, tipo *area-based*, suponen un complemento estratégico a las políticas estructurales y a los programas regionales de implementación de los Fondos.

"*Area problems cannot be solved simply by 'macro' policies, but need to be tackled by targeted programmes to address the compounding effects of neighbourhood*" (LUPTON, 2003: 9).

6. Conclusiones

En el periodo 2007-2013 las acciones urbanas han sido incluidas como una línea más dentro de los programas regionales de aplicación de los Objetivos de la UE -perdiendo así cierto carácter especifico, pero ganando cuerpo normativo, con lo que se posibilita su papel más decisivo en los programas regionales-. De hecho, en 1999, la ETE –Estrategia Territorial Europea- ya propuso un modelo de políticas territoriales integradas, sin incurrir en una compartimentación entre áreas urbanas y rurales: "*Actualmente, numerosos problemas locales no pueden solucionarse sin un enfoque integrado de la ciudad y el campo, puesto que son también problemas de carácter regional*" (ETE, 1999: 27).

No obstante, la dimensión urbana de la política de cohesión territorial de la UE está garantizada. De hecho, esta cuestión ha sido recurrente en los diferentes documentos, directrices y reglamentos vinculados con la programación 2007-2013 (CE, 2006 y 2007; PRESIDENCIA ALEMANA DE LA UE, 2007, PRESIDENCIA FRANCESA DE LA UE, 2008). Cuestión que, en sí misma, ya implica un avance en relación con periodos previos. Más allá de la dimensión presupuestaria que finalmente acaben alcanzando los Fondos durante este periodo, la incorporación de prácticas y modelos derivados del aprendizaje logrado a través de la implementación de la IC URBAN durante los dos periodos de programación anteriores pude significar un importante valor añadido. La propia CE ha reconocido la importancia de la Iniciativa en la consolidación de cuestiones como la transversalidad de las actuaciones o la aplicación del principio de subsidiariedad (PRESIDENCIA FRANCESA DE LA UE, 2008).

Como consecuencia del contexto expuesto en esta comunicación, los avances logrados por la agenda urbana europea han sido modestos y desiguales; especialmente si se hace referencia a su capacidad impacto material. Esta situación ha afectado sobretodo a los programas destinados específicamente a la regeneración urbana –la IC URBAN y algunos programas operativos del Ojetivo 2-. Las acciones con mayor incidencia sobre las áreas urbanas se han desarrollado a través de otros instrumentos no diseñados de forma expresa para dicho cometido –políticas sectoriales en materia de infraestructuras y transporte, principalmente, pero también las políticas sociales y medioambientales-.

Pese a ello, la participación de múltiples agentes, ciudades y Estados en proyectos europeos destinados a las áreas urbanas ha supuesto un valor añadido muy significativo, especialmente en la producción y valorización de conocimiento. Además, y pese a que las políticas urbanas no hayan logrado aún una línea política de acción específica, ni una partida presupuestaria representativa, el debate surgido en esta cuestión ha estado recogido, cada

vez con mayor profundidad, en las diferentes programaciones de los Fondos Estructurales, para hacerlos más sensibles con las cuestiones urbanas. En este sentido, el avance logrado en el periodo 2007-2013, con la publicación de "*The urban dimension in Community policies for the period 2007-2013*" ("La dimensión urbana de las políticas comunitarias para el periodo 2007-2013") (CE, 2007), es el mejor y más reciente referente.

Bibliografía

BARBANENTE, Angela y TEDESCO, Carla (2002): "The European Urban Initiative: Multi-Level Learning Processes Between Successes and Failures". Comunicación presentada a la conferencia de EURA: *Urban and Spatial European Policies*. Turín, 18-20 de abril de 2002.

COMISIÓN EUROPEA (2003): *Cooperación con las ciudades. La iniciativa comunitaria URBAN*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.

COMISIÓN EUROPEA (2006): *Política de cohesión i ciudades: la contribución urbana al crecimiento y el empleo en las regiones* Comunicación de la Comisión COM (2006) 385 final, 13.07.2006. Comisión de las Comunidades Europeas, Bruselas.

COMISIÓN EUROPEA (2007): *The urban dimension in Community policies for the period 2007-2013*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.

DREWE, Paul (2008): "The URBAN Initiative or the EU as social innovador?". En DREWE, Paul; KLEIN, Juan-Luis; HULSBERGEN, Edward (eds.): *The challenge of social innovation in urban revitalization*. Techne Press, Ámsterdam.

DUKES, Thea (2008): *Negotiating Constructions of Place and Scale in European Urban Policy Discourse: The Case of the Netherlands*. Tesis doctoral, University of Amsterdam.

EUROPEAN SPATIAL DEVEOLPMENT PERSPECTIVE – COMISIÓN EUROPEA (1999): *ESDP – European Spatial Development perspective: Towards a balanced and sustainable development of the territory of the European Union.* Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo. (Documento traducido como: Estrategia Territorial Europea).

GUTIÉRREZ PALOMERO, Aaron (2006): "La UE y la intervención integral en barrios en crisis: el caso de Urban II La Mina". En AAVV: Los procesos urbanos postfordistas. *Actas del VIII Coloquio de Geografía Urbana*. Asociación de Geógrafos Españoles, Universitat de les Illes Balears, Palma de Mallorca.

GUTIÉRREZ PALOMERO, Aaron (2009a): "El mètode Urban i la seva difusió com a valor afegit principal de la iniciativa comunitària". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 53, pp. 47-67.

GUTIÉRREZ PALOMERO, Aaron (2009b): "La Unió Europea i la regeneració de barris amb dificultats. L'acció de la Iniciativa Comunitària URBAN i la construcció d'una política urbana comunitària". Tesis doctoral. Universitat de Lleida. http://www.tesisenxarxa.net/TDX-0208110-180516/index_cs.html

HALPERN, Charlotte (2002): "What is so special about the European integration? Focussing on the conditions for an external innovation to challenge interests and representations at the local level: the implementation of the Community Initiative URBAN in Berlin (1994-1999)". Comunicación presentada en la Conferencia de EURA *Urban and Spatial European Policies: Levels of Territorial Government*, Turín,18-20 de abril de 2002.

JANIN-RIVOLIN, Umberto; FALUDI, Andreas (2005): "The hidden face of European spatial planning: innovations in governance". *European Planning Studies*, Vol. 13, núm. 2, pp. 195-215.

LUPTON, Ruth (2003): *Poverty street*. Policy Press, Bristol.

PARKINSON, Michael (2005): "Urban policy in Europe: Where have we been and where are we going?". En ANTALOVSKY, Eugen; DANGSCHAT, Jens S.; PARKINSON, Michael (eds.): *European metropolitan governance. Cities in europe: Europe in cities*. Europaforum Wien, Viena.

PRESIDENCIA ALEMANA DE LA UE (2007): *Leipzig Charter on Sustainable European Cities*. Documento aprobado en el Consejo Informal de Ministros europeos de políticas urbanas y territoriales. Leipzig, 24 y 25 de mayo de 2007.

PRESIDENCIA FRANCESA DE LA UE (2008): *European survey. Levels of public action for the development of sustainable cities*. Documento aprobado en 6 de noviembre de 2008.

SASSEN, Saskia (2000): "Cities in the global economy". En Browning, Gary K.; Halcli, Abigail; Webster, Frank (eds.): *Understanding contemporany society. Theories of the present*. SAGE, Londres.

TOFARIDES, Maria (2006): "Government and governance in the European Union: Local experiences of european urban policy". En DORIA, Luigi; FEDELI, Valeria; TEDESCO, Carla (eds.): *Rethinking european spatial policy as a hologram. Actions, institutions, discourses*. Ashgate, Aldershot.

URBAN FUTURE (2005): "The Acquis Urban. Using citie's best practices for european cohesión policy". Declaración de las ciutats y de los actores de URBAN en la conferència *Urban Future*. Saarbrücken, 8 y 9 de junio de 2005.

VAN DER BERG, Leo; BRAUN, Erik; VAN DER MEER, Jan (eds.) (2007): *Nacional policy responses to urban challenges in Europe*. Euricur, Ashgate, Aldershot.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan:
AGE
UNIVERSIDAD DE OVIEDO
UC UNIVERSIDAD DE CANTABRIA
Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

LA EXTENSIÓN DE LA CENTRALIDAD INTRAURBANA A PARTIR DE LAS OPERACIONES DE REFORMA

Juan Jesús LARA VALLE
Departamento de Geografía Humana
Universidad de Granada

Resumen

La dinámica urbana de la ciudad de Granada, en las últimas décadas, ha tenido uno de sus focos de atención en la recuperación y revitalización de espacios de suelo urbano, cuya funcionalidad tradicional estaba en crisis. El PGOU del 2000 inventarió un total de 40 áreas de reforma. Entre ellas se encontraban una serie parcelas pertenecientes a tradicionales equipamientos urbanos como el antiguo Parque de Bomberos, el antiguo Estadio de los Cármenes y unos terrenos del Ministerio de Defensa, en los que se incluían unas casas de mutilados de guerra y cuarteles, desafectados por el Ministerio; todas ellas ubicadas en uno de los distritos más próximos al Centro Histórico, con enormes posibilidades de crear en ellas una nueva centralidad.

Esta comunicación pretende mostrar el proceso de recuperación, los resultados urbanísticos de algunas de estas operaciones, los mecanismos a través de los cuales se ha pretendido alcanzar el objetivo de la extensión de la centralidad que las ha inspirado, como objetivo final de las mismas, y sus impactos en la trama urbana.

Palabras clave: Renovación urbana. Planes Especiales de Reforma Interior. Centralidad urbana. Accesibilidad. Política urbana.

1. Introducción

Las operaciones de reforma en suelo urbano han constituido uno de los principales ejes sobre los que ha girado la política urbanística de la ciudad de Granada en las dos últimas décadas. Así se desprende de los documentos de planeamiento que han definido el marco de referencia de la estrategia urbana de estos últimos veinte años.

La publicación, en 1986, del PGOU de Granada representaba el primer plan inspirado en principios democráticos y en unas líneas de actuación urbanística radicalmente diferentes a las de la etapa precedente, representadas por el PGOU de 1973. En este, la política de conservación y revitalización del Casco Histórico tenía poca fuerza, frente a la que propugnaba el carácter expansionista de la ciudad, de ahí que la evaluación crítica que se ha hecho del mismo destaca que "*en el terreno de los hechos supuso la supeditación del desarrollo urbanístico al desarrollo económico, consagrando el valor especulativo del mercado del suelo, al establecer unas tipologías edificatorias y unas fórmulas de*

aprovechamiento de la edificabilidad, que en lugar de reconocer el casco consolidado (la ciudad histórica) la entendían en función de la disponibilidad económica del suelo".[1]

El P.G.O.U. de 1986, en cambio, convierte uno de sus principales ejes de actuación en "la mejora de la ciudad actual". Así se reconocía en la Memoria que "*uno de los objetivos centrales del P.G.O.U. es la mejora de la ciudad actual, revitalizando la funcionalidad, como organismo urbano, de la ciudad históricamente consolidada y frenando el proceso de degradación y transformación de esta hasta alterar su imagen y significados históricos.*".[2]

La superficie incluida en este Plan, como *áreas de actuación*,[3] rebasaba el millón de m^2 (1.018.191), de los cuales 766.037 m^2 irían destinados a espacios libres, equipamiento y dotación de nuevo viario y el resto para la construcción de 2.631 viviendas. Entre sus logros más importantes, se cuentan la ordenación, para usos residenciales, de los terrenos de la Real Sociedad de Tenis, en el Paseo del Violón y los terrenos de la Campsa, en el Camino de Ronda. Pero, en este período, las grandes operaciones de reforma, que suponen la ordenación integral de las áreas afectadas, son menos, frente al gran número de actuaciones, distribuidas por toda la ciudad, que pretenden, particularmente, el reequipamiento de la ciudad, con la obtención de espacios libres y zonas verdes y sobre todo, el esponjamiento del sistema viario mediante la apertura de nuevos viales.

Esta manera de proceder se asienta en el convencimiento de la necesidad de instaurar una política de protección del patrimonio arquitectónico, en una ciudad, que ha sufrido, con demasiada frecuencia, los desmanes de la especulación. Por ello, los fines de las reformas tendrán más que ver, en esta época, con la recuperación de valores estéticos urbanos, con la búsqueda de una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos o con el mantenimiento de las señas de identidad de los lugares urbanos que tan necesarios se tienen para el fortalecimiento de la memoria colectiva de los ciudadanos.

El PGOU de 2001 ofrecerá un nuevo marco en la política urbana de operaciones de reforma, aunque mantendrá esta misma línea de actuación, abogando por un mejor aprovechamiento del tejido ya construido frente a las tendencias expansionistas. Las palabras, en la presentación del Plan, del entonces Alcalde de la ciudad, el socialista José Moratalla, son claras: "*Aspecto fundamental del Plan es la limitación del crecimiento de la ciudad a favor de la protección del*

[1] P.G.O.U. 2000 Granada. Memoria. Pág.41
[2] P.G.O.U. 1986. Granada. Memoria. Pág. 43.
[3] El Plan definía un área de actuación aquella que exigía un cambio de la situación actual y la redacción de una figura de planeamiento, la aprobación de un sistema de gestión e inclusive la precisa delimitación del área y de sus unidades de cara a la ejecución.

territorio circundante y la protección y revitalización de las áreas históricas.".

A diferencia del período anterior, Granada cuenta ahora con un Plan Especial del Centro Histórico aprobado, lo que permitirá, a los redactores del nuevo Plan, establecer la diferencia en suelo urbano entre el área ocupada por el Centro Histórico y las áreas circundantes. Esta diferenciación permitirá poder seguir apostando por una política de protección y revitalización (mediante políticas de rehabilitación) del patrimonio arquitectónico en el área del Centro Histórico, mientras que se configura una política de operaciones de reforma integral o de renovación urbana en áreas próximas a dicho centro, de las que se presupone pueden convertirse en nuevas zonas de centralidad.

2. Objetivos, fuentes, metodología y ámbito de estudio

Cuando se emprenden operaciones de reforma urbana el primer problema a resolver es el de su justificación. Resulta necesario convencer a los ciudadanos de su utilidad o conveniencia. Máxime cuando se trata de actuaciones sobre áreas "sensibles", sobre las que pesan valores culturales, arquitectónicos, paisajísticos o simbólicos que pueden irse al traste con una operación de renovación. Por ello, los argumentos que se utilicen, para llevarla adelante tienen que ser bien elegidos. Deben de verse como razones que incidan con fuerza en las grandes ventajas que tales operaciones acarrearán a la ciudad en su conjunto y a las áreas afectadas en particular. Este ejercicio de reflexión, que deben de llevar a cabo los gestores del desarrollo urbano, en este tipo de operaciones, resulta particularmente necesario desde el momento en que ha aumentado considerablemente la sensibilización ciudadana sobre la protección y conservación del patrimonio arquitectónico y urbano. De ahí la necesidad de arbitrar todos los medios y de escoger bien las estrategias para desactivar cualquier tipo de obstáculo que, una vez adoptada la decisión de la reforma, pueda impedir llevarla adelante. En consecuencia, el primer objetivo, propuesto en este trabajo, ha sido el desvelar las estrategias y fines perseguidos con estas actuaciones. En este aspecto, aludiremos a dos escalas de análisis, una la que se refiere al conjunto de la ciudad y la otra la de cada área en concreto.

La consecución de los objetivos propuestos en las áreas de reforma conlleva el que las actuaciones se revistan de unas determinadas características en cuanto a su funcionalidad, fisonomía, o relación con el entorno, que son las que se presupone ayudarán a su desarrollo. Por lo tanto, el análisis de las características, en el plano funcional y morfológico, de algunas de estas operaciones de reforma, nos permitirán descubrir los mecanismos a través de los cuales las áreas afectadas, por el proceso de reforma, asumirán las nuevas funciones a las que han sido destinadas.

Finalmente, nos interesará evaluar algunos de los impactos producidos en el entorno urbano y en la percepción de los ciudadanos.

Para llevar a cabo este trabajo se ha recurrido, como principal fuente de información, a la consulta de los expedientes que contienen los P.E.R.I y los estudios de detalle de las áreas de reforma, tanto en lo que concierne al documento administrativo, como al de planeamiento, que se custodian en el servicio de Planeamiento y Gestión del Ayuntamiento de Granada.[4] Así mismo, ha sido de gran utilidad la consulta de la prensa local, básicamente el diario Ideal, en su versión impresa y digital, que ha permitido, a través de sus noticias, tomar el pulso de la opinión pública sobre tales actuaciones.

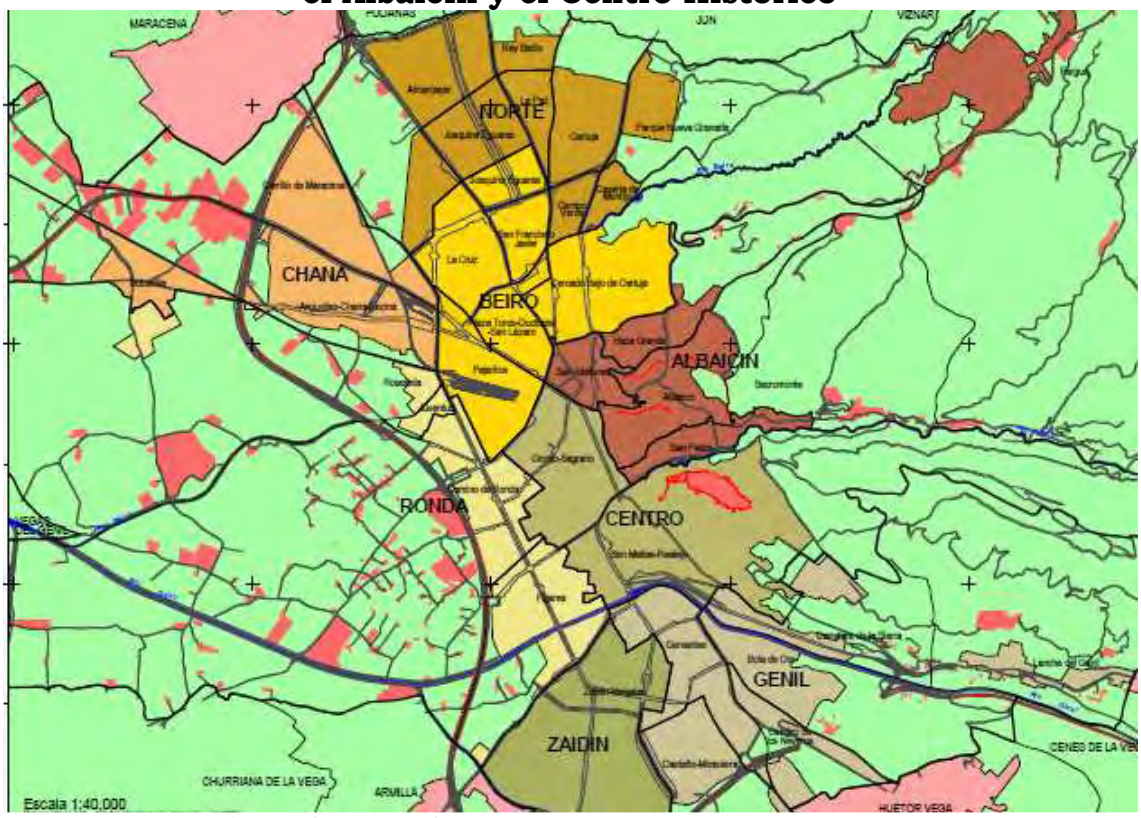
La metodología utilizada tiene un carácter inductivo y cualitativo. La observación, el análisis empírico de la realidad y de la documentación, en la que se contienen los hechos observados, mediante los procedimientos habituales de agregación de la información, clasificación, tabulación y representación gráfica y cartográfica, han sido los instrumentos para el análisis que nos han permitido ir elaborando los resultados y conclusiones a las que se llega finalmente. El uso de una metodología deductiva, analítica o cuantitativa que, con frecuencia, suele emplearse, para el estudio de fenómenos que están en la base de este trabajo, como son la manifestación de la centralidad y la mejora de la accesibilidad del espacio urbano, a partir del uso de los índices e indicadores correspondientes, nos ha parecido, para nuestra pretensión, en este caso, menos apropiada. En esta ocasión aludiremos a indicadores, que también son utilizados con frecuencia y gozan de una cierta tradición, como la especificidad de los nuevos usos que se implantan en el área (S. CHAPIN:1977; DANIEL, Peter & HOPKINSON:1987); el aumento del atractivo y de las condiciones estéticas del área (L.WINGO:1976). La variedad y características en las tipologías edificatorias; facilidad en los flujos circulatorios y mejora en las condiciones de accesibilidad e infraestructuras de transporte, como apertura de viales o implantación de parkings (LÓPEZ DE LUCIO: 2009: L.VECSLIR:2007: RÔMULO KRAFTA: 2008) o las propias características que definen el proyecto de regeneración, como la conectividad de la trama o la presencia de amplios espacios libres (NIETO DÍAZ: 2006; J. BORJA: 2009)

Respecto al ámbito de estudio se ha escogido el llamado Distrito Beiro. Como puede apreciarse en el mapa, es un área de la ciudad que se adosa a los distritos que componen el Casco Histórico (Centro y Albaicín). El distrito Beiro está formado por una serie de barrios, como Cercado Bajo de Cartuja, Doctores, La Cruz, Pajaritos, San Francisco Javier, desarrollados con posterioridad a la Guerra Civil. A pesar de que

[4] Queremos hacer público nuestro agradecimiento al personal de este servicio por excelente disposición, especialmente a Mari Paz Spinola Merino.

ocupa un gran área de la ciudad no es, sin embargo de los más poblados; de hecho, según los datos del Padrón del 2009, solamente cuenta con 26.590 habitantes, lo que le sitúa en el penúltimo lugar en volumen de población, solamente el Albaicín tiene una población menor. Y es que lo que ha caracterizado su funcionalidad urbana no ha sido tanto su desarrollo residencial cuanto la implantación de equipamientos y servicios. Porque, en efecto, la mayor potencialidad de este sector urbano es su envidiable posición geoestratégica dentro del conjunto urbano.

Figura 1. Localización del distrito Beiro, compartiendo límite con el Albaicín y el Centro Histórico



Fuente: Ayuntamiento de Granada

Como se ha dicho, la zona no solamente goza de las ventajas de estar íntimamente unida al Centro Histórico, sino que además se beneficia de una accesibilidad envidiable dado que se encuentra atravesada y estructurada por los principales ejes viarios que conectan la ciudad con el exterior, como es la Avda de Madrid y su prolongación en la carretera Jaén-Madrid y la Avda de Andalucía y su prolongación en la carretera de Sevilla, Málaga y Córdoba. Además de otros ejes de menor rango que la unen con los pueblos de la zona norte, como la carretera de Alfacar, la de Pulianas o la de Maracena. Esta característica es lo que determinará su desarrollo, principalmente, a partir de los años 40, como zona residencial, pero, sobre todo, como lugar ideal para la localización de los principales equipamientos que la

ciudad necesitaba en el orden sanitario (Hospital Clínico, Traumatología, Virgen de las Nieves) de ocio y deportivos (Plaza de Toros, Campo de Fútbol), docentes (Facultad de Medicina, Escuela de Enfermería) y de servicios administrativos e institucionales. Cuarteles (Mondragones, Cervantes, Artillería), Parque de bomberos, etc. (Cfr. GLORIA FERNÁNDEZ:1999, pp: 63-103)

La confluencia de estos factores geográficos, junto con el hecho de la existencia de importantes parcelas ocupadas por equipamientos que han perdido su razón de ser en dicha localización, serán motivos para que este distrito se elija como un área a transformar morfológica, social y funcionalmente.

3. Las operaciones de reforma urbana en el marco de la política urbana del actual P.G.O.U.

La importancia de las operaciones de reforma, en el marco de la política urbana, que impulsa el Plan del 2000, se pone de manifiesto, cuando se utilizan como justificación para realizar su puesta en marcha; así, se dice, el nuevo plan deberá "*establecer los criterios y condiciones que han de regir las importantes reformas interiores que se producirán como consecuencia de la disponibilidad de gran parte de las instalaciones dependientes de la desparecida Capitanía general de la IX Región Militar y el traslado de industrias que han quedado enclavadas en suelos residenciales*".[5]

El P.G.O.U. del 2000 definirá los siguientes ámbitos de desarrollo en suelo urbano: a) suelo urbano en situación normal, b) *áreas de reforma* c) ámbito de los Conjuntos Históricos, d) suelo urbano en transformación y mejora y e) suelo urbano en transición. Cada uno de ellos se determina por su localización geográfica y, sobre todo, por sus instrumentos de gestión: ejecución asistemática, planes especiales de reforma interior; Planes Especiales de Protección y Reforma; Planes Especiales de Reforma Interior y Mejora y Estudios de Detalle. El ámbito al que pertenecen las actuaciones que analizaremos corresponden a las llamadas áreas de reforma, definidas como "*aquellas áreas del Suelo Urbano en los que el Plan General, regulando su ordenación básica o precisa, prevé el posterior desarrollo de sus determinaciones mediante Estudios de Detalle o Planes Especiales de Reforma Interior que completen su ordenación detallada y que responderán a los objetivos específicos que en cada caso se señalan*".

Como objetivos, de carácter general, que se persiguen, se alude a la necesidad de conectar zonas urbanas, de conseguir una mejora calidad de vida, un reequipamiento pero, el objetivo específico más utilizado como argumentación será la creación de nuevas centralidades. "*La ciudad vista como un conjunto de barrios conduce a aprovechar las*

[5] P.G.O.U. Granada. 2000. Memoria, p. 16

oportunidades que determinados vacíos urbanos o el desmantelamiento de determinadas actividades han producido para constituir instrumentos prioritarios de transformación...efectivamente, hay determinadas zonas cuya irradiación puede superar el reducido ámbito vecinal y alcanzar transformaciones de mayor escala. Es en estas zonas donde se ha pretendido volcar todo el esfuerzo de reforma urbana del presente Plan General...tienen que ser zonas en las que se pueda realizar una nueva implantación urbana que actúe como foco regenerador o sea como una nueva centralidad urbana".[6]

Los datos que se recogen en el cuadro 1 vienen a demostrar como una de las principales finalidades de las reformas el desarrollo residencial, en su categoría de vivienda libre. Ni el desarrollo de nuevo viario, ni el reequipamiento representan un avance con respecto al Plan anterior, en cambio el incremento en la superficie edificable y número de viviendas casi dobla el volumen fijado en 1986.

Cuadro 1. Indicadores de áreas de reforma según PP.GG.

INDICADORES					
PLANES	**SUPERFICIE**	**E. LIBRES**	**EQUIPAMIENTOS**	**VIARIO**	**VIVIENDAS**
PGOU 1986	1.018.191	238.023	193.996	334.018	2.631
PGOU 2000	1.037.518	267.847	144.925	243.192	4.515
DIFERENCIA	+ 19.327	+ 29.824	-49.071	-90.826	+ 1.632

Fuente. P.G.O.U. 2000. Fichas Normativa Urbanística -E.P.

El Plan define un total de 40 áreas de reforma distribuidas por distritos, entre los que destaca el Beiro por el número, la superficie afectada y el valor de los parámetros de actuación (tabla); en él se encuentra una las cuatro grandes áreas de actuación que el Plan establece : a)*Operación Renfe*, b)*Operación Mondragones, Antiguo estadio de los Cármenes y Cárcel* c) *Operación sur* y d) *Operación Oeste*.

Cuadro 2. Indicadores de áreas de reforma en el P.G.O.U 2000

RESUMEN POR DISTRITOS									
Distrito	**nº areas**	**Sup. bruta**	**Sup. neta**	**m. edificables**	**Equip. cesión**	**Espa-cios libres**	**Viviendas**	**Libres**	**VPP**
ALBAYZIN	3	40.648	31.656	18.824	2.577	10.608	112	112	0
CHANA	7	194.303	176.365	118.354	28.181	41.916	526	526	0
GENIL	7	111.597	74.533	53.774	10.331	34.661	287	287	0
ZAIDIN	5	22.970	20.200	20.440	1.500	9.656	197	197	0
RONDA	5	42.204	37.279	44.998	11.828	4.035	392	392	0
BEIRO	10	340.867	283.991	188.042	36.200	115.541	1.444	670	774
NORTE	3	284.929	284.929	83.461	54.308	60.430	1.557	439	1.118
TOTAL	**40**	**1.037.518**	**908.953**	**527.893**	**144.925**	**276.847**	**4.515**	**2.623**	**1.892**

Fuentes. P.G.O.U. Granada 2000. Normas Urbanísticas. Elaboración propia

[6] Memoria. P.G.O.U. Granada 2000. p.83

Figura 2. Localización de áreas de reforma en el Distrito Beiro

Fuente: Elaboración propia

4. La renovación en instalaciones militares y de servicios: una nueva centralidad en la zona del Beiro

De las diferentes actuaciones programadas en el distrito Beiro no todas han finalizado. Las dos más importantes, por el área afectada, son las pertenecientes a los cuarteles y a los terrenos de Renfe; esta ni siquiera se ha iniciado y la de los cuarteles se encuentra en diferentes fases de desarrollo; en cambio si han terminado la del antiguo Campo de los Cármenes y la del parque de Bomberos.

De los datos contenidos en el cuadro 3 se deduce que las actuaciones sobre los terrenos de Defensa son en cuanto a superficie afectada, después de los terrenos de Renfe, las más importantes de todas las planificadas para el distrito Beiro. Y las más significativas en cuanto al volumen de viviendas a construir en ellos y a la obtención de terrenos para equipamientos; en este último aspecto nada menos que el 75 % del nuevo equipamiento del distrito se obtendrá de las propiedades de Defensa.

El proceso de esta actuación se inicia con la firma de un convenio entre el Ayuntamiento y el Ministerio de Defensa, cuyo texto definitivo fue aprobado por el ayuntamiento en el pleno de 27 de noviembre de 2001. El Ministerio se compromete a transmitir al ayuntamiento el pleno dominio del Hospital Militar, los terrenos de las Eras de Cristo, Cuartel de Artillería, Parque de Automovilismo, desalojo y desafectación del Cuartel de los Mondragones. Por su parte el Ayuntamiento llevaría a

cabo la redacción del PERI, la cesión de aprovechamiento al GIED (Gerencia de Infraestructura y Equipamiento de Defensa) y la cancelación del expediente de venta forzosa de una serie de parcelas por incumplimiento del deber de urbanizar.

Cada uno de los ámbitos de actuación correrá diferente ritmo en su desarrollo. El PERI, redactado en el 2002, fue aprobado definitivamente el 28 de marzo del 2003. En el 2004 se aprueban definitivamente los proyectos de reparcelación de cada uno de los espacios. En el 2005 se procede a la rehabilitación de los pabellones del Cuartel de los Mondragones para su utilización por el Ayuntamiento. En el 2006 se realiza la actuación sobre las Eras de Cristo, para su conversión en un parque público. En el 2008 se aprueban los proyectos de urbanización y estudio de detalle del Cuartel de Artillería y la aprobación definitiva del Plan especial del parque de Automovilismo, al mismo tiempo que se fijan plazos para que se lleve a cabo la urbanización que queda pendiente en los Mondragones y Automovilismo.

Los fines urbanísticos que se plantean se insertan en la pretensión de crear un nuevo centro en la zona norte, para ello, por un lado, se ordena la articulación de las diferentes zonas urbanas, limítrofes con las áreas de actuación, completando y dando continuidad a la trama urbana y, por otro, se impulsa el desarrollo del uso residencial, destinado a viviendas de protección pública y obtención de espacios libres en el Cuartel de Artillería y Parque de Automovilismo y la obtención de espacios libres, equipamientos sociales y deportivo en el Cuartel de los Mondragones y Eras de Cristo.

Cuadro 3. Aprovechamientos urbanísticos áreas de reforma

APROVECHAMIENTOS DE LOS TERRENOS DE DISTRITO BEIRO SEGÚN PGOU 2001									
Áreas Reforma	**Sup. Bruta**	**Sup. Neta**	**M² Edif.**	**Total Aprov.**	**Total Vivi-endas**	**VPP**	**Equip. Cesión**	**Esp. Lib.**	**Viario**
P. Automovilismo	22.708	15.511	10.540	10.540	106	74	0	10.770	7.722
C.Mondragones	89.170	86.802	51.696	45.696	383	269	24.000	21.711	23.289
C. Artillería	7.379	7.379	4.292	4.292	43	30	0	1.382	3.136
Eras de Cristo	3.385	2.621	1.692	0	0	0	3.385	0	0
Total terrenos Defensa	**122.642**	**112.313**	**68.220**	**60.528**	**532**	**373**	**27.385**	**33.863**	**34.147**
Estadio de los Carmenes	19.700	19.700	19.856	19.281	193	0	1.150	8.587	5.769
P. Bomberos	3.850	3.553	5.140	5.140	51	0	0	571	709
E. Andaluces	144.772	107.409	30.405	27.009	63	0	1.698	63.434	61.656
Talleres Renfe	42.321	33.497	56.415	55.615	556	401	1.601	8.248	19.422
Bª S. Francisco	3.010	3.010	2.078	1.368	8		1.875	838	185
Puente Ronda	4.572	4.509	5.928	4.060	41	0	2.491	0	888
TOTAL	**340.867**	**283.991**	**188.042**	**167.573**	**1.444**	**774**	**36.200**	**115.541**	**121.703**

Fuente. PGOU Granada 2001. Normas urbanísticas. Elaboración propia.

De las cuatro actuaciones planificadas sobre los terrenos de Defensa, se encuentra terminada la de las Eras de Cristo, mientras que

los Mondragones y Parque de Artillería están en desarrollo, y no se han iniciado las obras del Parque de Automovilismo.

La recuperación del área de *los Mondragones* fue la primera en iniciarse. El Plan mantenía la conservación de los pabellones militares, por considerarlos que era una edificación que forma parte de la historia y de la imagen de la zona. La rehabilitación se desarrollará, durante, el 2005, en tres fases. Concluyendo en el 2006, momento en el que fueron trasladados a estos edificios los servicios de Bienestar Social, Padrón, Tráfico, Gestión de impuestos…del Ayuntamiento.

Los elementos en los que se confía sirvan para conseguir esa nueva centralidad están, por tanto, en la nueva funcionalidad que se asienta y en los criterios de ordenación urbanística que se implementarán. En este aspecto destaca la apertura de una nueva vía que discurre aproximadamente paralela a la Ribera del Beiro; el desarrollo de una nueva edificación en bloque abierto y en alineación para viviendas unifamiliares y, finalmente, un gran parque, equipamiento deportivo y parking que dotarán a la zona de las condiciones de mejora de la imagen urbana y accesibilidad propias de un área central.

Figura 3. Ordenación de los terrenos de los Mondragones y pabellón rehabilitado

Al mismo tiempo, en el entorno del área, se llevarán a cabo otras actuaciones tendentes a conseguir un cambio de imagen y una mejora en la accesibilidad funcionamiento de los flujos circulatorios. En el nudo en el que confluyen las dos arterias principales se embellece con una rotonda y la implantación de una gran fuente, mientras que la mejora de la accesibilidad se desarrolla mediante la permisividad, en el eje de la Ribera del Beiro, de la circulación en sus dos sentidos. El gran parking, que debe acompañar estas operaciones, no ha podido ser construido todavía.

El siguiente ámbito de actuación será *Eras de Cristo*. Sobre los terrenos que habían estado ocupados por unas antiguas casas de

militares, mutilados de guerra, el PGOU había previsto el desarrollo de un tanatorio. Sin embargo, la exclusividad de Emucesa sobre este tipo de equipamiento hará que esta opción se desestime y los terrenos se destinen a la creación de un parque público, que será inaugurado a finales de 2006.

Las características de su diseño intentan crear una imagen de parque de tendencia vanguardista, acorde con los objetivos de generación de un nuevo paisaje urbano propio del siglo que comienza. Sus autores: Francisco J. del Corral y Federico Wulff hablan sobre el lugar y los flujos: "*El estudio de la movilidad y el uso de los espacios proponen la forma que, de este modo, surge sencillamente como límite de los flujos. Existen zonas de paseo que generan otras de remanso, se produce así el vacío central de estancia. Se construyen los perímetros de la zona de circulación y de la zona de remanso de dichos flujos*". (F. J. DEL CORRAL y F. WULFF:2007).

Figura 4. Eras de Cristo. Antiguas casas de mutilados de guerra y nuevo parque construido en su lugar

Junto a este parque, al otro lado de la Avda de Pulianas, se desarrolla la operación sobre el antiguo *Cuartel de Artillería*. Su tramitación ha sido lenta, si tenemos en cuenta que hasta el 2007 no se aprueba el estudio de detalle, que será modificado, todavía, en el 2009.

En este caso los objetivos del Plan eran la reordenación de las instalaciones de Defensa para uso residencial, destinado a viviendas de protección pública y obtención de espacios libres.

Lo más reseñable de esta actuación será la intensidad que introduce en el aprovechamiento del suelo y la modificación en los usos previstos. Como se refleja en el cuadro 4, la edificabilidad, el aprovechamiento lucrativo y, por tanto, el número de viviendas se ha incrementado notoriamente con relación a lo previsto en las previsiones del P.G.O.U.

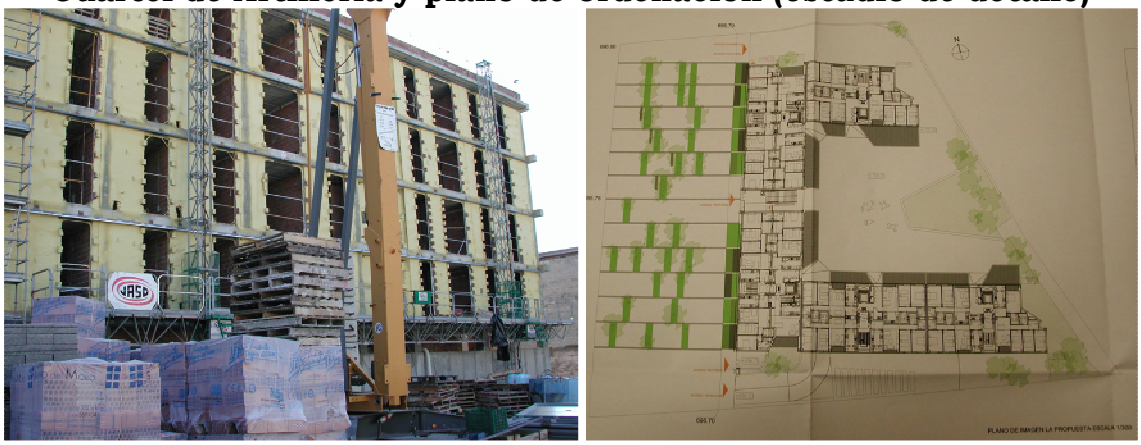
Terminará introduciéndose uso terciario que tampoco estaba previsto. Todo ello provocará la contestación y presentación de alegaciones por parte de ecologistas en acción y vecinos particulares.

Cuadro 4. Evolución de los parámetros de aprovechamiento en Cuartel de Artillería

PARÁMETROS COMPARATIVOS P.G.O.U. Y PLANES ESPECIALES AR PARQUE ARTILLERÍA			
Indicadores	**Parámetros PGOU 2000**	**Parámetros PERI 2003**	**Innovación modificación 2007**
Sup. bruta	7.379	7.375	7.375
M² suelo Aprovechamiento lucrativo	2.861	4.643	4.643
M² edificables	4.292	6.768	7.882
Aprovechamiento	3.690	3.553	7644,2
Viviendas VPP	30	6.768	68
Viviendas libres	13	0	0
Total viviendas	43		68
Tipología viviendas	RPBA	RPBA	RPBA
Altura ed.	3 plantas	4 plantas	5
Espacios libres	1.382	2.463	
Viario a reurbanizar	0	269	
Viario nuevo	3.136	0	
Total viario	3.136	269	
Total cesión	4.518	2.732	
Uso terciario			1.140.90
Uso	Residencial	Residencial	Terciario

Fuente: PGOU. Normas urbanísticas . PERI Terrenos de Defensa y Estudio de Detalle. Elaboración propia

Figura 5. Bloque de viviendas VPP que se construye en terrenos del Cuartel de Artillería y plano de ordenación (estudio de detalle)



Junto al Cuartel de Artillería se encontraban los terrenos ocupados por el antiguo *Parque de Bomberos*. El Plan había previsto en esta área desarrollo residencial y obtención de espacios libres. Como en el caso

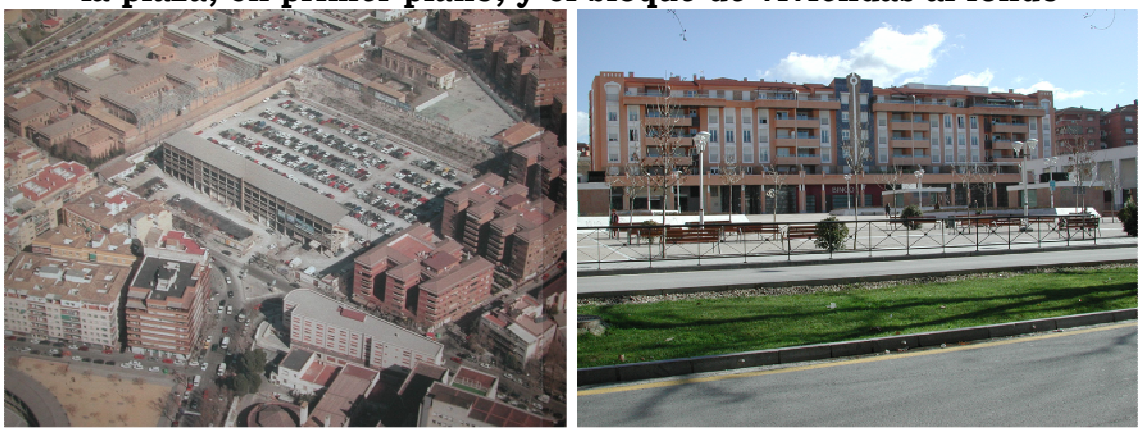
anterior, en este se transgredirán también los parámetros relativos a la altura de la edificación. Pero, sobre todo, destaca el cambio de uso. Las 51 viviendas previstas se convertirán en un Hotel de 4 estrellas, con un diseño arquitectónico y un tratamiento del lugar, en el que el espacio abierto juega un papel fundamental, lo que marca una impronta determinante en el paisaje. Se refuerza, de esta forma, el carácter de nueva centralidad que se quiere para la zona.

Figura 6. Ordenación de volúmenes de áreas de antiguo parque de bomberos y Artillería e imagen del Hotel Puerta de los Aljibes

Finalmente, la operación de reforma sobre el antiguo *Estadio de los Cármenes* parece desempeñar la función de nodo central, engarzando las áreas que acabamos de analizar con las de Mondragones y Automovilismo. Esta posición de máxima centralidad se pondrá de manifiesto a través del uso, de manera más generosa, de determinados indicadores, como la creación de una gran plaza, en torno a la cual se disponen los dos bloques de viviendas y bajos comerciales, la dotación de un gran parking, con capacidad para más de 800 plazas, y la instalación de un edificio para Centro Cívico.

Para acentuar aún más el carácter de nueva centralidad de este espacio, en las zonas inmediatas se desarrollarán algunas actuaciones complementarias tendentes a favorecer, por un lado, la accesibilidad y la movilidad y, por otro, el embellecimiento del entorno urbano. La accesibilidad quedará muy mejorada con la apertura de un paso subterráneo en el cruce de Severo Ochoa-Avda. de Madrid con la Avda. de la Constitución, con ello se paliaba un punto de congestión muy importante. Por otro lado, la mejora del entorno vendrá del arreglo de todos los viales que confluyen en estas áreas. Cardenal Parrado, Avda. de Pulianas, Avda. de Madrid y la creación de una fuente en el punto de intersección de la Vda. Dr. Oloriz y Avda Madrid, justo enfrente de la nueva plaza de los Cármenes.

Figura 7 Estado de los terrenos del antiguo Estadio de los Cármenes con anterioridad a su remodelación e imagen actual con la plaza, en primer plano, y el bloque de viviendas al fondo



5. Conclusiones

En tanto que las operaciones de reforma, que se han analizado, no han terminado totalmente, resulta difícil realizar una valoración cabal de sus repercusiones funcionales, sociales o urbanísticas; esto no impide, sin embargo, apuntar ya algunos logros alcanzados o imaginar posibles problemas que se presentarán en el futuro.

Ateniéndonos a los indicadores utilizados para la consecución de la centralidad, que podemos clasificarlos en: indicadores de funcionalidad, accesibilidad, ambientales, sociales, paisajísticos y arquitectónicos, hemos observado, a lo largo de este análisis, que todos han sido puestos en práctica en las diferentes actuaciones. En el caso de los nuevos usos centrales destaca, sobre todo, la implantación de los servicios municipales en los Mondragones, la creación del Hotel Puerta de los Aljibes, en los terrenos del antiguo parque de Bomberos o las galerías comerciales en Residencial los Cármenes.

Respecto a los indicadores de accesibilidad y movilidad se concretan en la creación de parkings públicos, en el caso de los Cármenes y Mondragones, o privados, en las actuaciones de Cuartel de Artillería y Parque de Bomberos. La mejora de la movilidad se ha centrado tanto en la reordenación del tráfico como de viales, pero falta por acometer las reformas más importantes contenidas en el PERI.

En relación a los indicadores arquitectónicos y urbanísticos se ha conseguido introducir nuevas tipologías, de cuidado diseño, como la del Hotel Puerta de los Aljibes, o mantener las existentes con valor arquitectónico e histórico, como en el caso de los Mondragones; igualmente la trama urbana se ha visto mejorada con la introducción de nuevos espacios públicos, destacando la plaza de los Cármenes y el Parque de las Eras de Cristo. Todo ello ha repercutido en una notable mejora de la imagen urbana de este sector.

Los problemas, que se pueden aventurar, vendrán como consecuencia de la intensificación en el aprovechamiento residencial del espacio y en una mayor segregación social, como consecuencia del mayor número de viviendas en régimen libre que se han edificado, con unas características sólo al alcance de clases medias altas.

Bibliografía

AYUNTAMIENTO DE GRANADA. *Plan General Municipal de ordenación Urbana 1985*. Granada

AYUNTAMIENTO DE GRANADA. *Plan General de ordenación Urbana de Granada. 2000.*

BORJA, Jordi (2009).-"Estrategias urbanas: hacer ciudad en la ciudad y hacer ciudad en las zonas suburbanas". Universitat Oberta de Catalunya.

CORRAL DEL CAMPO Francisco J. del, WULFF BARREIRO Federico (2007). "Parque público en las Eras de Cristo". *Neutra: revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental*, Nº. 15, 2007 , págs. 148-149

CHAPIN Stuart F. (1977): *Planificación del uso del suelo urbano.* Col. Urbanismo. Ed. Oikos-Tau. Barcelona.

DANIEL, Peter and HOPKINSON, Michael. (1987).: *The Geography of Settlement.* Oliver and Boyd. Edimburg.

FERNÁNDEZ, Gloria (1999): *Nueva Granada. Destrozo de un paisaje*. Colección Granada y sus barrios. Nº 2. Edita Caja General de Ahorros.

KRAFTA, Rómulo (2008). "Fundamentos del análisis de centralidad espacial urbana"- *Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos* No. 2, diciembre 2008, pp. 57-72.

LICNERSKI, Joao Ricardo (2005)"Las grandes intervenciones urbanas como espacio de centralidad". Universidad Politécnica de Valencia.

NIETO DIAZ, Maria Antonia (2006) "Una nueva centralidad para el sur de Amsterdam: el proyecto Gershwin dentro del Plan Zuidas". *Urban* Nº 11, 2006 , pags. 84-93

VECSLIR, Lorena: (2007).- "Paisajes de la nueva centralidad". *Urban* 12

WINGO Lowdon (1976): *Ciudades y espacio.* Oikos-Tau. Barcelona.

EL NUEVO PAISAJE EN LEÓN, MÉXICO: EL FORUM CULTURAL GUANAJUATO

Carlota Laura MENESES SÁNCHEZ
José de Jesús CORDERO DOMÍNGUEZ
Departamento de Estudios Culturales
Universidad de Guanajuato

Introducción

La ciudad de León, Guanajuato en México, es importante en la región, no solo por la economía generada por la curtiduría y el calzado, sino además por la transformación urbana de la propia ciudad. Esto da por consecuencia que en León se producen nuevos paisajes, los cuales tienen características peculiares, surgidas por la dinámica socioeconómica que se encuentra inmersa en el marketing de inversiones nacionales y extranjeras a la ciudad.

Esta comunicación comprende el análisis y la descripción de los paisajes tradicional, los otros paisajes, el paisaje cultural y el de los espectáculos que se han producido en la historia de la ciudad, pero se hace especial énfasis en el paisaje cultural, como el nuevo baluarte de la ciudad, para enfatizar que León, es una ciudad con calidad de vida y a la altura de sus propias contradicciones urbanas.

Esta producción de paisajes aislados e inconexos no es un fenómeno exclusivo de León, se realiza cotidianamente en México, Latinoamerica y Europa por citar algunas regiones. Es parte de la carencia de una visión integradora, planificadora de los administradores las ciudades. El nuevo actor en la ciudad son las empresas inmobiliarias, que a placer hacen suya la ciudad ante la complacencia de las autoridades municipales y en detrimento del medio ambiente.

Esta comunicación es parte del proyecto de investigación *Los paisajes culturales en Guanajuato*, para esta ponencia aborda solamente el avance de investigación de los paisajes tradicional, cultural y habitacional de forma descriptiva de la ciudad de León, a partir de la observación pasiva de los lugares donde se evidencian los paisajes antes mencionados. Este trabajo etnográfico se realizó durante los meses de octubre y noviembre de 2009. La consulta hemerográfica se realizó desde octubre de 2009 a febrero de 2010.

1. Paisaje Tradicional

Los orígenes del paisaje de la ciudad de León, se remontan a iniciar como una villa del bajío, con la presencia de la armada española en el territorio Nuño de Guzmán y sus aliados purépechas vadearon el río Lerma (2 de febrero de 1530), llamando al sitio "DE NUESTRA SEÑORA".

> «Juan Bautista Orozco fundó la Villa de León, el 20 de enero de 1576, realizando el primer trazo de la Ciudad e instalando el primer ayuntamiento, cumpliendo de esta manera la orden del Virrey Martín Enríquez de Almanza. El día 12 de Diciembre de 1575 el Valle de nuestra Señora, y cambia su denominación por ciudad de León» (Labarthe M. 2000:40).

Para 1580 León es elevado a la categoría de Alcaldía Mayor, separándola de Guanajuato, y asignándole a su jurisdicción un amplio territorio, que comprendía desde La Sierra de Comanja al río Lerma, con la extensión de los municipios vecinos de San Francisco del Rincón, Purísima de Rincón (Purísima de la Concepción), Ciudad Manuel Doblado (San Pedro Piedra Gorda), Huanímaro, Abasolo, Cuerámaro y Pénjamo.

La historia de la Ciudad de León, muestra los distintos cambios de paisaje urbanos que ha tenido la ciudad.

Del paisaje tradicional, actualmente existe el centro histórico de la ciudad, que comprende la Presidencia Municipal (antiguo colegio del seminario de los Padres Paulinos, quiénes abandonaron la ciudad para 1860).

> « Los solares para huerta se señalaron al poniente de la villa cerca del arroyo de Señora. La Dehesa boyal, en donde la población pudiera abastecerse de leña y alimentar a los animales, se ubicó al norte de la villa, y hacia el camino de Comanja. La tierra de cultivo se demarcó entre el Cerro Gordo y la Loza, la que se subdividió como propiedad particular entre los vecinos. El ejido se situó al sur; eran tierras sobre las que decidía el ayuntamiento.» (LABARTHE M. 2000:48).

También se encuentra la Catedral Basílica de Nuestra Madre Santísima de la Luz, construida en estilo barroco y neoclásico, para 1746. El Teatro Manuel Doblado, es otra edificación que también conforma el paisaje tradicional de la ciudad de León, construido por el arquitecto José Noriega (1880), como un espacio abierto se localiza el Jardín de San Juan de Dios, interesante ex convento juanino (orden de San Juan de Dios), que conforma uno de los barrios más importantes de la ciudad de León, contempla un templo de estilo barroco (s. XVIII), construido por el Fray

Pedro Mariano, espacio importante durante la época de la revolución mexicana. Finalmente el Templo Expiatorio, dedicado al Sagrado Corazón de Jesús, de estilo gótico (1921) construido por Padre Bernardo Chávez.

Las edificaciones de uso habitacional, son pocas, porque la mayoría, han modificado su uso, al comercial., por el ejemplo la CASA DE LAS MONAS, edificación neoclásica con algunos elementos formales de estilo art nouveau, por órdenes de Don Manuel Guedea Caraza y su esposa Doña Octaviana Portillo y Martín del Campo, cuya edificación es una copia de un proyecto de casa habitación de Alemania,

2. Los otros paisajes

En la ciudad de León, destaca en la industria de la curtiduría y el calzado, desarrollando otro tipo de paisaje, un ejemplo la Zona Piel, y que según información del la Secretaría de Desarrollo Económico genera este tipo de industria el 3% del PIB del municipio de León. (Gobierno del Estado de Guanajuato, Periódico "la prensa", 20 de junio 2008).

La zona piel se encuentra delimitada por 45 manzanas, conformada por pequeñas plazas, dónde se vende calzado para toda la familia, a precios de fábrica, directamente del productor; sin intermediario. (Datos extraídos de trabajo de campo); zona cercana al FORUM CULTURAL.

Así como el que corresponde al de la Central Camionera, conformada por la actividad de los hoteles cercanos a ésta, con categorías de una o dos estrellas, y que dan alojamiento a los usuarios de la zona Piel de manera temporal (algunas veces, de un solo día), las fondas y los restaurantes cercanos al espacio, complementan el servicio al visitante, pero también al paisaje. A partir del año 2000, se dio un suceso interesante en la conformación del paisaje, se implemento por parte de la línea de autobuses CHIHUAHUENSE, los trayectos León-Puebla, y Puebla-León, con horarios, considerables para el transporte de las mercancías (calzado) hacia la zona del centro del país, las líneas más frecuentadas son el viaje de León-Puebla de las 23:45, y de Puebla a León de las 6:00 hrs. esta situación provoca que habitantes de la ciudad de Puebla, sean parte del paisaje de la Central Camionera ocasionalmente.

Los restaurantes y fondas, son también parte de este paisaje de servicios, los cuales son necesarios, para los usuarios tanto de la zona piel como de la central camionera; y al igual que los hoteles, los precios de sus servicios varían, según la categoría de cada uno de éstos.

El Barrio de Arriba es otro paisaje colindante del FORUM CULTURAL, es el PAISAJE DEL BARRIO TRADICIONAL se distingue por el sector curtidor, el cuál atraviesa actualmente, un grave problema, se está quedando solo.

«Las tenerías comienzan a removerse y otro grupo cierra de manera definitiva ante la crisis. En los antiguos espacios que ocupaban las tenerías, ha cambiado el paisaje, actualmente se encuentra canchas de fútbol rápido, tiendas, fondas y estacionamientos. La crisis de 2009, ha fomentado el cambio del paisaje» (MILENIO:Periódico, 2009).

Otro paisaje que se distingue cercano al FORUM CULTURAL, es el conformado por los servicios de bancos, el cual representa, un paisaje único, dónde las condiciones urbanas cambian y mejoran, presencia de Bancos como BBVA BANCOMER, BANAMEX, GRUPO FINANCIERO BANORTE, HSBC, BANCO DEL BAJÍO, SANTANDER SERFIN, SERFIN, GRUPO SCOTIABANK, son visitados a diario, por un número considerable de leoneses, para la realización de actividades financieras y administrativas. Estas actividades tienen consecuencias como son: el acelerado flujo vehicular, mayor delincuencia en esta zona, y la presencia de construcciones de estilo arquitectónico posmoderno e inteligente.

Los hoteles también conforman el paisaje de los servicios, y como se había comentado, a parte de los hoteles de 1 o 2 estrellas, (cercanos a la Central Camionera), existen los hoteles de 4 o más estrellas, los cuales se encuentran en la zona de los bancos dentro de la ciudad de León.

El paisaje del deporte, se encuentra constituido por NOU CAMP, un estadio de fútbol, cercano al FORUM CULTURAL, dónde el equipo de León o verdiblanco, como es conocido por los leones, ha jugado infinidad de veces, lo cual ha provocado que el paisaje tome características importantes, los días en que juega el equipo, el estacionamiento del estadio es insuficiente, para la cantidad de aficionados al fútbol y que asisten a disfrutar del "partido". La ciudad de León, queda vacía, los días en que "el equipo juega", y cuando termina el partido, las calles cercanas al NOU CAMP, se ven acopiadas por personas, quiénes caminan por las calles, en búsqueda de transporte para regresar a casa, a su realidad.

Los hermanos Jacobo y Abraham Batarse, empresarios coahuilenses del grupo BH Capital desde el 2008 son los dueños del NOU CAMP y actualmente la situación económica del inmueble es motivo de noticias en periódicos locales.

En cuanto al paisaje relacionado con viviendas, la ciudad de León, tiene definido una zonificación de usos de suelo, donde la vivienda es un factor importante, sobre todo para denotar la desigualdad social y económica, existente en la ciudad.

Pertenecen a un paisaje de vivienda de nivel económico bajo, Jardines de la Pradera, Hacienda de San José, las Joyas sur, los Naranjos, el Rosario entre otros. En el de nivel económico medio, encontramos a

Laderas de Jerez, habitacional del Coecillo, Villa residencial Arbide, la Martinica, Jardines de Santa Julia, y más.

Dentro del paisaje de vivienda alta, encontramos a los fraccionamientos de Lomas de Arbide, Valle del Campestre, Portones del Moral, Quinta los Naranjos, Loma Verde. (Dirección de Catastro Municipal, 2010)

Los paisajes de viviendas son contrastantes, tan diferentes pero son el reflejo de cómo se desarrolla la economía en el país.

3. Paisaje Cultural

La competencia entre las ciudades locales de Guanajuato por atraer inversiones, el marketing de la ciudad, con calidad de vida para los inversionistas, turistas y habitantes locales y regionales se crea un espacio que ofertara arte y cultura, es la razón por la cual, se diseña el llamado POLÍGONO CULTURAL, ubicado en la zona suroriente de la ciudad de León, que representa el mayor complejo cultural de la entidad en los últimos años, y que define algunas de las mayores preocupaciones de las administraciones estatales, proporcionar a los "leoneses" cultura.

El paisaje cultural se encuentra conformado por el FORUM CULTURAL que a su vez lo integra 3 espacios culturales, los cuales son: el Museo de Arte e Historia, La biblioteca estatal Wigberto Jiménez Moreno y la Unidad Académica para la cultura y las artes de la Universidad de Guanajuato, las instalaciones de la Feria y EXPLORA (Centro de ciencias), son los otros dos espacios, que conforman el polígono cultural. Los inmuebles son administrados por diferentes niveles de Gobierno, lo que obliga en algún momento, que a pesar de estar en un mismo espacio, el mantenimiento entre ellos sea diferente.

FORUM CULTURAL

Es un complejo cultural cuyo principal objetivo ampliar la oferta de servicios culturales en el bajío. Inaugurado en el 2006, conformado por el Museo de Arte e Historia de Guanajuato, la Biblioteca Estatal Wigberto Jiménez Moreno y la Unidad Académica para la cultura y las Artes, resultado del cumplimiento de una meta del 4 Compromiso de Gobierno, "Una educación durante y para toda la vida":

«La satisfacción de los aspectos de creación, preservación, difusión y apropiación de nuestra cultura es una necesidad manifestada por nuestra sociedad, es necesario instrumentar más y mejores acciones de impulso a la capacidad creadora y a la apropiación de los valores culturales." (ROMERO, J. 2000: 68)

La ciudad de León, Guanajuato siempre se ha caracterizado por tener una sociedad participativa con la intención de ver a su ciudad crecer. Lo

ha demostrado en el sector industrial, pero el área cultural y artística, hacía falta. El licenciado Roberto Plasencia Saldaña, conocido empresario de LA ciudad de León, preocupado por el desarrollo y crecimiento cultural de León, empezó a gestar el proyecto del FORUM CULTURAL GUANAJUATO, como un espacio de transformación de visión cultural de sus habitantes.

Una de las primeras decisiones que se tomaron, fue comprar los terrenos del Instituto Lux. La idea de comprar esos terrenos fue para asegurar un crecimiento adecuado del polígono urbano cultural (67 hectáreas).

MUSEO DE ARTE E HISTORIA DE GUANAJUATO

«Guanajuato se engalana con un nuevo Museo. Como parte del proyecto integral del FORUM CULTURAL GUANAJUATO, el Museo de Arte e Historia de Guanajuato abrió sus puertas aportando un espacio con nuevos recursos artísticos-culturales que enriquecerán la ya nutrida vida cultural del estado.» (CHÁVEZ, FORUM, 2008:11).

Inaugurado el 27 de noviembre de 2008, cuenta con una superficie de 22 mil 750 m2, distribuido en tres niveles. Cuenta con dos salas de exposiciones temporales, que sus nombres rinden homenaje a dos importantes artistas guanajuatenses: Luis García Guerrero y Feliciano Peña.

En el museo, desde sus albores, se establece un compromiso social al determinar una misión educativa que lleva implícita una visión estética, un compromiso con la educación que se manifiesta en el crecimiento del ser humano. Sabedores de nuestra labor, desde el ámbito museístico y de manera no formal, contribuimos al enriquecimiento de la comunidad y sus visitantes, estableciendo vínculos sociales, creando nexos institucionales y brindando una opción de formación integral.

«.. No se trata solamente de establecer un programa pedagógico más, sino, desde nuestra trinchera artístico-cultural, colaborar en el enriquecimiento del que nos visita.» (CHÁVEZ, FORUM, 2008:12).

El 10 de mayo del 2005 se comenzó la construcción del museo, el diseño fue realizado por el arquitecto Aurelio Nuño. El inmueble se anuncia como un "NUEVO ESPACIO PARA LA PROMOCIÓN DEL ARTE".

El espacio cultural alberga también a grandes artistas como el Mtro. Jesús Gallardo[1], quien tiene el proyecto de pintar un mural en la sala permanente del museo "su imaginario de Guanajuato", que consiste en 4 lienzos donde se encontraran los espacios "significativos" del Estado de

[1] Artista Guanajuatense, fundador de la escuela de Artes Plásticas de la Universidad de Guanajuato.

Guanajuato. El impacto cultural del museo, es alto, porque además de contar con un inmueble dentro de la corriente arquitectónica del postmodernismo, su creación está contemplada dentro de las líneas estratégicas del Plan de Gobierno de la administración actual 2006-2012.

BIBLIOTECA ESTATAL WIGBERTO JIMÉNEZ MORENO

Es un espacio donde se vincula la cultura milenaria del libro con las nuevas tecnologías, facilitando en diferentes formatos el acceso a la información a los usuarios del siglo XXI. Al consultar un libro contamos con herramientas para una grata percepción, para entender o juzgar mejor la realidad, a estar atentos a la vida. Se cuenta con una amplia selección bibliográfica.

El proyecto fue realizado por el arquitecto reconocido internacionalmente I.M. Pei. También se tuvo la intervención del arquitecto Steven Aquiles.

Actualmente la visita al espacio se manifiesta de manera constante, el tipo de usuario frecuente son alumnos del nivel medio y superior de instituciones cercanas al polígono cultural (primarias, secundarias y preparatorias). En el espacio se da la oportunidad que personas con capacidades diferentes, específicamente débiles visuales tenga un espacio de lectura, como es la SALA BRAILLE, lo cual provoca un gran número de personas con esta capacidad diferente como asistente a este espacio cultural, en promedio son 30-50 por día[2], la visita de este tipo de usuario. Además el espacio cuenta con accesos para personas con discapacidad motora y contempla una sala especial para niños con Síndrome de Down y autistas.

UNIDAD ACADÉMICA PARA LA CULTURA Y LAS ARTES

«La universidad es sitio de cultura donde se posibilitan algunos procesos de aprendizaje desde la enseñanza encaminados a la construcción de mundos posibles [...] se pretende que los profesionales sean gestores de procesos que contribuyan al desarrollo cultural de los pueblos» (RESTREPO, 1998:1-12)

Es por esto que la licenciatura en Cultura y Arte se inscribe en el humanismo, como valor educativo sustentado por la Universidad de Guanajuato[3].

Para la construcción de la UNIDAD ACADÉMICA DE CULTURA Y LAS ARTES de la Universidad de Guanajuato, se sometió a concurso el

[2] Información proporcionada por la Lic. Luz María Guadalupe Castañón Chavarría Coordinadora General de la biblioteca Wigberto Jiménez Moreno, Instituto Estatal de Cultura

[3] Art. 25 de la Ley Orgánica de la Universidad de Guanajuato

proyecto y se invitó aproximadamente a nueve arquitectos, quedando como ganador el arquitecto Augusto Quijano.

La Unidad Académica para la cultura y las artes, se comenzó a construir simultáneamente que la biblioteca, aproximadamente en los meses de agosto o septiembre del 2004.

La Unidad Académica para la Cultura y las Artes, fue inaugurada el 8 de septiembre del 2006, por el Presidente de México Lic. Vicente Fox Quesada y el Rector de la Universidad de Guanajuato Arturo Lara López, estuvieron presentes también el entonces Gobernador del Estado Mtro. Juan Carlos Romero Hicks, quien informo lo siguiente:

«El centro Cultura Guanajuato también lo integra un museo y un teatro, que junto a la Biblioteca y la Unidad Académica, estará concluido en julio del próximo año (2007), con una inversión total de Mil 525 millones de pesos» (CORREO, Periódico, 2006, portada principal)

4. Paisaje Habitacional

El fraccionamiento habitacional de "interés social" *Villas de San Juan*, ubicado en la porción nororiente de la ciudad, cuenta con 5,000 viviendas, con dimensiones de los lotes de 4.00 m de frente por 10.00 m de fondo, Dos habitaciones, un baño y con extensión de 42m2. Las condiciones de habitación son extremas y apretadas para el desarrollo de la vida de los habitantes. En sus inicios de la planificación del fraccionamiento fue diseñado para ser habitado por trabajadores municipales de León, pero fue rechazado.

En una segunda etapa de Villas de San Juan II, los lotes son de 4.5 m x 15.0 m de fondo, con opción a construir en la parte superior. Ante la demanda de vivienda, estas viviendas son adquiridas a través de financiamiento de INFONAVIT e ISSEG.[4]

En el año 2005 fue paulatinamente ocupado por habitantes de la ciudad de León y otras localidades, surgiendo el *paisaje de la pobreza*, de marginación, de la hacinación, de la ignominia de las políticas habitacionales del gobierno municipal de León.

Se observa cotidianamente los escenarios callejeros de la lucha por el agua, por el territorio de los jóvenes en pugna, de los robos a casas-habitación de robos, asaltos, estos escenarios confluyen en el paisaje de habitacional de los pobres, de los olvidados de las políticas de rescate del centro histórico, del poliforum para empresarios, de los centros comerciales…

[4] El infonavit es Instituto de Fomento a la Vivienda de carácter nacional e ISSEG es el Instituto de Seguridad social del Estado de Guanajuato

Conclusiones

Los diferentes paisajes que contemplamos día a día en la ciudad León, responden a momentos históricos y a las necesidades de ampliación, rentabilidad y de grupo y de clase de los empresarios locales y nacionales en conjunción con los políticos locales.

El *paisaje cultural* del Forum cultural enclavado en una zona de distorsiones del uso del suelo, por la especulación del suelo, por las políticas culturales empobrecidas por sus dirigentes, no logra que el habitante común de la ciudad de León se identifique con la cultura impuesta en el arte del museo, con la forzada lectura de la biblioteca y los escasos alumnos de la licenciatura en cultura y arte.

Los jóvenes se aferran a una cultura sin imposiciones, a un arte en constante movimiento, sin que esté *colgado* en una pared, inmóvil. Los jóvenes están inmersos en los productos que les producen placer inmediato e interno, ello dificulta la observación del exterior, del paisaje cultural montado como escenografía de imitación de una *ciudad global*.

Los paisajes culturales de la lucha por sobrevivir con las nuevas tradiciones y costumbres en cada colonia, en cada barrio, en cada día en la violencia de los policías municipales, del territorio de la venta de estupefacientes y de ilusiones.

Mientras el gobierno municipal de León y estatal de Guanajuato de corte de extrema derecha, duerme el sueño de los justos en alterar y modificar el paisaje de la ciudad, los edificios de valor histórico arquitectónico por crear los paisajes de la religiosidad al producir las plazas-atrio de dos inmuebles religiosos.

La transformación urbana de la ciudad de León, provista de paisajes contradictorios en pos de la legitimación del accionar de los gobiernos municipales con presidentes provenientes de la elite empresarial local, no es un fenómeno exclusivamente en el terruño, ya global convenientemente reciclado.

Bibliografía

ÁVILA, R. El derecho cultural en México. México. UNAM, 2000.

BREHM, F. Diseño curricular de la licenciatura en cultura y arte, Universidad de Guanajuato, 2005.

FORUM, publicación del Fórum Cultural Guanajuato, año 0 número 1, diciembre 2008. León, Gto.

GARCÍA, N. (com.). Políticas culturales en América Latina. México. Grijalva, 1987.

----------Culturas híbridas. México. Grijalbo, 1998.

GIMÉNEZ G. "La investigación cultural en México, una aproximación". México. UNAM, 2002.

LABARTHE M., Yo vivo en León, Presidencia Municipal de León, 2000.

PIEDRAS E. Ponencia presentada en el III Encuentro Internacional de Promotores y Gestores Culturales, Guadalajara, Jal., 26 al 30 de abril de 2005, fundamentada en su libro ¿Cuánto vale la Cultura? Contribución Económica de las Industrias Protegidas por el Derecho de Autor en México. México. CONACULTA, 2004.

Periódicos "EL CORREO", Medio comunicación del Estado de Guanajuato, años: 2006, 2009, 2010.

Periódico "MILENIO", Medio de comunicación del Estado de Guanajuato año 2009.

RESTREPO M., "Universidad mediadora de cultura", en Pensar Iberoamérica. Núm. 3, febrero-mayo 2003. pp. 1-12.

ROMERO HICKS, J. PLAN DE GOBIERNO 2000-2006, Gobierno del Estado de Guanajuato, México. 2006

SAVATER F. "El valor de educar". Colombia. Ariel, 2001.

UNESCO, Declaración Mundial sobre la Educación Superior en el siglo XXI: Visión y Acción. París.1998.

UNIVERSIDAD DE GUANAJUATO; Compendio Normativo de la Universidad, 1999, 2ª. Edición.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

RENOVACIÓN URBANA Y TURISMO CULTURAL EN LAS CIUDADES HISTÓRICAS ESPAÑOLAS[1]

Mª del Carmen MÍNGUEZ GARCÍA
Departamento de Geografía Humana
Universidad Complutense de Madrid

La actividad turística presenta múltiples dimensiones entre las que destaca su capacidad para modificar la morfología y el paisaje urbano. Este hecho se produjo en un primer momento dotando a las ciudades de espacios de acogida y alojamiento y, más recientemente, confiriéndolas de recursos y servicios que se ajustan mejor a las nuevas demandas de los visitantes culturales.

Esta comunicación se centra en el análisis de las transformaciones experimentadas en las ciudades históricas españolas en las últimas décadas, donde se han llevado a cabo importantes procesos de renovación urbana, mediante los cuales el turismo cultural se ha insertado –con diferente intensidad y acierto- en el tejido urbano, bien recuperando edificios y espacios públicos, o creando nuevos escenarios y recursos culturales, tales como palacios de congresos, auditorios, museos de arte contemporáneo, etc.

1. Introducción

Al terminar la primera década del s. XXI, las intervenciones realizadas en las ciudades históricas siguen siendo objeto de interés por parte de la comunidad geográfica, quien desde diferentes perspectivas han dedicado décadas a su estudio funcional, a sus problemas sociales, a los modelos de intervención, a las políticas y herramientas empleadas, así como a su propia identificación y contextualización. En este tiempo, la ciudad histórica ha sido definida como un espacio urbano caracterizado por concentrar gran parte de la riqueza urbanística, arquitectónica, paisajística, etnográfica… (TROITIÑO, 1998); debido a que son localidades que se han consolidado al acumular huellas históricas –a modo de palimpsesto- desde sus orígenes hasta el siglo XIX, momento en el que se reduce su ritmo de crecimiento (GARCÍA Y CALLE, 1998).

Pero estas ciudades también se caracterizan por ser espacios heterogéneos, de gran dinamismo, en los que conviven de forma activa las funciones tradicionales, como la residencial o comercial, con otras más recientes, como las culturales o las turísticas (TROITIÑO, 2002). Esa diversidad funcional no es sólo un elemento de significación y enriquecimiento, sino que ha generado tensiones en la gestión de la ciudad,

[1] La presente comunicación se integra en el proyecto de investigación *Dinámicas recientes y estrategias de intervención en destinos patrimoniales.* Ministerio de Educación y Ciencia. Plan Nacional de I+D+I (2004-2007). Ref: SEJ2006-10898/GEOG. Director: M.A. Troitiño.

al implicar un enfrentamiento de intereses entre los diferentes agentes que intervienen en ella. Tanto es así, que se puede destacar como otro de sus rasgos básicos el hecho de que se trate de espacios activos y vivos, núcleos vitales de nuestra sociedad, que reflejan los grandes cambios sociales y económicos de la historia, a los que se ha tenido que enfrentar y adaptar mediante multitud de intervenciones casi siempre cuestionadas (TROITIÑO, 1992).

Actualmente, nos interrogamos sobre las repercusiones que la actividad turística tiene en la estructura urbana de las ciudades históricas españolas, hecho que plantea numerosas preguntas que van articular la comunicación: ¿Qué tienen de particular para que resulten atractivas para la visita?; ¿Cuáles son las nuevas demandas turísticas y qué implicaciones territoriales tienen en estos espacios?; ¿Cómo se adaptan las ciudades históricas para satisfacer las nuevas demandas turísticas? y ¿Con qué grado de acierto se realizan esas intervenciones? Esta última cuestión se presentará a través del estudio de los casos concretos de los Reales Sitios de Aranjuez y San Lorenzo de El Escorial.

2. La actividad turística en la estructura urbana de las ciudades históricas

2.1 ¿Qué tienen las ciudades históricas para que resulten atractivas?

La riqueza histórica y artística, reflejada en la morfología y en el paisaje urbano, junto con la multifuncionalidad y el mantenimiento de actividades consideradas tradicionales le confieren singularidad e identidad a la ciudad histórica (CULOT, 1988). De forma que la ciudad en su conjunto, como algo más que la suma de edificios históricos, se establece como un tipo más de patrimonio (CALLE Y GARCÍA, 1998), haciendo de ella un espacio atractivo, no sólo para el estudio geográfico, sino también para el público en general. Esto las ha convertido y consolidado como uno de los destinos turísticos más importantes a escala nacional, objeto del desplazamiento de millones de personas al año; cifra que, obviamente, varía en función del año y de las fuentes consultadas (CALLE, 2002).

Este hecho que se percibe como positivo, puesto que asociamos la presencia del turismo a ingresos económicos, ha planteado en realidad nuevos retos en la gestión de las ciudades que durante las últimas dos décadas se han adaptado a la funcionalidad turística y cultural, intentando modernizarse sin perder la esencia que las hace atractivas. Para ello, las ciudades han de sufrir, entre otros, cambios funcionales y sociales, pero también físicos, al incorporar la nueva arquitectura en unos tejidos urbanos tradicionales sujetos a fuertes restricciones que van más allá de la mera normativa de ordenación urbana. Un gran desafío puesto que, como bien expresa el arquitecto Manuel González Galván, la inserción de nuevos elementos arquitectónicos en la ciudad histórica "debe tener como máxima

aspiración el logro de construcciones que, mostrando el espíritu de la época actual, no desdigan de sus predecesores y vecinos, y que antes bien, su primer mérito de modernidad se muestre tanto en su respeto a la tradición, como en una sobria y discreta actualización" (GONZÁLEZ, 1991: 95).

Tabla 1: Viajeros recibido por las principales ciudades históricas españolas en 2009

	Españoles	Extranjeros	TOTAL
Ávila	168.924	28.981	197.905
Burgos	251.960	104.746	356.706
Cáceres	184.582	24.525	209.107
Córdoba	419.947	243.072	663.019
Cuenca	157.041	29.355	186.396
Granada	764.162	619.401	1.383.563
León	306.662	57.787	364.449
Salamanca	432.323	139.308	571.631
Santiago de Compostela	363.423	203.389	566.812
Segovia	173.393	34.415	207.808
Toledo	324.163	121.227	445.390

Fuente: INE

Figura 1. Edificio del Centro de Congresos y Exposiciones "Lienzo Norte"*

Fuente: www.lienzonorte.es. * Construido por el arquitecto F.J Mangado en la ciudad de Ávila, frente a la muralla

Figura 2. Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León (MUSAC)*

Fuente: Fotografía de la autora. *Diseñado por E. Tuñón y L. Moreno Mansilla inspirándose en las vidrieras de la catedral de León. Premio Mies Van der Rohe de Arquitectura Contemporánea de la Unión Europea 2007

Las modificaciones van desde la renovación interna y la reorganización del espacio heredado hasta la incorporación de nuevas edificaciones, persiguiendo –de forma más o menos exitosa- la mejora de las condiciones de vida de su ciudadanía y de la imagen de la ciudad (TROITIÑO, 1992). Fines positivos, pero que no siempre son encarados de una forma correcta, lo que hace que las propias intervenciones realizadas *a priori* para solucionar un problema urbanístico o social, se conviertan en sí mismas en un conflicto que se suma al cambio experimentado por la sociedad al que tienen que dar respuesta. Precisamente la riqueza y la cantidad de matices que intervienen y enriquecen a estas ciudades, hacen que se dificulte su gestión, ya que hay que tener presente un sinfín de variables (temporales, espaciales…). Un juego de intereses difícil de entender y siempre cuestionado, en el que la opinión pública y los medios de comunicación hacen frente a los intereses políticos y económicos.

Figuras 3 y 4. Edificio de situado en la Plaza del Mercado Grande en Ávila, de Rafael Moneo

Rafael Moneo: «Habré podido no acertar, pero he respetado la monumentalidad de Ávila»

Entristecido por la polémica, pide a los abulenses «confianza y paciencia» al juzgar su proyecto del Mercado Grande. Confiesa que «dificultades hay en El Prado, del que espero salir airoso»

Fuente: Fotografía de la autora y titular de la sección de Cultura del diario ABC. 03/09/2003

Figuras 5 y 6. Edificio de Caja Granada de Campos Baeza en Granada

REPORTAJE

Un coloso para la historia del sur

El centro CajaGranada Memoria de Andalucía se alza como nuevo símbolo cultural

Una nueva puerta de entrada se abre en Granada. Es la Puerta de la Cultura. El conjunto arquitectónico diseñado por Alberto Campo Baeza es, como propuso desde su génesis el arquitecto, un "icono" de la Granada moderna. Un punto de referencia que está llamado a convertirse en el lugar de encuentro de culturas, sociedades, pensamiento, arte, historia y solidaridad. Es el Centro Cultural Caja Granada Memoria de Andalucía.

Fuente: www.disenosdeleste.blogspot.com y artículo del diario El País17/05/2009

2.2. ¿Cuáles son las nuevas demandas turísticas y qué implicaciones territoriales tienen?

Los cambios sociales y culturales han dado lugar a un nuevo tipo de turista que presenta unas motivaciones patrimoniales que hacen que se interese por los bienes monumentales (catedrales, palacios…) y también por los conjuntos urbanos, la arquitectura popular, el paisaje… (RODRÍGUEZ, 2001). Como se deprende de los numerosos estudios de público realizados por el grupo de investigación "Turismo, Patrimonio y Desarrollo"[2], este fenómeno implica un cambio en el consumo del patrimonio, que se caracteriza por ser masivo, de reducida duración, estacional, poco documentado y heterogéneo, puesto que ha de conjugar aspectos diversos como el ocio, la educación, la diversión, (MÍNGUEZ, 2007 y RODRÍGUEZ, 2001) y la posibilidad de crear nuevas experiencias intelectuales, emocionales y estéticas (STEBBINS, 1996).

En estrecha relación con la estacionalidad y con la corta duración de la visita, se encuentra el aumento del nivel de repetición de las visitas. Lo que en principio no tendría que ser un inconveniente va a provocar que se origine un gran número de desplazamientos, procedentes de las grandes ciudades próximas, exclusivamente para "pasar el día", "pasear" o "comer". Esto, además de generar problemas vinculados a la accesibilidad y la movilidad, motiva nuevas demandas por parte de los visitantes que, por un lado, requieren una oferta complementaria a la visita monumental, que diversifique los productos turísticos ofrecidos, ayudando a crear alternativas

[2] El grupo de investigación de la UCM "Turismo, Patrimonio y Desarrollo" dirigido por el profesor M.A Troitiño ha realizado numerosos proyectos en los que parte esencial ha sido el diseño y explotación de una encuesta a los visitantes para conocer sus rasgos y motivaciones principales. Los datos aquí presentados hacen referencia a las encuestas realizadas en Aranjuez, Ávila, Carmona, Salamanca, San Lorenzo de El Escorial y Segovia.

con nuevos y diferenciados productos turísticos; y por otro, entornos urbanos agradables –a modo de escenario- que necesitan un acondicionamiento físico (limpieza, señalización, mejorar los aparcamientos y los accesos ...) (MÍNGUEZ, 2007b).

Este comportamiento, unido a la falta de documentación para la preparación previa a la visita, va a fomentar la concentración espacial de los visitantes en determinados puntos de la ciudad; lo que implica un uso turístico selectivo del espacio y de sus recursos. Además, demuestra que no toda la ciudad resulta atractiva para la visita turística, sino que tan sólo lo es una porción concreta, vinculada a los espacios más simbólicos y a sus entornos inmediatos. Por ello, la atención se concentra en los monumentos más representativos y por lo tanto conocidos, generando la infrautilización del resto de los recursos patrimoniales de los conjuntos urbanos, una degradación de sus entornos y una concentración que en ocasiones puede generar una presión excesiva sobre los monumentos (MÍNGUEZ, 2007).

Se establece así una jerarquización de los espacios de la ciudad en función de su atractivo turístico, con un primer nivel compuesto por los recursos principales (patrimonio monumental arquitectura popular); y un segundo nivel, los recursos complementarios que están formados por la oferta de infraestructuras turísticas (alojamientos, restaurantes, comercio turístico) y las actividades culturales, deportivas, de ocio... Aunque los recursos de carácter secundario no motiven el desplazamiento en sí mismos, sin embargo refuerzan los recursos principales y ayudan a garantizar el éxito del patrimonio cultural como producto turístico, razón por la que están adquiriendo cada vez más importancia.

2.3. ¿Cómo se adaptan las ciudades históricas para satisfacer las nuevas demandas turísticas?

La transversalidad de la actividad turística hace que sea contemplada desde multitud de instituciones que se dotarán de los instrumentos adecuados para llevar a cabo una correcta y flexible gestión. Así, la responsabilidad no va a recaer únicamente en la planificación turística, sino que también lo hará sobre las políticas culturales, determinadas políticas de promoción económica (GARCÍA, 2004) y sobre las políticas territoriales y urbanas. Estas últimas deben contemplar el papel que el patrimonio y la cultura tienen como recurso estratégico para la ciudad (TROITIÑO, 2002), lo cual no requiere una propuesta específica en materia de turismo, pero sí el planteamiento de estrategias urbanísticas relacionadas con la conservación, restauración y puesta en valor del patrimonio. Todas estas actuaciones van a contribuir a la mejor adecuación y preparación de la ciudad turística (MÍNGUEZ, 2007).

Para ello, en las últimas décadas la planificación urbanística ha colaborado con la turística, que ha adquirido gran importancia al romper con su tradicional finalidad orientada exclusivamente a la promoción, al tiempo que han obtenido capacidad de actuación directa sobre el medio

urbano y natural. En este tiempo han sido esenciales los Planes de Dinamización y de Excelencia Turística, que se han centrado en cuatro:

1.- La mejora de los servicios de acogida al visitante (centros de información y recepción de visitantes, aparcamientos…)

2.- La mejora y acondicionamiento del medio urbano, (rehabilitación de edificios, señalización turística, acondicionamiento de espacios públicos…)

3.- La creación de nuevos productos y servicios que diversifiquen la oferta turística (museos, centros de interpretación, teatros…)

4.- La consolidación de una oferta cultural complementaria a la visita.

3. Plan de Renovación de Espacios Urbanos en los Reales Sitios.

Para ver los resultados de estas intervenciones se han seleccionados los municipios de Aranjuez y San Lorenzo de El Escorial al compartir las siguientes características: se trata de Reales Sitios, es decir, conjuntos históricos de larga tradición como destinos de visita que además presentan una casuística legal propia. En segundo lugar, se encuentran dentro del área de influencia turística de la ciudad de Madrid, lo que refuerza su carácter de destino de excursionismo. Además, las actuaciones en materia de turismo implantadas hasta el siglo XXI estuvieron limitadas a la promoción, sin la necesidad de integrar la gestión turística en las políticas urbanas. Por último, han contado con Planes de Dinamización y Excelencia Turística que han realizado acciones que han modificado la morfología y el paisaje urbano.

Los Reales Sitios, como el resto de las ciudades históricas, son realidades donde a lo largo del tiempo se han producido equilibrios y desajustes entre las estructuras morfológicas, sociales y funcionales; y cuya recuperación integrada y funcional, vinculada con el turismo o la cultura, debería situarse en la búsqueda de nuevos equilibrios que, siendo respetuosos con los valores urbanísticos, culturales, sociales y funcionales de la ciudad del pasado, den respuesta a los problemas y necesidades de la ciudad del presente (TROITIÑO, 2000). Es en este marco en el que cobran importancia los instrumentos urbanísticos por su capacidad modeladora, generadora de nueva ciudad, al tiempo que por poseer la facultad de mantener y conservar la componente urbanística, que tiene gran importancia en estos lugares (MÍNGUEZ, 2007).

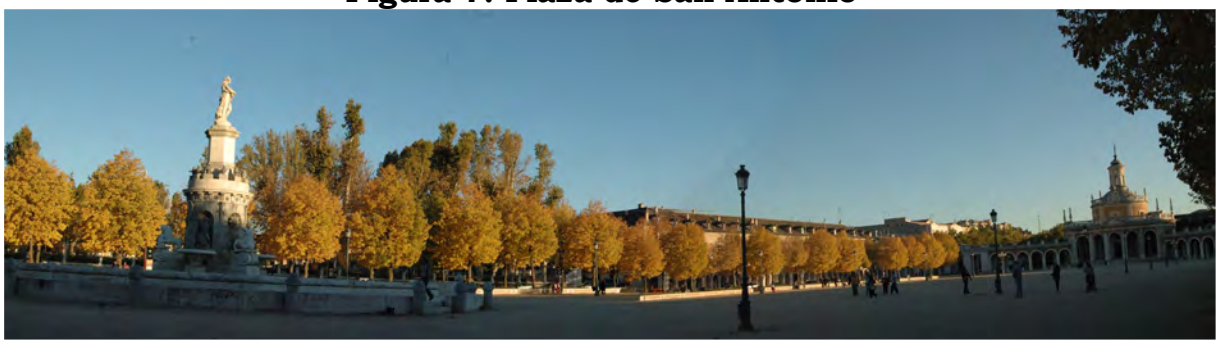
3.1. Plan de Renovación de Espacios Públicos y Recuperación de Trazas Históricas en Aranjuez

Entre 1991 y 1993 se llevó a cabo una de las operaciones más importantes: la recuperación del eje que ocupaba la Carretera de Andalucía tras desviarla a su paso por Aranjuez. Para ello se aprobó un *Plan de Renovación de Espacios Públicos y de Recuperación de Trazas Históricas,* cuya finalidad principal fue la reorganización de un espacio fuertemente degradado por la presencia de la N-V, así como la adaptación y dotación de

equipamientos y servicios que le permitieran recuperar el aspecto de una vía urbana al tiempo que se realzaran los valores históricos, arquitectónicos y paisajísticos de Aranjuez. Para ello se creó un desvío de la autovía y se acondicionaron y recuperaron los espacios por los que había pasado la antigua carretera. En la Plaza de Rusiñol se intentó recuperar la perspectiva clásica del tridente, al tiempo que se configura como un espacio abierto, en el que se repuso la fuente histórica. En ella se buscó generar una superficie homogénea entre la calzada y el área para los peatones. Algo parecido ha sucedido en el eje de la antigua carretera, hoy calle de Andalucía, que se ha reintegrado en la trama urbana, ya que con la remodelación se han eliminado los elementos propios de una vía rápida. Así, se han ajardinado ambos lados de la calzada, se ha incluido arbolado urbano y se han recuperado los niveles antiguos. Además, se ha dado continuidad al trazado histórico en cuadrícula, en las manzanas meridionales del casco, que se encontraban alteradas por la presencia de la carretera, sobre todo en el nudo de confluencia de las dos vías (COMUNIDAD DE MADRID, 2000). Por su parte, en la Glorieta de Puente Barcas se actuó fortaleciéndola con una pérgola en el centro que pretendía hacer de éste un lugar fundamental para los turistas con un punto de información y con puestos de venta de productos típicos. Asimismo, dentro de este proyecto se restauraron los paseos arbolados que confluyen en ella.

Para llevar a cabo este proyecto se realizó una inversión de 600.000 € que corrió a cargo de la Dirección General de Arquitectura de la Consejería de Política Territorial. En él colaboró Patrimonio Nacional y el Ayuntamiento de Aranjuez buscando mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio, al tiempo que para recuperar uno de los espacios patrimoniales más importantes y simbólicos de la ciudad. Su trascendencia y la aceptación de las soluciones arquitectónicas y urbanísticas propuestas hicieron que fuera reconocido con el Premio Churriguera de Diseño Urbano-1996.

Figura 7. Plaza de San Antonio*



* De gran importancia histórica por articular la ciudad. Se ha visto muy favorecida con la desaparición de la circulación al recuperar su carácter urbano y su configuración y superficie original, convirtiéndose en uno de los escenarios de la visita a Aranjuez.

En 2003 se intervino en la Plaza de Parejas ubicada junto a la fachada meridional del palacio; uno de los espacios aledaños al palacio que quedaron vacíos tras las actuaciones urbanas que se llevaron a cabo en el palacio y en

las casas de Oficios. Con el paso del tiempo fue, junto con la Plaza de Armas, respetada por las modificaciones que realizó Santiago Bonavía en 1750 y las sucesivas alteraciones llevadas a cabo en el plano de la ciudad.

Catalogada como Bien a Proteger por la importancia que tienen los alrededores del Palacio, es una parte fundamental del conjunto palaciego; ya que se entiende como un área diseñada para el uso y contemplación del conjunto, obedeciendo para ello a los cánones de la época. Al mismo tiempo, adquirió gran protagonismo al convertirse, junto a la Parada de Palacio, en escenario de conmemoraciones, juegos, desfiles, etc, que reflejaban el poder absolutista de la época; función que no se percibe en la actualidad (MADRUGA, 1999). Pero por su ubicación y por sus dimensiones, estructura y ornamentación, esta plaza tiene mal definida su función dentro del sistema urbano y está sujeta a usos muy diversos de carácter temporal, por lo que ha sido una de las más problemáticas hasta el año 2003, tratándose hasta la fecha de un claro ejemplo de zona de borde en muy mal estado de conservación, que además tenía fuertes repercusiones sobre la actividad turísticas debido al emplazamiento tan próximo al palacio.

Su ubicación y la falta de pavimentación, decoración y ajardinamiento hicieron que durante décadas la plaza se convirtiera en un aparcamiento sin control para los visitantes. Esta actividad conllevó otras de carácter ilegal como fue la aparición de los aparcacoches, la venta ambulante, la publicidad de los locales de restauración de la ciudad, etc. Todo ello hizo que la plaza, de gran importancia en el conjunto urbano, se convirtiera en un lugar de ilegalidad, degradado y negativo para los propios habitantes de Aranjuez, para el patrimonio y para los visitantes, debido a la mala imagen que ofrecía de la ciudad.

Figuras 8 y 9. Vista de la Plaza Parejas en 2000* (izquierda) y en 2007 (derecha)**

*cuando era un espacio yermo utilizado por los turistas como parking.
** Situación actual tras ajardinar este espacio eliminando de esta manera la posibilidad de aparcamiento.

Para dar solución a los problemas aparejados a esta plaza se realizaron numerosos estudios que buscaba su integración dentro del conjunto monumental y su recomposición, buscando mejorar su imagen. Finalmente, a lo largo del año 2003, y pese a que la propiedad pertenece a Patrimonio

Nacional, la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad de Madrid, a través de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda, comenzó un proyecto de acondicionamiento, en el que se contemplaba la recuperación de una de las vistas del Palacio que hasta la fecha estaba oculta tras los autocares. Para ello se realizó una inversión de 45.536€.

No era la primera vez que se intervenía en la plaza, ya que ha habido varios intentos fallidos, desde mediados del s. XX, con la finalidad de conseguir su ajardinamiento. En esta ocasión las dos fases que compusieron el proyecto de remodelación tuvieron los siguientes objetivos:

1.-Recuperar la cota original de la plaza.

2.- Potenciar la fachada del Palacio y de la Casa de Oficios.

3.- Recuperar las alineaciones históricas del arbolado recuperando el espacio arquitectónico en su concepción herreriana.

4.- Recuperar las trazas de las calles y su arbolado.

5.- Resolver los problemas surgidos con el aparcamiento.

6.- Resolver la variación de cota entre la plaza y las casas aledañas.

7.- Potenciar la remodelación de la plaza con la Casa de Oficios y Caballeros.

8.- Utilizar materiales similares a los empleados en el entorno.

9.- Resolver la relación visual y física de la plaza con el palacio de Godoy.

10.- Renovar las infraestructuras soterrando el tendido eléctrico.

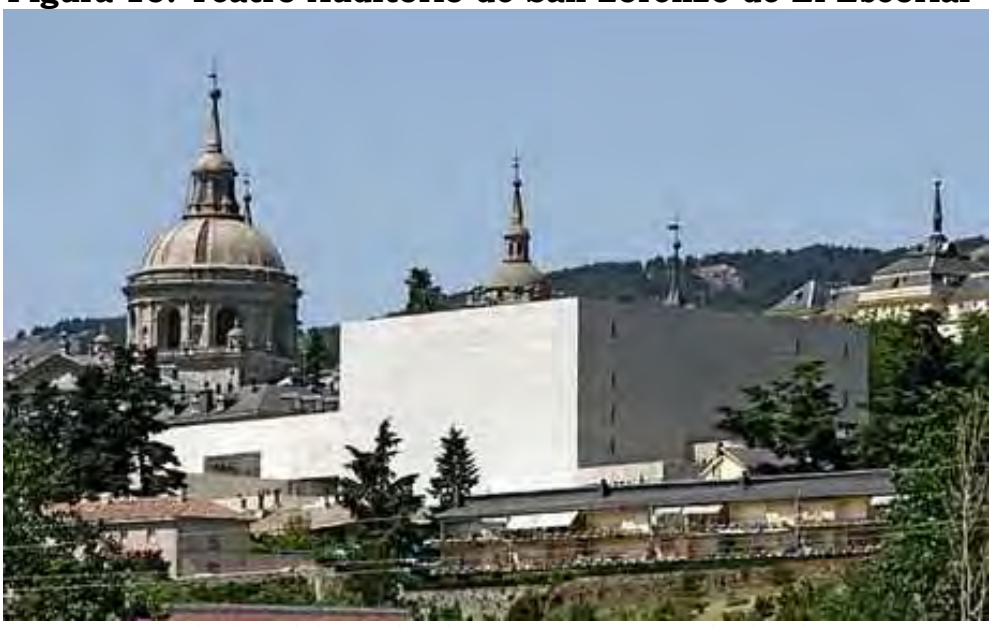
El resultado se valora positivamente ya que se ha dado solución a la totalidad de los problemas planteados, aunque no resulta del agrado de los visitantes, a quienes no les complace su decoración austera, lo que hace que lo perciban como una “simple explanada de tierra” en lugar de cómo una plaza. Además, parece carecer de una función determinada, al no ser contemplado su valor de perspectiva y conjunto. Pero, en un lugar como Aranjuez donde los jardines tienen una gran importancia y valor histórico, artístico y paisajístico se considera que hubiera sido un error ajardinar esta zona creando un nuevo parterre. Por eso, se buscó reivindicar la presencia de este lugar a través del vacío, en un lenguaje arquitectónico y urbano moderno, que nuevamente no está exento de polémica. Además, se huyó del uso de elementos que impidieran la visión de la fachada del Palacio, al mismo tiempo que se usaron tanto materiales como soluciones arquitectónicas similares a las existentes en el conjunto, para evitar los contrastes y mantener la armonía. Por otra parte, las obras de remodelación de la plaza se completaron con otra actuación de integración, llevada a cabo en el Palacio de Godoy, ubicado en la parte meridional de la misma, donde se instaló el único hotel de cuatro estrellas de la ciudad, perteneciente a la cadena NH.

3.2 Operaciones de rehabilitación y reforma interior

Una de las actuaciones más importantes fue la llevada a cabo en 1990 en San Lorenzo de El Escorial con la reconstrucción de la Casa de Familias de los Infantes D. Carlos María Isidro y D. Francisco de Paula. Un inmueble

que, tras haber sido del Patrimonio Nacional, acoge en la actualidad la sede del *Euroforum Infantes* (de propiedad privada), convirtiéndose en el principal equipamiento de la ciudad para albergar congresos, reuniones, viajes de incentivos y la sede de los Cursos de Verano de la Universidad Complutense de Madrid; actividades de gran interés e importancia económica y cultural para el municipio. En este mismo entorno se ha llevado a cabo un nuevo proyecto de carácter cultural. En esta ocasión, se trata de una nueva construcción que acoge al auditorio de la Comunidad de Madrid. Con él se refuerza la oferta cultural del municipio y se pretendió –todavía no se ha conseguido- atraer a más visitantes.

Figura 10. Teatro Auditorio de San Lorenzo de El Escorial*



Fuente: www.sierramadrid.es del estudio de arquitectura Picado de Blas Arquitectos, obtuvo el Premio de Arquitectura Piedra 2008

Es una obra polémica por el impacto paisajístico que genera sobre el monte Abantos y por su proximidad al Real Monasterio de San Lorenzo, pese a que este edificio de grandes dimensiones (1.200 localidades) busca -según sus técnicos- un símil con el monasterio, al haberse diseñado con formas muy lineales y al utilizarse para su construcción la piedra (COMUNIDAD DE MADRID, 2003).

En relación a este proyecto de carácter cultural se han realizado dos intervenciones más, en este caso de restauración sobre bienes ya existentes. La primera de ellas, en el 2002, fue la rehabilitación de la Segunda Casa de Oficios para acondicionarla a su nueva función como Escuela de Educación Musical. Con ello se pretendió, además, poner en valor el edificio, respetando la armonía y los cánones impuestos por Juan de Herrera, por lo que se realizó una restauración minuciosa y en la que se utilizaron materiales originales. La segunda intervención, en el 2003, fue la restauración de la Villa de Las Torres, con la que se daba respuesta a la problemática de esta emblemática villa, de estilo ecléctico (finales del XIX) y de marcada influencia

francesa, donde resalta, además de su arquitectura, la decoración de su fachada, con cenefas diseñadas por Zuloaga, y el cerramiento de la finca.

Figura 11. Edificio de las Torres*

*Empleado para dar apoyo de carácter institucional del Auditorio, es decir, como residencia para albergar a personalidades vinculadas al mundo de la música y la lírica; actividades docentes y de investigación.

4. Conclusiones.

Lo que aquí se pretende es mostrar que las ciudades históricas requieren, cada vez más, de instrumentos de gestión flexibles, que permitan establecer conexiones entre las políticas urbanas, económicas, sociales y turísticas. Asimismo, estos espacios necesitan la incorporación del patrimonio –como recurso- dentro de sus estrategias para mejorar de la calidad de vida de sus ciudadanos, sin perder los elementos que definen la personalidad de las ciudades históricas.

Bibliografía

CALLE VAQUERO, M de la (2002). *La Ciudad Histórica como destino turístico.* Ariel. Barcelona.

CALLE VAQUERO, M de la y GARCÍA HERÁNDEZ, M. (1998). "Las ciudades históricas: patrimonio cultural y recurso turístico." *Ería.* Nº 47. Págs. 249-266.

COMUNIDAD DE MADRID (2000). Dirección General de Arquitectura y vivienda. Consejería de Obras públicas, urbanismo y transportes. Anteproyecto de remodelación de la Plaza de Parejas. Aranjuez.

- (2003) *Obras y proyectos de arquitectura 1999-2003.* Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Comunidad de Madrid.

CULOT, M (1988). "La Vuelta al Pasado: una aventura de creación" en VV.AA. *Arquitectura y Urbanismo en Ciudades Históricas*. Ed. MOPU-ULMP. Págs. 14-24

GARCÍA HERNÁNDEZ, M (2004). "Ávila: Planificación y gestión turística local en una ciudad patrimonio de la humanidad" en FONT. J (ed) *Casos de turismo cultural.* Ariel. Barcelona. Págs. 413-441

GONZÁLEZ GALVÁN. M (1991). "Importancia de los normativos de ley para la conservación de centros históricos" en *Disertaciones* Nº 2. Aguascalientes: Supremo Tribunal de Justicia.

MADRUGA REAL, A. (1999). "Arquitectura y espectáculo: los Teatros del Palacio de Aranjuez" *Reales Sitios.* Nº 140. Págs. 14-24

MÍNGUEZ GARCÍA, M.C (2007). *Patrimonio Cultural y turismo en los Reales Sitios de la Comunidad de Madrid y sus incidencias en el territorio.* Tesis inédita.

- (2007b) "Planificación y Gestión Turística en destinos patrimoniales: el caso del R. Sitio de San Lorenzo de El Escorial (Comunidad de Madrid)" *Anales de Geografía de la Universidad Complutense.* Nº 27-1 Ed. Complutense. Madrid. Págs. 83-102

RODRÍGUEZ ACHÚTEGUI, M (2001). *El Turista cultural y las ciudades históricas. En: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.* Nº 36. Sevilla.

STEBBINS, R. A. (1996). "Cultural tourism as serious leisure". *Annals of Tourism Research.* Nº 23. Págs. 948-950.

TROITIÑO VINUESA, M.A. (1992). "Centro histórico, intervención urbanística y análisis urbano" *Anales de Geografía de la Universidad Complutense.* Nº 11. Ed. Complutense. Madrid. Págs. 25-48

- (1998a). "Turismo y desarrollo sostenible en ciudades históricas" *Ería.* Nº 47. Universidad de Oviedo. Págs. 211-228

- (2000). "Ciudades históricas, turismo y desarrollo sostenible" *en Ciudades Históricas: conservación y desarrollo.* M.A Castillo (ed.). Debates sobre Arte. Encuentros sobre Patrimonio. Fundación Argentaria y Editorial Visor. Madrid.

- (2002). "La ciudad histórico-turística y el museo. Flujos turísticos y visitantes" en *Museo.* Nº. 6-7. Lugo. Págs. 256-267.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE Universidad de Oviedo UC Universidad de Cantabria Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

LAS AGLOMERACIONES ESPAÑOLAS EN EL CAMBIO DE SIGLO. DINÁMICA URBANA DE ALGUNAS AGLOMERACIONES URBANAS ILUSTRATIVAS

Gwendoline DE OLIVEIRA NEVES
Universidad Pablo de Olavide. Sevilla

En apenas un siglo los territorios de la cuenca mediterránea han pasado de una civilización donde lo urbano y lo rural tenían dinámicas propias, a una civilización profundamente urbana, convertida en metropolitana en la segunda mitad del siglo XX. Desde una perspectiva morfológica, si las ciudades españolas se han definido por su carácter compacto, multifuncional, centrado en su caso histórico como representación de su desarrollo, los profundos cambios recientes implican una ruptura de este modelo mediterráneo de entendimiento del hecho urbano.

Aparece una nueva ciudad donde las fases en los procesos de urbanización implican un importante consumo de suelo y una cierta reorganización de los espacios tanto interiores como periféricos en la cual si bien es cierto que el tejido urbano está siempre en proceso de renovación, su dinamismo está relacionado con las dinámicas socio-espaciales resultantes de las mutaciones socio-técnicas, de las políticas urbanas y de los grandes ciclos económicos. En este sentido, los procesos urbanísticos observados en el cambio de siglo en España son un buen ejemplo ilustrativo.

Con un crecimiento urbano basado en la redistribución espacial de las poblaciones y actividades a partir del desarrollo de las nuevas tecnologías (información, robótica, comunicación), acompañado de unos cambios sociales y culturales resultantes del aumento del consumo y la generalización de los valores materialistas, dicho crecimiento se traduce en la organización del territorio por un cambio de escala, privilegiando en las nuevas localizaciones el nivel metropolitano entendido como una unidad territorial coherente en materia de movilidad y de distribución del tejido urbanizado.

Por regla general los cambios de patrones se han traducido por un importante crecimiento del espacio urbanizado, en los márgenes de las urbes, donde el precio del suelo era más atractivo. No obstante, se sabe que no ha afectado a todos los espacios de la misma manera, tanto en la cantidad de espacios como en los tipos de transformaciones realizadas y en el tamaño de las actuaciones realizadas lo que invita a una profunda reflexión sobre los nuevos contenidos creados, las formas ocasionadas y las modalidades de inserción de dichos crecimientos en el tejido existente.

En el marco de este artículo consideramos que las etapas del proceso de urbanización entre 1990 y 2000, han supuesto el esparcimiento por el

territorio de las actividades y de los flujos así como la transformación interna de los núcleos urbanos. Proponemos entender dichos cambios desde los procesos más aparentes de la dispersión territorial a través del análisis del crecimiento del tejido construido desde los menos visibles inscritos en las reformas interiores del tejido urbanizado los crecimientos periféricos.

A partir de la identificación de los espacios afectados, proponemos una primera cuantificación y caracterización de los cambios registrados utilizando las bases de datos producidas por el programa Corine Land Cover[1] , tanto la base de 1990 como la de 2000 y la cobertura de cambio generada.

La designación de los espacios analizados viene dada por su carácter representativo de la variedad dimensional y paisajística de las áreas metropolitanas españolas. Los casos seleccionados ofrecen un panorama variado para verificar nuestra hipótesis sobre las transformaciones territoriales recientes en los sistemas metropolitanos y valorar la posible existencia de dinámicas y tendencias comunes en las principales regiones urbanas españolas. Utilizando las delimitaciones espaciales resultantes de los trabajos realizados en el marco de diversos proyectos de investigación multidisciplinares se abordar el análisis del espacio desde una perspectiva meramente urbana y dinámica[2].

1. Características de las aglomeraciones analizadas

Ocho son las aglomeraciones metropolitanas elegidas: algunas son el producto de la agregación de municipios limítrofes cuya interrelación espacial se ha demostrado en estudios anteriores mediante el análisis de la movilidad pendular[3]. Es el caso de Sevilla, Bahía de Cádiz Jerez, Valencia, Girona, el conjunto Avilés-Gijón-Oviedo y Bilbao. Dos son muy particulares en relación con las anteriores por ser el producto de la absorción de una aglomeración por otra. Es el caso de Madrid-Alcalá de Henares y Barcelona-Sabadell.

La mayoría de los espacios estudiados tienen una superficie total entre 2.000 y 3.000 km^2 y si bien es cierto que Madrid alcanza los 9.854 km$^{2.}$ y Girona es trece veces más reducida (761 km$^{2.}$), en todos los casos analizados, el tejido urbano aparece como residual y nunca abarca más del 28% de la superficie total de las aglomeraciones.

A escala urbana y en proporciones distintas, Valencia y Barcelona, como aglomeraciones metropolitanas del arco mediterráneo se caracterizan en 2000 por tener unos niveles de urbanización elevados en relación con sus

[1] Corine Land Cover – Proyecto &CLC2000 -España (2004) "Actualización de la Base de Datos Corine Land Cover .Informe Final " Instituto Geográfico Nacional" – "Base de de datos de cambios nacionales"-Madrid

[2]MOVITRAN II Financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología, Plan Nacional de I+D+I

[3] Feria Toribio J.M. (2004) "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España" Ed.: Boletín de la AGE, Nº38, p.85-100

superficies totales. Mientras a pesar de su gran tamaño, Madrid tiene proporcionalmente la misma superficie urbanizada que Girona, Bahía de Cádiz o el triangulo Oviedo-Gijón-Avilés (entre 5 y 10%).

Las aglomeraciones metropolitanas de Bilbao y Sevilla se caracterizan por su parte por ser las aglomeraciones menos densamente urbanizadas del estudio siendo sin embargo esta ultima una de las más extensa aglomeración del país debido al gran tamaño de los municipios que la integran.

Tabla 1. Dimensiones básicas de las aglomeraciones metropolitanas estudiadas

	Superficie urbanizada (Km^2)	Población Total	Vivienda Total	Densidad de población sobre la superficie urbanizada (hab./Km^2)	Densidad de vivienda sobre la superficie urbanizada (hab./Km^2)
Madrid	1.046,463	5.626.160	2.576.538	5.376	2.462
Barcelona	691,002	4.404.599	2.104.255	6.374	3.045
Valencia	302,116	1.594.762	820.150	5.279	2.715
Sevilla	292,3780	1.369.708	574.391	4.685	1.965
Oviedo-Gijón-Avilés	165,257	871.859	414.934	5.276	2.511
Bahía Cádiz-Jerez de la Fra.	128,88	581.502	243.850	4.512	1.892
Bilbao	126,317	1.131.564	483.157	8.958	3.825
Girona	53,637	172.965	90.887	3.225	1.694

Fuente: INE y CLC2000 – nivel 1 - 2001

La relación entre la superficie urbana y la población total o el número de viviendas permite subrayar que si bien Madrid y Barcelona son las aglomeraciones metropolitanas con mayores superficies urbanizadas, con el mayor número de viviendas y el mayor número de habitantes, es sin lugar a duda la aglomeración metropolitana de Bilbao la más densamente poblada y con la mayor densidad de vivienda sobre la superficie urbanizada por ser una de las aglomeraciones más pequeña del estudio (Tabla Nº1).

Mientras, las aglomeraciones metropolitanas de Madrid, Valencia y el triangulo Oviedo-Gijón-Avilés, tienen unas densidades de población y viviendas muy próximas, tanto sus superficies totales y sus niveles de urbanización difieren considerablemente ya que la aglomeración metropolitana de Madrid es cinco veces más extensa que las dos otras y el

nivel de urbanización de la aglomeración metropolitana de Valencia dobla el del triangulo Oviedo-Gijón-Avilés, siendo a la vez un 5% superior al de Madrid.

Estos primeros indicadores de organización urbana permiten confirmar que si bien las superficies urbanizadas son residuales en el entendimiento de los paisajes metropolitanos, su función es primordial en el estudio de su estructuración ya que permiten vislumbrar el carácter más o menos denso o dilatado del modelo urbano observado en 2000 desde tres perspectivas diferentes.

De ello se concluye que si bien la aglomeración metropolitana de Madrid es la más extensa en término de superficie urbanizada, con el mayor número de viviendas y la mayor población, estas cifras brutas no se corresponden si se reflexiona en términos de densidad de población y vivienda en relación con dicha superficie. Aparecen aglomeraciones metropolitanas como Barcelona y Bilbao en lo referente a la densidad de población a las cuales se debe añadir Valencia y Avilés-Gijón-Oviedo si se reflexiona en base a la densidad de vivienda, sugiriendo dichos indicadores las bases de los principios territoriales del modelo contemporáneo de ciudad mediterránea: compacto y multifuncional.

2. Cambios de usos urbanos en las aglomeraciones

A partir de la definición de las características de los distintos espacios de estudio, nos interesaremos en el marco de este artículo a la dinámica de los principales usos del suelo urbano entre 1990 y 2000 para observar cuales has sido los procesos de transformación del modelo contemporáneo de ciudad mediterránea y alcanzar una primera evaluación de los impactos de los cambios socio-espaciales y socio-técnicos en la transformación de los tejidos urbano metropolitanos españoles.

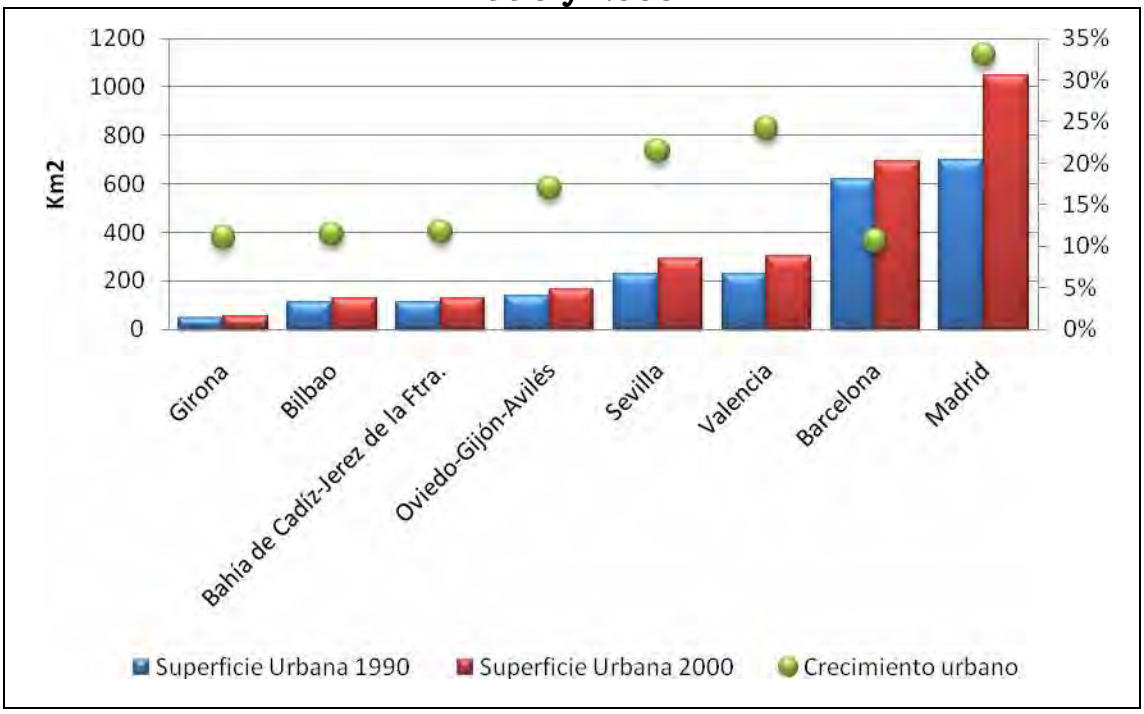
El interés prestado a la dinámica del tejido urbanizado, nos invita a estudiar los cambios de usos urbanos del suelo y nos obliga a descartar todos los cambios que afectan exclusivamente a la dinámica del medio natural metropolitano, interesándonos por él solo y exclusivamente si se ven afectados por un proceso de urbanización o de desafección urbana. Mientras, la evaluación de la amplitud total del fenómeno y por sectores permitirá una primera lectura de los procesos analizados.

Se observa que la dinámica de los espacios seleccionados es muy diversa: no existe una pauta propia para el conjunto del territorio nacional, situándose los niveles de cambios afectando al medio urbano entre un 40% en la aglomeración metropolitana de Madrid y apenas un 10% en la de Barcelona si bien entre las dos explican el 50% de los cambios observados en el estudio entre 1990 y 2000 y representan el 64% del espacio estudiado y de la población considerada en 2000 (Tabla N°1 y Figura N°1).

La gran diferencia en la dinámica de estas dos aglomeraciones se explica por el carácter ya muy consolidado del desarrollo urbanístico de la aglomeración metropolitana de Barcelona que contaba en 1990 con 617 Km^2

urbanizados, el 25% de la superficie total de la aglomeración metropolitana mientras la de Madrid contaba con 700 Km^2: un 12 % más, pero representando solo el 7,16% de la superficie total de la aglomeración metropolitana urbanizada. Esta última aglomeración, como todas las otras estudiadas, a la excepción de la de Barcelona, han experimento sus mayores crecimientos urbanos a lo largo de la etapa analizada, siendo la aglomeración metropolitana de Barcelona un caso único ya que a pesar de ser una de las más importantes, su crecimiento urbano se parece a las aglomeraciones metropolitanas más pequeñas del estudio: Girona, Bilbao o Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera.

Figura 1. Dinámica urbana de las aglomeraciones seleccionadas entre 1990 y 2000



Fuente: CLC1990 y CLC2000– nivel 1

En lo referente a la caracterización de los procesos de mutación observados, se pone de manifiesto la importancia de la expansión del tejido urbano en detrimento de los espacios agrarios y naturales como elemento clave en el entendimiento de la dinámica espacial de las aglomeraciones analizadas siendo los procesos de reconversión o de desafección de dicho tejido muy segundarios (Figura N°2).

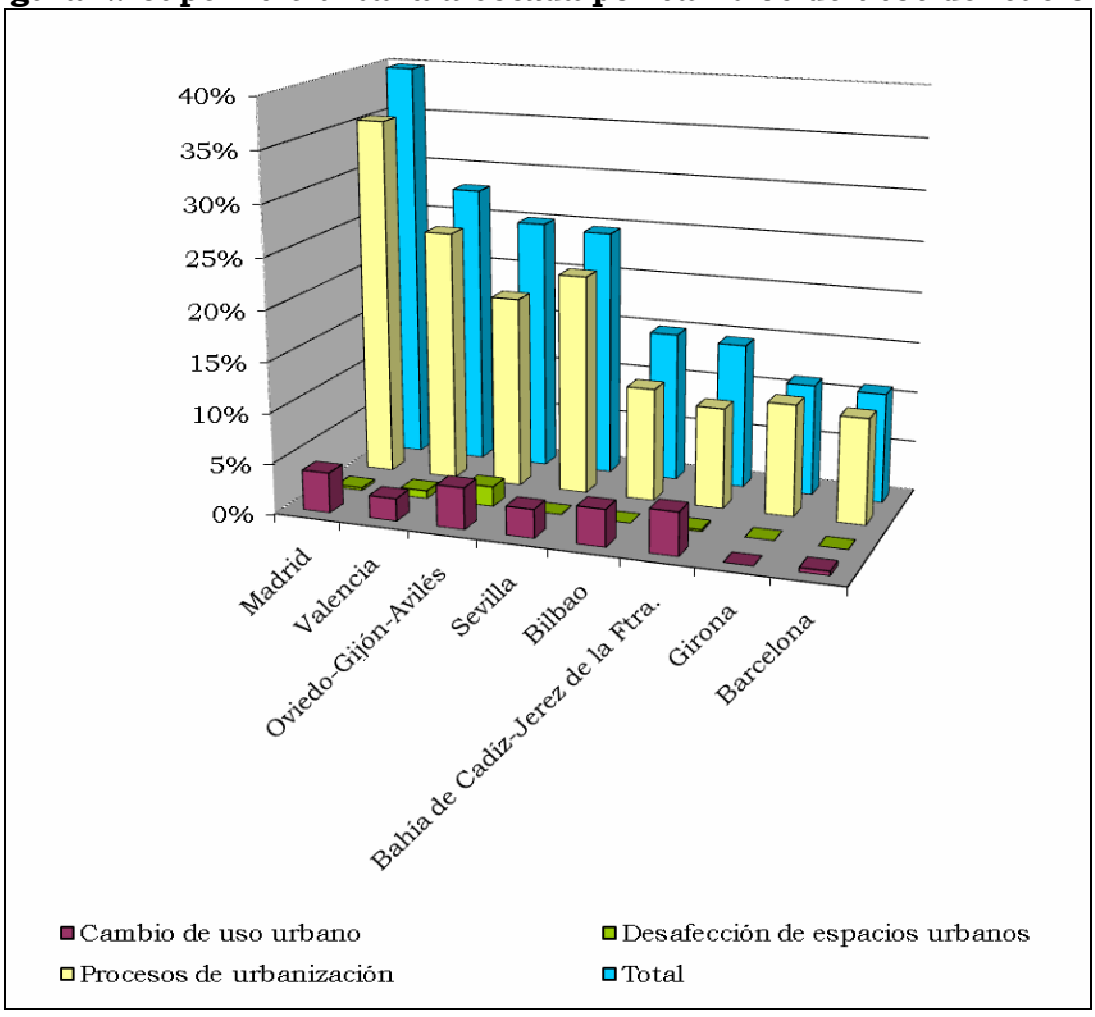
Dicho proceso, explica el 100% de los cambios urbanos realizados en los diez años analizados. Destacan casos como la pequeña aglomeración metropolitana de Girona donde el suelo urbanizado es el único cambio registrado en los dos últimos lustros, representando unos 6 Km^2, un poco más del 11% de la superficie urbanizada en 2000 (mayoritariamente pequeñas superficies agrarias o naturales en borde de los núcleos

consolidados o, en menor medida espacios de vegetación arbustiva transformados en instalaciones deportivas y recreativas).

Muy parecido en el sentido de que el crecimiento urbano es mínimo y en detrimento del espacio agrario, pero a otra escala, es el caso de la aglomeración urbana de Barcelona, ya subrayado en la primera parte del estudio, que se caracteriza por un proceso de urbanización que explica el 96% de los cambios con más de 72 Km^2, casi un 10,5% de la superficie urbanizada en 2000.

Las aglomeraciones metropolitanas de Madrid, Sevilla o Valencia, de superficie urbanizadas muy dispares, deben ser consideradas, sin embargo, desde la perspectiva de este estudio como espacios con un crecimiento urbano substancial, de más del 20%, que compagina en proporciones similares los procesos de extensión territorial (89% de media) y los procesos de cambios dentro del tejido construido (10% de media).

Figura 2. Superficie urbana afectada por cambios de usos del suelo



Paralelamente, las aglomeraciones urbanas de Avilés-Gijón-Oviedo, Bahía de Cádiz- Jerez de la Frontera y Bilbao con superficies urbanizadas

más pequeñas comprendidas entre 129 y 165 Km^2 en 2000, enseñan una lógica donde el proceso de urbanización, aunque elevado, manifiesta de media el 73% de los cambios urbanos examinados. En estos casos la remodelación del tejido urbanizado aparece como una práctica usual, explicando entre el 16 y el 30% de los cambios en este periodo.

El análisis de la organización del tejido urbanizado entre las dos fechas permite ahondar en la caracterización de los procesos de crecimiento. En este sentido, la cartografía Corine Land Cover 1990 y 2000, a pesar de sus limitaciones[4] ofrece, a partir de un proceso fotointerpretación, un primer principio sistematizado de clasificación de los espacios en función de los grandes grupos de ocupación del suelo permitiendo un estudio simultáneo y diacrónico de múltiples espacios seleccionado.

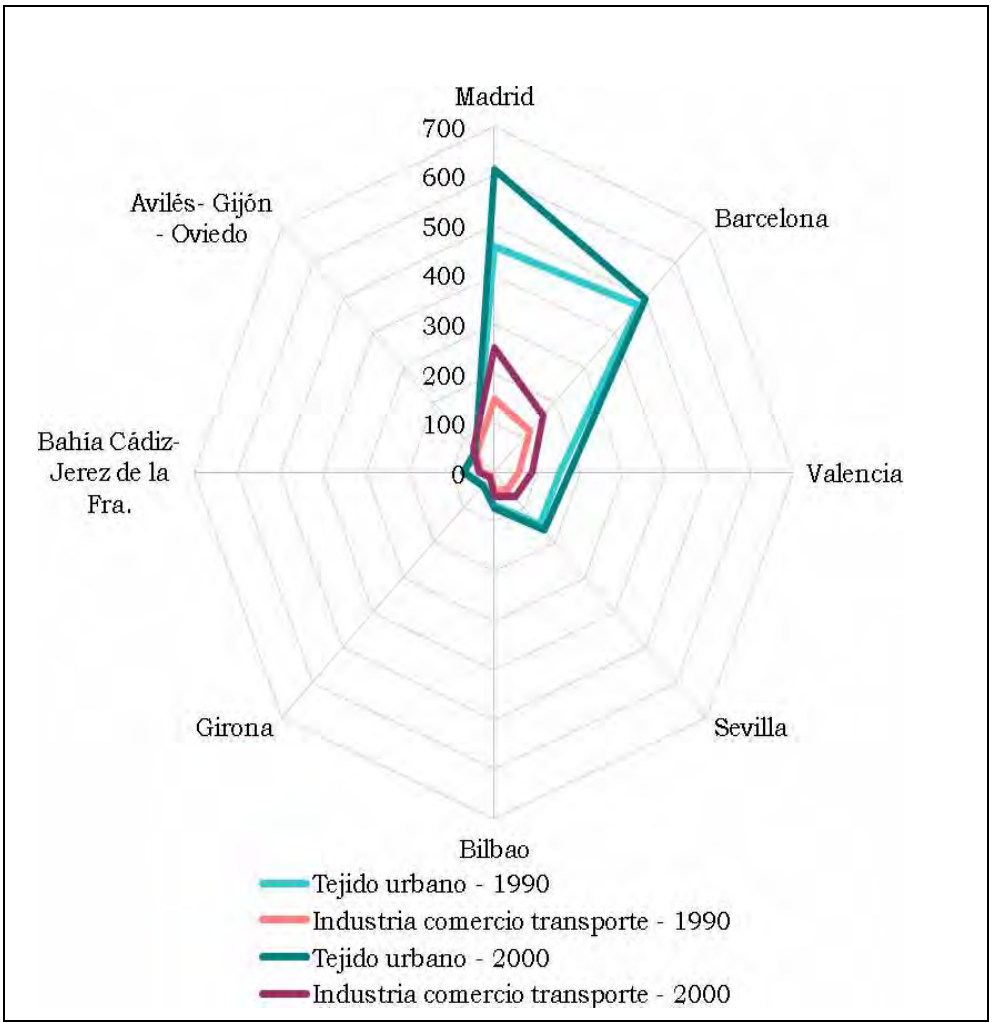
De dicho análisis destaca en primer lugar que el concepto de desafección urbana, muy residual en el estudio, se debe antes que todo a un problema de reclasificación de la información que a un real abandono del tejido urbano a favor de otras actividades de carácter agrario o rural pero esta aproximación destaca también que existen dos grandes grupos de tendencias cuyas dinámicas se relacionan estrechamente con la superficie urbanizada bruta.

Observamos como el crecimiento del espacio urbanizado en el conjunto de las aglomeraciones metropolitanas se debe en prioridad a la ampliación del tejido residencial, industrial, comercial y relacionado con el transporte (Figura Nº3), y en menor medida a las actividades constructivas, extractivas en curso o a la ampliación de los espacios verdes.

En todos los epígrafes, la aglomeración metropolitana de Madrid destaca claramente por ser el espacio estudiado con el mayor dinamismo urbano y el análisis detallado de la extensión de los distintos usos a las dos fechas hace observar que en 1990, a superficies urbanas muy parecidas, las aglomeraciones metropolitanas de Madrid y Barcelona eran muy parecidas en la repartición de sus tejidos tanto residenciales como industriales, comerciales y de transporte (Figura Nº3), la principal diferencia situándose en la superficie total dedicada a las actividades económicas, ligeramente superior en la aglomeración metropolitana de Madrid mientras la actividad residencial era proporcionalmente mayor en la aglomeración metropolitana de Barcelona.

[4] Catalá Mateo R., Bosque Sendra J., Plata Rocha W. (2008) "Análisis de posibles errores en la base de datos Corine Land Cover (1990-2000) en la Comunidad de Madrid", Ed.: Estudios Geográficos, p.: 81-104.

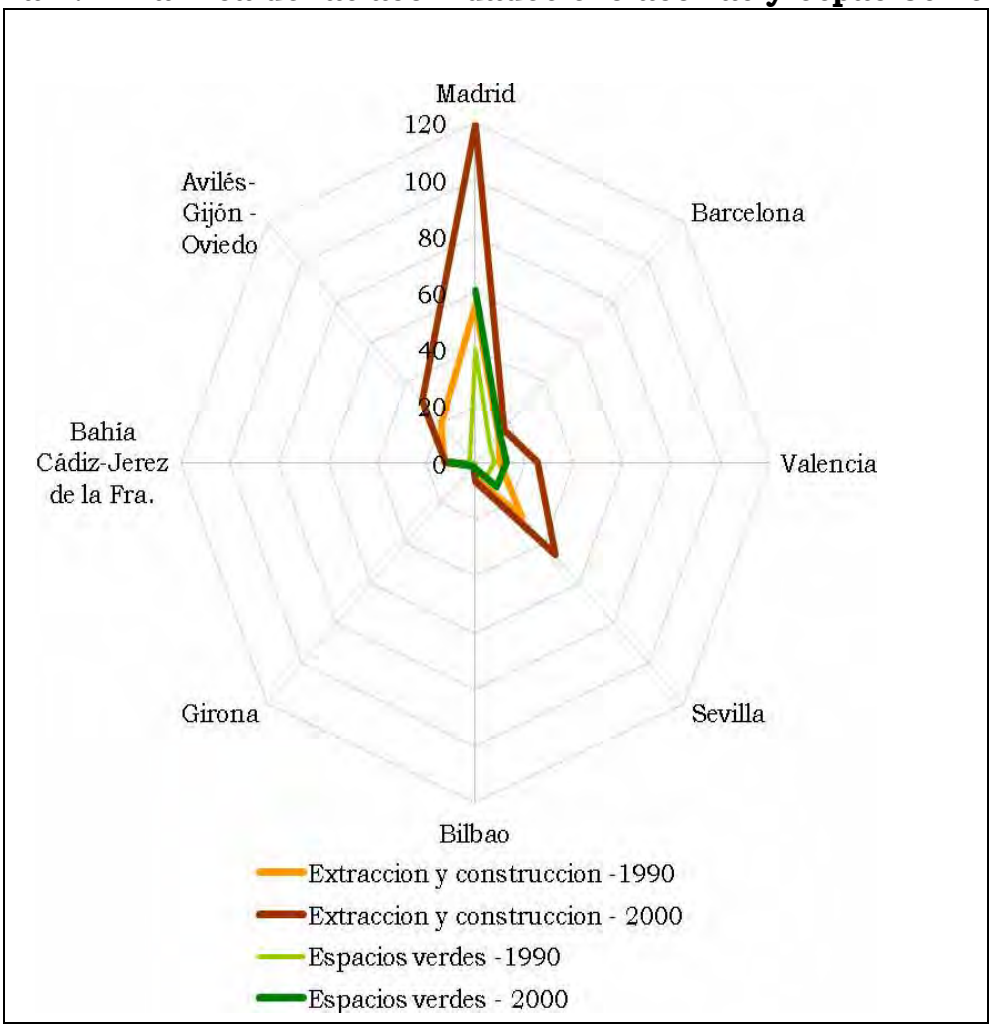
Figura 3. Dinámica del tejido urbanizado, industrial, comercial y relacionado con el transporte en las aglomeraciones metropolitanas estudiadas



La diferenciación se produce en el cambio de milenio cuando la dinámica constructiva residencial, industrial, comercial y del transporte permite a la aglomeración metropolitana de Madrid destacar de la catalana, por su carácter enormemente dinámico: el tejido urbano aumento un 26% mientras el industrial y de transporte lo hizo en un 41%. En el mismo tiempo, en la aglomeración metropolitana de Barcelona dichos indicadores alcanzan los 28% en lo referente al crecimiento espacial de la actividad económica mientras el crecimiento de las superficies residenciales es del 4%.

La aglomeración metropolitana de Madrid se afirma como centro neurálgico nacional cuyo dinamismo a través de la actividad constructiva reseñada a esa fecha demuestra su carácter todavía muy versátil con un crecimiento del 53% del espacio en construcción, mientras se confirma el carácter consolidado de la aglomeración metropolitana de Barcelona alcanzando dicho indicador el 19%.

Figura 4. Dinámica de las actividades extractivas y espacios verdes



En los otros espacios estudiados se observa como los procesos de crecimientos aunque presentes en todos los casos, son más reducidos, apareciendo más como procesos de ajustes socio-espaciales que como elementos de transformación profunda de tejido metropolitano urbanizado.

La mayoría de ellos se deben a la ampliación del tejido industrial, comercial y de transporte. Los casos más ilustrativos son las aglomeraciones metropolitanas con un crecimiento de la superficie urbana afectada por cambios de usos del suelo comprendida entre un 20 y 30 %: Barcelona, Valencia y Sevilla (Figura Nº2). Es de subrayar que en este grupo, las aglomeraciones metropolitanas de Valencia y Sevilla siguen con una fuerte dinámica constructiva, como en el caso de Madrileño lo que hace pensar que en el cambio de milenio, sus procesos de consolidación no habían terminado todavía (Figura Nº4).

En lo referente las instalaciones deportivas, de ocio y las zonas verdes urbanas por naturaleza residuales, sus crecimiento ha sido significativo en

el conjunto de los espacios metropolitanos analizados, duplicándose en la mayoría de los casos.

La media de crecimiento en los dos últimos lustros del siglo XX de este epígrafe es la más elevada del estudio, con un 39%, por delante del crecimiento urbano e industrial. Alcanza los 82% en la aglomeración metropolitana de Girona y 73% en Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera donde la construcción de campos de golf ha transformado el paisaje urbano.

A partir de la figura 5 ilustrativa de la tasa de crecimiento de los distintos epígrafes en los distintos espacios estudiados, destacan tres modelos de dinámicas de crecimiento:

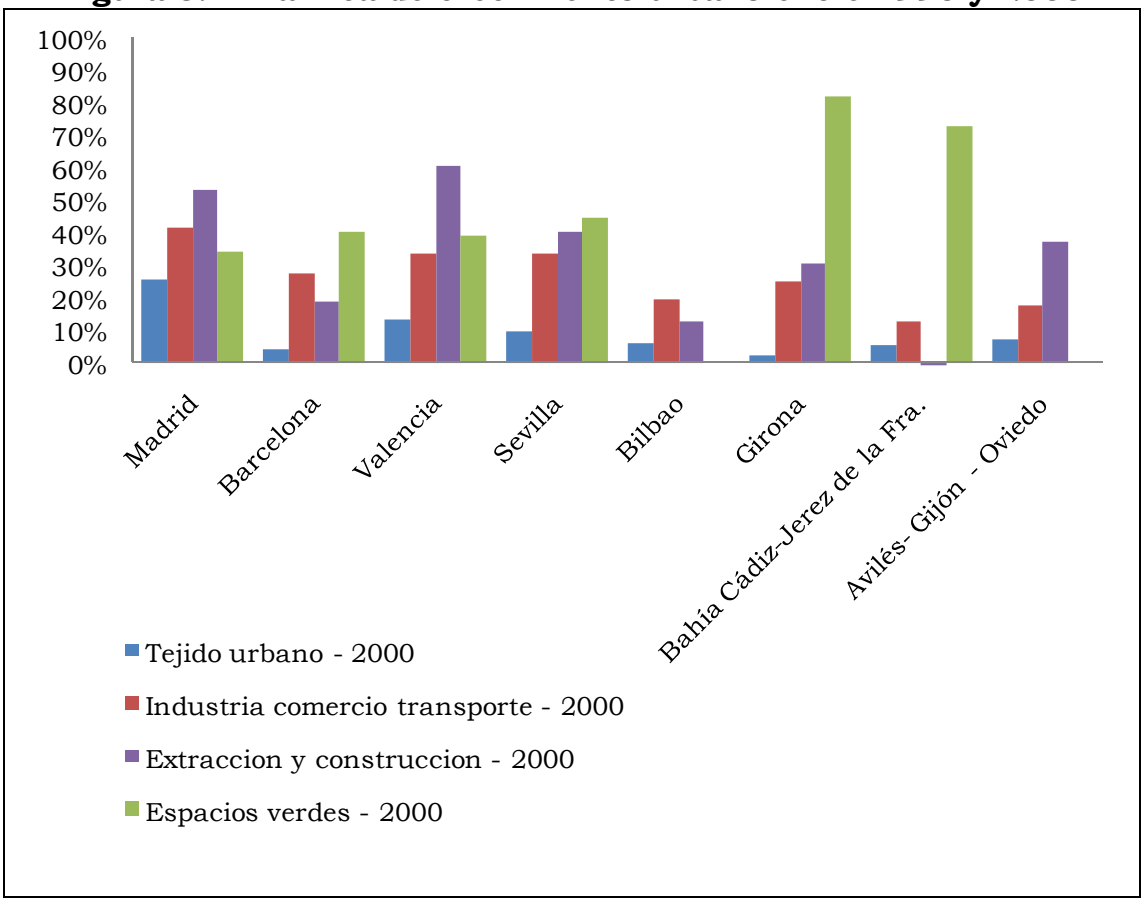
Un primero donde la dinámica constructiva y extractiva es el elemento identificador de la dinámica territorial como en la aglomeración de Valencia (61%) y Madrid (53%) traduciendo sobre todo una dinámica constructiva muy intensa en el cambio de siglo que tiende a frenarse en el caso de Madrid ya que en 1990 ostentaba unos niveles brutos elevados.

El segundo grupo, lo compone pequeñas aglomeraciones que han apostado en sus pocos cambios de usos del suelo por la amplificación de sus espacios verdes: Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera y Girona con un crecimiento de dichos espacios en más de un 70% fundamentado en la creación de campos de golf.

El último grupo lo componen espacios en los cuales no destacan una dirección clara en las políticas de crecimiento siendo los distintos epígrafes presentes con una tasa de crecimiento entre 1990 y 2000 inferior al 40%. En él, destaca la aglomeración de Bilbao y Avilés-Gijón-Oviedo por la ausencia estagnación de la superficie de los espacios verdes y en particular, en el caso bilbaíno el carácter moderado de su crecimiento en general. Mientras la aglomeración de Sevilla ostenta un crecimiento en las fechas del estudio, bastante equilibrado en todos los sectores analizados excepto el urbano traduciendo una cierta voluntad de desarrollo integral del conjunto de los epígrafes.

De esta primera aproximación de la organización del crecimiento del tejido urbanizado en una selección de aglomeraciones españolas, representativas de la diversidad territorial nacional destaca la existencia de una cierta correlación entre el tamaño poblacional, espacial y los niveles de crecimiento a la excepción de la aglomeración metropolitana de Barcelona que se revela como una aglomeración muy consolidada al principio de la etapa estudiada. Dicha relación se confirma a la vista de la importancia dinámica constructiva al final de la época estudiada. Destaca igualmente del estudio que la mayoría de los cambios son el resultado de la urbanización de los espacios agrarios y naturales, llegando a ser el único cambio en las aglomeraciones metropolitanas más reducidas como Girona. Dicha urbanización permite el desarrollo de cuatro tipos de funciones: residencial, industrial, comercial y mediante la consolidación y la ampliación de los diversos tejidos asociados conllevando en menor medida la ampliación de las redes viarias relacionadas.

Figura 5. Dinámica de crecimiento urbano entre 1990 y 2000



Pero el estudio pone también de manifiesto las limitaciones de la fuente utilizada poniendo manifiesto los errores de clasificación que ocasionan el uso de imágenes satélites como fuente de análisis territorial haciendo muy controvertida la interpretación detallada de algunos cambios, en particular los residuales, relacionados con los elementos de desafección urbanas, la mayoría resultantes de la mala interpretación de la cobertura vegetal original y necesitan del uso de otras metodologías para su verificación y confirmación.

3. Conclusión

El análisis de la dinámica de la ocupación del suelo a partir de la clasificación Corine Land Cover, a pesar de sus limitaciones tanto en la caracterización como en la medición de los espacios afectados permite confirmar de manera clara que la serie de espacios metropolitanos estudiados se encuentra en una fase de crecimiento con una utilización extensiva del territorio apoyada en una acentuada movilidad consecuencia de la dispersión de la población y de las actividades en estructuras espaciales metropolitanas complejas.

Si bien estos cambios se presentan con características específicas en función de su geografía y de los niveles de consolidación de los conjuntos

territoriales analizados, algunas de las transformaciones identificadas en la última década del siglo XX pueden ilustrar los cambios en las dinámicas tradicionales de crecimiento urbano por el que se produce el aumento del consumo de espacio para el desarrollo de actividades residenciales, no forzosamente relacionadas con el modelo tradicional de organización territorial, el crecimiento importante de la superficie dedicada a los espacios industriales, terciarias y de ocio así como de las redes de comunicación.

Bibliografía

CORINE LAND COVER – Proyecto &CLC2000 -España (2004), *Actualización de la Base de Datos Corine Land Cover .Informe Final*, Ed. Instituto Geográfico Nacional, Madrid.

CATALÁ MATEO R., BOSQUE SENDRA J., PLATA ROCHA W. (2008) "Análisis de posibles errores en la base de datos Corine Land Cover (1990-2000) en la Comunidad de Madrid", Ed.: Estudios Geográficos, p.: 81-104.

FERIA TORIBIO J.M. (2004) "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España" Ed.: AGE, Nº38, pp.:85-100

FONT A., INDOVINA F. (Coord.) (2007) "*La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*", Ed.: Ministerio de la Vivienda de España,Madrid, 408p

MINISTERIO DE LA VIVIENDA DE ESPAÑA *(2007) "Atlas estadístico de las Áreas Urbanas de España 2007"*, Ed. Ministerio de la vivienda de España, Madrid, 325p.

OLIVEIRA NEVES de, G. (2009), "Los paisajes de las áreas metropolitanas españolas a partir de la cartografía Corine Land Cover" *Congreso de la AGE,Ed.:* AGE, nº 21, 15p

SERRANO MARTÍNEZ J.M. (1999) "La red de aglomeraciones urbanas en España cuando finaliza el siglo XX", *Investigaciones geográficas*, Nº 22, pp. 33-52

TERAN M. (2004) "*Ciudades españolas: estudios de geografía urbana*", Ed.: Real Academia de Historia, Madrid, 401p.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

EL PROGRESIVO ABANDONO DEL LIDERAZGO DE LAS POLÍTICAS CULTURALES EN LAS ACTUACIONES DE RENOVACIÓN URBANA. NUEVAS OPORTUNIDADES SURGIDAS DE ACTUACIONES PUNTUALES

Daniel PAÜL i AGUSTÍ
Universitat de Lleida

Resumen

Las repercusiones económicas, sociales o en términos de imagen que obtuvieron ciertas actuaciones culturales desarrolladas en los años ochenta han comportado la incorporación de los equipamientos culturales en las estrategias de renovación urbana. La comunicación pretende mostrar el estado actual de dicha incorporación. Partiremos de las reflexiones extraídas del análisis de un centenar de actuaciones desarrolladas en ciudades españolas, francesas, italianas y belgas para constatar dos grandes estrategias de actuación. Las políticas de renovación que se articulan a partir de equipamientos culturales, cada vez menos habituales, y las políticas culturales que se incorporan en actuaciones de renovación más amplias. Analizaremos, a través de varios ejemplos, los principales beneficios y carencias observadas en las distintas ciudades estudiadas.

1. Políticas culturales y estrategias de renovación urbana: una relación que se intensifica

A pesar de una cierta tradición histórica, ha sido en los últimos años cuando hemos podido observar como la aparición de espacios de carácter cultural dentro de actuaciones amplias de renovación urbana se hacía cada vez más habitual (EVANS, 2001; GARCÍA, 2004; HURSTEL, 2006). Las apuestas por la renovación del litoral de Barcelona a partir del *Fòrum Universal de les Cultures*, por la recuperación del centro histórico de Génova con la Capital Europea de la Cultura o las pretensiones de la ciudad de Lens (Francia) por renovar un antiguo espacio minero gracias a la instalación de un museo-filial del Louvre son sólo algunos ejemplos de apuestas culturales extremadamente ambiciosas, pero no son las únicas tipologías. Cada vez están apareciendo actuaciones más modestas en términos de presupuesto y repercusiones esperadas, que contribuyen a inscribir las actuaciones culturales dentro de las estrategias de renovación urbana: construcción de pequeños espacios plurifuncionales como la *Cascina Roccafranca* en el barrio de Mirafiori (Turín), *la Condition Publique* en el barrio de Pile de Roubaix (Francia) o la propuesta de creación de un

nuevo museo dedicado al clima dentro del plan de renovación del barrio de la Mariola (Lleida) son algunos ejemplos de unas actuaciones que tienden a multiplicarse.

En los últimos años y de forma progresiva los equipamientos culturales se han ido transformando en un elemento fundamental para la regeneración urbana: atraen nuevos públicos, crean zonas de ocio, se transforman en puntos de atracción turística, generan inversiones y oportunidades de negocios y contribuyen a impulsar la convivencia urbana (ROCHE, 1994).

Esta visión, en cierto modo triunfalista, no es unánimemente aceptada entre los estudiosos de la temática. Varios autores consideran que se tiende a sobrevalorar las posibles repercusiones (SWINDELL & ROSENTRAUB, 1998; BORJA, 2002). Algunos incluso van más allá y consideran que la nueva arquitectura asociada a los equipamientos culturales son una "catástrofe urbana" (GUARRASI, 2002, p. 728) e incluso hablan de “propuestas ingenuas” (MILES, 2005, p. 906).

Naturalmente no todas las actuaciones culturales pueden tener la misma repercusión que el archiconocido caso de la Capital Europea de Glasgow de 1990 o de la cita, casi obligatoria, al caso del Guggenheim Bilbao. En la práctica, difícilmente las actuaciones culturales generan grandes cambios radicales en las áreas en las que se instalan, pero sí que pueden impulsar, si se ajustan los medios dedicados a las expectativas generadas, unas repercusiones muy favorables. Poco a poco, los impulsores de las actuaciones de renovación urbana han tomado consciencia de esta situación, que analizaremos a continuación.

2. Relaciones entre actuaciones urbanísticas y políticas culturales

A pesar de las críticas existentes, el éxito de algunas actuaciones urbanísticas basadas en instituciones culturales llevó a plantear la incorporación de las políticas culturales en múltiples procesos de rehabilitación de espacios degradados (MONCLÚS & GUARDIA, 2006). Las tipologías de actuación y las estrategias seguidas en los distintos proyectos han sido varias: uso de las tradiciones locales para integrar a los nuevos habitantes, eventos puntuales para incrementar la autoestima de los habitantes o actuaciones dirigidas a abrir el barrio a visitantes foráneos son algunos de los ejemplos. En el presente artículo nos centraremos, por razones de espacio, en algunas experiencias concretas, básicamente eventos puntuales y museos. Para hacerlo nos basaremos en un trabajo más amplio, en el que se analizaron un centenar de instituciones de once ciudades europeas[1] (PAÜL, 2009).

En líneas generales podemos considerar que las relaciones entre políticas culturales y actuaciones urbanísticas se articulan entorno a

[1] Concretamente, las ciudades analizadas fueron Barcelona, París, Lambersart, Lille, Roubaix, Tourcoing, Lens, Bruselas, Mons, Turín y Génova

dos grandes tipologías. Iniciativas culturales que actúan como elemento más visible de las operaciones urbanísticas, por lo que podríamos considerar que el resto de actuaciones están supeditadas a la actuación cultural, y actuaciones en las cuales las políticas culturales forman parte, junto a otras actividades, de las actuaciones en vías de desarrollo. A continuación caracterizaremos y analizaremos algunos ejemplos de cada tipología.

2.1.- Regeneraciones articuladas entorno a actuaciones culturales

En este modelo, la actividad cultural actúa como catalizador de la actuación, al mismo tiempo que se transforman en símbolo de la renovación urbana. Los agentes políticos y los medios de comunicación tienden a asociar estas actuaciones culturales con el conjunto de políticas de regeneración, por lo que la imagen generada equipara actuación cultural y renovación del espacio urbano.

Un ejemplo de esta tipología de actuación es la construcción del *Musée d'Art Contemporain du Val de Marne* (MAC/VAL), promovida por este departamento francés en la localidad de Vitry-sur-Seine (81.500 habitantes), próxima a París. Su inauguración tuvo lugar en noviembre de 2005, significativamente coincidiendo con las revueltas que se extendieron por distintos barrios franceses. La construcción del museo tuvo un coste de unos 30'5 millones de euros, sin contar el coste de las colecciones, adquiridas también por el departamento.

Una de las principales ambiciones del museo era situar en el mapa cultural parisino un equipamiento de la *banlieue*. Se trataba de acompañar varias actuaciones urbanísticas en curso con una actuación que simbolizara el cambio. Se pretendía, de este modo, alejar la percepción negativa con la que se asocian estos barrios y ciudades, al mismo tiempo que se acercaba el arte contemporáneo a los habitantes de la zona y se creaba un atractivo capaz de atraer habitantes de la capital.

A pesar de estas loables intenciones, las dotaciones de personal y de presupuesto no parecen estar a la altura de las expectativas[2]. Aspectos como el tardío desarrollo de la comunicación y del mecenazgo han limitado el impacto del museo. Buena muestra de ello es que durante su primer año de apertura el museo recibió 110.000 visitantes, que en 2008 fueron 80.000 (un buen número de ellos escolares). Una cifra modesta en el contexto parisinos, en el que quería situarse el MAC/VAL.

Otro claro ejemplo de este tipo de actuaciones fue la renovación del litoral de Barcelona, articulada entorno a la celebración del *Fòrum*

[2] En el MAC/VAL trabajan unas sesenta personas y cuenta con un presupuesto de funcionamiento de alrededor de 180.000€ al año. Ambas cifras se pueden considerar, en el ámbito parisino, bajas.

Universal de les Cultures Barcelona 2004. La operación consistía en utilizar una actuación de carácter cultural como pretexto para localizar una ambiciosa inversión pública que actuase de motor para la inversión privada en la zona del litoral norte de la ciudad.

Tras varios intentos fracasados desarrollados en las décadas anteriores, que habían generado una importante sensación de escepticismo entre los habitantes de la zona y entre la ciudadanía en general, el nuevo proyecto planteaba varias actuaciones: nuevos espacios públicos, creación de un puerto y un centro de convenciones, nuevas viviendas y centros comerciales (Diagonal Mar), actuaciones en transporte público y políticas de renovación de los barrios colindantes de la Catalana y la Mina[3] (GUTIÉRREZ, 2009). La pieza clave de la actuación debía ser la actuación cultural *Fòrum*, planteada para visualizar los cambios experimentados en la zona.

El presupuesto de la actuación pública relacionada con el evento *Fòrum* sufrió variaciones importantes. En 1999 se apuntaban 1.022 millones de euros más el coste de algunas obras emblemáticas, como el Centro de Convenciones[4]. En 2002 el presupuesto se amplió hasta los 1.739 millones de euros[5]. Finalmente, en julio de 2004 la inversión había subido hasta los 3.260 millones de euros[6] (PAÜL, 2005). Posteriormente, las distintas administraciones han seguido actuando en la zona, por lo que es previsible que el presupuesto de 2004 haya sido superado. En este contexto, la programación propiamente cultural tuvo un presupuesto de 323'7 millones de euros[7].

En el caso de la actuación cultural *Fòrum*, y con la perspectiva de más de un lustro des del final de la celebración, podemos afirmas que los beneficios generados por la actuación cultural han sido limitados. La asociación de imagen que se produjo entre el evento cultural y la renovación urbana emprendida terminaron por generar importantes críticas al evento y lastrando su imagen y su capacidad de actuación sobre el territorio (PAÜL, 2007). Algunos autores no dudan, incluso, en considerar que el *Fòrum* solamente sirvió para que Barcelona se

[3] En el barrio de la Mina, el más problemático del sector, la mitad de la población tiene menos de 45 años, el fracaso escolar es del 40% y la Renta Bruta Familiar Disponible es un tercio de la media catalana

[4] El 47% de la inversión debía ser privada, el 41% pública y el 12% correspondía a la remodelación de los barrios de la Mina y la Catalana (mixto público/privado)

[5] El 36'8% de inversión privada –hoteles, oficinas, vivienda-. El Ayuntamiento y la Diputació de Barcelona, con fondos europeos, aportaban el 36'5% -espacio público y equipamientos-, la Generalitat el 18% -transporte público, universidad y depuradora- y el Estado, también a través de fondos europeos, el 8'7% -destinados, así mismo, a transporte público y depuradora-.

[6] El 40% era inversión privada y el 60% pública. No se dispone de datos desagregados por administraciones.

[7] Un 64'5% aportado por las administraciones, un 21'8% procedente del patrocinio y un 13'7% fruto de la venta de entradas

transformara en capital "de la impostura a gran escala, o de la simulación elevada a la categoría de reclamo turístico" (SÁEZ, 2009, p. 271). Las administraciones impulsoras del proyecto se defienden hablando de los beneficios de la celebración puntual y de las posibilidades que abre la nueva zona: por ejemplo con la apertura del nuevo *Museu Nacional de Ciències Naturals*.

Figura 1. Principales equipamientos culturales analizados

De arriba a abajo y de izquierda a derecha: Sede del MAC/VAL (Wikimedia Commons); espacio donde se celebró el Fòrum Universal de les Cultures (Wikimedia Commons); edificio Fòrum sede del futuro *Museu Nacional de Ciències Naturals* (Wikimedia Commons); jardines de la Villette (villette.com - O.-Fryszowski); espacio interior de *La Condition Publique* (laconditionpublique.com) y exteriorers de la Cascina Roccafranca (comune.torino.it/scatTO)

Precisamente el caso del *Museu Nacional de Ciències Naturals* es ilustrativo de algunos aspectos de la gestión deficitaria del *Fòrum*. Las previsiones apuntan que este museo se instalará en el conocido como edificio *Fòrum*, gran auditorio construido para la celebración de 2004. Financiado por la Diputació de Barcelona con fondos europeos, el edificio costó 72 millones de euros. Una cifra significativamente idéntica a la que se preveía invertir, a lo largo de una década, en la renovación del barrio de la Mina. A pesar de la elevada inversión, gran parte del edificio no tenía un uso definido hasta la decisión de implantar el nuevo museo.

El cambio de usos del edificio *Fòrum* resultaría ilustrativo de la nueva estrategia por la que apuestan varias ciudades, entre ellas Barcelona. Después de dedicar la mayoría de esfuerzos de la década anterior a 2004 a organizar eventos puntuales que contribuyeran a renovar ciertas áreas urbanas, se ha pasado a una apuesta más a largo plazo y más en la línea de la "ciudad creativa". Así, además del nuevo museo, está previsto que la zona *Fòrum* acoja el nuevo centro de "entreno, ensayo y creación del mundo del circo" y distintas facultades universitarias. Es decir, en cierto modo, se ha pasado de promover las actividades culturales como elementos visualizadores del cambio (la fecha de inauguración marcaba el cambio) a integrar dichas actuaciones dentro de proyectos más amplios y a largo plazo. Esto nos lleva a una segunda tipología de actuaciones, que analizaremos a continuación.

2.2. Regeneraciones con presencia de actuaciones culturales

El cambio de tendencia que avanzábamos ha comportado que sea habitual que en las distintas actuaciones analizadas el papel de las políticas culturales quede en un segundo plano, englobado dentro de estrategias de regeneración más amplias. Se trata de un modelo en el que la actividad cultural está más integrada en el medio social y económico que le rodea y aspira a contribuir, junto con otras actuaciones y a largo plazo, a la mejora de la calidad urbanística, social y económica del entorno.

Algunos ejemplos ya clásicos serian el parque y los equipamientos museísticos de la Villette. Situado en los terrenos que ocupaba el antiguo matadero de París, se ha ido transformando, a lo largo de más de una década, en un gran polo cultural que acoge varios museos, espacios para múltiples disciplinas artísticas y sobretodo, unos grandes jardines de 35 hectáreas[8]. A diferencia de la actuación del *Fòrum*, en la Villette las instituciones apostaron por dotar el nuevo espacio de

[8] En 1984 abrió la Sala *Zénith*, en 1985 la *Grande Halle* rehabilitada y el cinema *la Géode*, en 1986 la *Cité des Sciences et l'Industrie*, en 1987 los primeros jardines, en 1990 el Conservatorio superior de Música, en 1995 la *Cité de la Musique* y en 2008 se aprobó la construcción del gran auditorio de París.

contenidos, creando una estructura[9] encargada de gestionar una rica programación que incluye espectáculos teatrales, de circo, cine, danza, música y artes visuales, tanto de pago como de libre acceso. En dicha programación se busca que los temas y los estilos sean los más amplios posibles para facilitar una cierta mixticidad social atrayendo visitantes de los barrios obreros de las periferias de París, así como gente con poder adquisitivo alto del centro de París. Al mismo tiempo, el equipamiento quería evitar que el cierre de los mataderos, con la consiguiente pérdida de flujos y actividad económica, tuviese un impacto negativo para el distrito. En buena medida, la programación de la Villette ha conseguido satisfacer ambos objetivos (DONNAT & OCTOBRE, 2001).

Unas metas similares, aunque con medios más modestos, es la que persigue *la Condition Publique*. Se trata de un equipamiento cultural impulsado por el ayuntamiento de Roubaix (ciudad del área metropolitana de Lille de alrededor de 100.000 habitantes). El equipamiento se localiza en unos antiguos almacenes rehabilitados para acoger varios espacios dedicados a exposiciones, teatro, música, sala de baile y residencia de artistas. La mayoría de los espectáculos que se celebran allí son gratuitos.

La actuación de Roubaix se inscribe dentro de una doble voluntad. En primer lugar se pretende mostrar que la ciudad, considerada por parte de la población de la región como una periferia de Lille, es capaz de generar actuaciones de primer nivel que atraigan población de otras ciudades. En segundo lugar, se pretende incidir en la población obrera del barrio de Pile y muy especialmente, en la del barrio de les Trois-ponts[10]. El primer objetivo se ha conseguido, ya que en algunas actividades el público de fuera de la ciudad es mayoritario. El segundo está generando más problemas, en buena medida por las reticencias de la población de los barrio hacia los equipamientos oficiales (DAMBRE, 2006).

Por último, un tercer ejemplo de actuación, claramente más modesta que las anteriores, es la turinesa *Cascina Roccafranca*. Situada en el barrio de Mirafiori, objeto de un programa Urban II[11], la actuación supuso la recuperación de una antigua granja del siglo XVII. En ella se desarrollan actividades culturales (exposiciones, cine, talleres, ecomuseo), sociales (atención a las familias y sede de varias asociaciones y económicas (vivero de empresas). Los presupuestos de

[9] El *Établissement public national à caracter industriel et commerciel du parc et grande halle de la Villette* tiene un presupuesto de alrededor de 30 millones de euros y una plantilla de 230 personas

[10] Barrio alejado del centro, tiene el 55% de la población en paro y el 60% de los habitantes tienen menos de 30 años.

[11] Programa de la Comisión europea para la regeneración económica y social de las ciudades y barrios en crisis con el fin de fomentar un desarrollo urbano sostenible.

recuperación del espacio (1.280.000€), así como el de funcionamiento anual (350.000€), se pueden considerar cifras modestas, sobretodo si la comparamos con los 29 millones de euros del proyecto Urban II en Turín.

El objetivo principal del nuevo equipamiento era crear un centro capaz de dar continuidad a las iniciativas sociales puestas en marcha por el programa Urban una vez finalizara ésta actuación. Así, el equipamiento se planeó para favorecer la convivencia entre la población del barrio, al mismo tiempo que se fortalecía la red social. La relativa novedad de la actuación, así como la dificultad para cuantificar unos objetivos tan inmateriales dificulta valorar los posibles impactos. A pesar de ello, algunos autores ya señalan progresos significativos en estos campos, demostrando la viabilidad de actuaciones presupuestariamente modestas y a largo plazo para generar dinámicas positivas en las regeneraciones urbanas (COTTINO & ZEPPETELLA, 2009).

3. ¿Hacía un progresivo abandono de los grandes equipamientos culturales?

De los ejemplos anteriores se podría deducir, hasta un cierto punto, un cambio en el papel que desarrollan las actuaciones culturales dentro de las políticas de regeneración urbana. Las grandes actuaciones museísticas, que actuaron en su día como emblema de ambiciosas transformaciones urbanas, como el *Museu d'Art Contemporani de Barcelona* con la recuperación del Raval, la *Citè des Sciences et de l'Industrie* con la zona nord-este de París o incluso el *Museo del Cinema* respeto el centro de Turín, habrían dejado paso a nuevas actuaciones, formalmente menos ambiciosas, pero con mayor voluntad de integración con el entorno. El reciente anuncio del abandono de proyectos ambiciosos como el nuevo *Guggenheim New York* en el Lower East River (2009) o las dificultades de actuaciones como la transformación cultural de la isla de Seguin, en el sur-oeste de París (en duda des de 2005), del *Musée des Civilisations d'Europe et de la Mediterranée* en Marsella (su inauguración se preveía inicialmente en 2008 para posponerse a 2012) o la indefinición sobre la creación del *Museu del Transport* a la zona de la Sagrera (Barcelona), son elementos que refuerzan dicha percepción.

Naturalmente, siguen existiendo actuaciones que aspiran a actuar como símbolo de vitalidad de una ciudad o región, como el nuevo *Musée Hergé* en la localidad de Louvaine-la-Neuve (2009), el nuevo equipamiento de Punta de la Dogana en Venecia (2009), la apertura de la primera sede descentralizada del Centre Pompidou en Metz (2010) o la previsión de una nueva sede del museo Louvre en Lens (2012). Ahora bien, a través del estudio de las actuaciones en marcha o previstas en

múltiples ciudades europeas podemos considerar que estamos ante un cambio en las estrategias.

Las distintas administraciones públicas e instituciones privadas que impulsan actuaciones de carácter cultural tienden a buscar iniciativas formalmente menos ambiciosas, que rehúyen el liderato de los procesos de cambio urbanístico, pero que resultan fundamentales para consolidar estrategias amplias dirigidas a mejorar la cohesión social, los niveles de educación y la diversidad económica de ciertas zonas urbanas.

Ahora bien, difícilmente las actuaciones culturales cumplirán sus objetivos de efecto multiplicador si se ven obligadas a liderar un proceso complejo como es la transformación física, económica o social de un espacio. En consecuencia sería deseable una mayor integración de dichas actuaciones en políticas más amplias. Un paso que puede resultar positivo, aunque no suficiente.

No existen automatismos que permitan que cuando las políticas culturales se integran dentro de actuaciones más amplias se consigan los beneficios esperados. El principal problema reside en que a menudo, sigue sin existir una auténtica colaboración entre actuaciones urbanísticas y políticas culturales. Más bien se tiende hacía una superposición de proyectos que impide la obtención de rendimientos óptimos de las actuaciones. A pesar de ello, hemos observado una tendencia hacia una progresiva disminución de las instituciones culturales que se aíslan del entorno. Una situación que es la deseable. Al mismo tiempo, esta tendencia debería ir acompañada de una mayor voluntad por parte de los promotores urbanos para incorporar las actuaciones culturales al conjunto de actuaciones de renovación. Una tendencia que tímidamente también empieza a darse, a pesar que debería intensificarse.

Estamos, por lo tanto, ante un cambio en las modalidades de actuación que todo parece indicar que tendrá efectos positivos relevantes; los efectos de las políticas culturales son más importantes cuando las dimensiones físicas, económicas y sociales de la cultura se integran y funcionan de manera conjunta con el mayor número posible de iniciativas, tanto públicas como privadas. Las nuevas tipologías de actuaciones culturales parecen encaminarse hacia esta línea. A pesar de ello, se debe ser consciente de que las políticas culturales no pueden ser la solución a cualquier tipo de problema. Muchos procesos no se pueden abordar desde la sola política cultural, sino que precisan de actuaciones firmes en varios frentes, en los cuales la cultura debería integrarse.

Así, en líneas generales, hemos podido corroborar que para que las actuaciones urbanísticas relacionadas con las políticas culturales tengan la mayor influencia posible en términos de ciudad es recomendable que se den una serie de situaciones:

- Apostar por una decidida y unitaria implicación política. El consenso en la decisión de las líneas generales de las actuaciones es fundamental para su éxito.
- Evitar tomar las decisiones únicamente por convicciones personales o políticos. Tomar como referencia estudios precisos, actualmente aún escasos, que tengan presentes varias posibilidades para cada una de las actuaciones (emplazamiento, público al que se dirige o relaciones con el entorno, entre otros).
- Buscar la complicidad y coordinación entre los diferentes agentes; tanto municipales (básica), como de otras administraciones, del sector privado y sobre todo, de los habitantes del entorno en que se pretende desarrollar las políticas culturales.
- Enmarcar las actuaciones, incluso aquellas puntuales, en estrategias de larga duración.
- Emplazar las instituciones en espacios donde su uso sea lo más efectivo posible. No buscar únicamente espacios centrales, que garanticen con relativa rapidez el éxito de visitantes y de visibilidad, sino buscar actuaciones más complejas, pero con mayor potencial de éxito.
- Apostar por construcciones formales basadas en la calidad del entorno y no únicamente en criterios estéticos.

A partir de estas consideraciones podemos afirmar que entre las actuaciones de nueva creación estudiadas hemos constatado una progresiva toma de conciencia de la necesidad de cumplir estos requisitos. Este es un elemento positivo, aunque el camino que queda por recorrer es aún largo, tanto por la presencia de iniciativas que a pesar de ser de creación reciente, obedecen a modelos caducos, como por la lentitud en la necesaria transformación de las mentalidades de las instituciones ya consolidadas. A pesar de ello, en líneas generales, el cambio de tendencia hacia actuaciones culturales más modestas y mejor integradas en las actuaciones de renovación urbanas es un hecho constatado, que de buen seguro repercutirá en resultados positivos.

Bibliografía

BERGAMIN, Renato; BIANCO, Lucia; PRESUTTI, Gianfranco & SCOLFARO, Beatrice (2007) "Il quotidiano partecipare del quartiere" Animazione Sociale núm. 212, pág. 35 – 71

BORJA, Jordi (2002) "La ciudad como oferta y la innovación urbanística" *El marketing como estrategia de desarrollo metropolitano* Donosti, 26 de agosto 2002. Documento policopiado

COTINO, Paolo & ZEPPETELLA, Paolo (2009) "Creatività, sfera pubblica eriuso sociale degli spazi" *Paper-Cittalia* núm. 4

DAMBRE, Frédérique (2006) *Etude des publics de la Condition Publique. Analyse des fiches d'identification* 2005 Documento policopiado

DONNAT, Olivier & OCTOBRE, Sylvie (dir.) (2001) *Les publics des équipements culturels. Méthodes et résultats d'enquêtes* Paris, Ministère de la Culture et la Communication

EVANS, Graeme (2001) *Cultural planning an urban renaissance?* London, Routledge

GARCÍA, Beatriz (2004) "Urban regeneration, arts programming and major events. Glasgow 1990, Sydney 2000 and Barcelona 2004" *International Journal of Cultural Policy* vol. 10, núm. 1, pág. 103 – 118

GUARRASI, Vincenzo (2002) "Ground zero: grandi eventi e transformazioni urbane" *Bollettino della Società Geografica Italiana* nº4

GUTIÉRREZ PALOMERO, Aaron (2009) "El mètode Urban i la seva difusió com a valor afegit principal de la iniciativa comunitària" *Documents d'Anàlisi Geogràfica* núm. 53, pág. 47-67

HURSTEL, Jean (2006) *Culture & régéneration urbaine. Activités culturelles & industries créatives moteurs du renouvellement urbain* Lille, Agence de dévéloppement et d'urbanisme de Lille Métropole

LANDRY, Charles (2006) *Culture & Régéneration Urbaine. Approche intégrée. Le rôle de la culture et de la créativité dans le (re)développement des villes* Lille, Urbact – Lille Métropole

MILES, Matthew (2005) "Interruptions: Testing the Rehetoric of Culturally Led Urban Development" *Urban Studies* vol. 42, núm. 5/6, pág. 889 – 911

MONACI, Sara (2005) *Il futuro nel museo. Come i nuovi media cambiano l'esperienza del pubblico* Milano, Guerini Studio

MONCLÚS, Francisco-Javier & GUÀRDIA, Manuel (ed.) (2006) *Culture, urbanism and planning* Aldershot, Ashgate

PAÜL i AGUSTÍ, Daniel (2009) *L'oferta cultural en les politiques de marqueting de les ciutats* Universitat de Lleida, Tesis Doctorals en Xarxa

PAÜL i AGUSTÍ, Daniel (2007) "Fòrum Barcelona 2004: una visión de la transformación urbana a través de la prensa" a ARTIGUES, Antoni A.; BAUZÀ, Alicia; BLÀZQUEZ, Macià; GONZÁLEZ, Jesús M.; MURRAY, Ivan & RULLAN, Onofre (ed.) *Los procesos urbanos postfordistas* Palma, Universitat de les Illes Balears – Asociación de Geógrafos Españoles pág. 197 - 214

PAÜL i AGUSTÍ, Daniel (2005) "Imagen y promoción en las nuevas formas de ciudad" a GUTIÉRREZ, Obdúlia (ed.) *La ciudad y el miedo* Girona, Universitat de Girona

ROCHE, Maurice (1994) "Mega-events and urban policy" *Annals of Tourism Research* vol. 21, núm. 1, pág. 1 – 19

SÁEZ MATEU, Ricard (2009) "Barcelona, capital... de què?" *Revista cultura* núm. 4, pág. 256-271

SWINDELL, David & ROSENTRAUB, Mark S. (1998) "Who benefits from the presence of professional sports teams? The implications for public funding of stadiums and arenas" *Public Administration Review* núm. 58, pág. 11 – 20

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

URBANIZACIÓN DE LA MONTAÑA. INTENSIDAD Y ALCANCE DEL PROCESO; FORMAS Y PAISAJES INDUCIDOS EN ALGUNAS COMARCAS DEL SISTEMA CENTRAL

Juan Ignacio PLAZA GUTIÉRREZ
María Isabel MARTÍN JIMÉNEZ
Luis Alfonso HORTELANO MÍNGUEZ
Rubén FERNÁNDEZ ÁLVAREZ
Departamento de Geografía
Universidad de Salamanca

Esta comunicación quiere presentar y analizar el alcance, a través de algunas manifestaciones y ejemplos más significados, de los procesos, formas y paisajes desarrollados por la urbanización sobre los espacios rurales en los últimos decenios en algunas comarcas del Sistema Central tomadas como estudios de caso, así como el alcance de este fenómeno en ellas a través de algunas variables e indicadores, dando, de esta forma, difusión a parte de los resultados de una investigación temáticamente más amplia y dilatada en el tiempo, en cuyo marco se formulan y ofrecen las premisas y planteamientos de este trabajo[1]. Es, pues, un muestreo de estudios de caso, un análisis de ejemplos concretos que toma como referencia de espacio rural urbanizado dos zonas de montaña. Particularmente, se quiere insistir en varios hechos indicativos de tales fenómenos y procesos, como son, por ejemplo, la interpenetración que existe entre las dimensiones rural y urbana a partir de la existencia de fuertes influencias externas procedentes de ciudades y metrópolis próximas; la identificación de los principales hechos y razones que generan una fuerte incidencia morfológica, estructural y funcional de lo urbano sobre estas áreas rurales (especialmente la demanda de segundas residencias desde la ciudad hacia las áreas de montaña, aunque también la movilidad laboral que genera flujos de la zona rural de montaña próxima hacia la ciudad, etc.); así como la señalización y detección de las transformaciones inducidas por las nuevas funciones residenciales y que son visibles, sobre todo, en la reordenación del poblamiento, la reestructuración del caserío o la aparición de polígonos urbanos e industriales sobre suelo/área rural (nuevas morfologías y nuevos paisajes).

[1] La comunicación se inscribe en los resultados del proyecto de investigación «*Dinámica socioeconómica y articulación espacial de las montañas interiores en España. Experiencias y orientaciones para el desarrollo territorial sostenible y la política de cohesión territorial*» (Ministerio de Educación y Ciencia, referencia SEJ2007-67655-C05-01). También recoge aportaciones del proyecto de investigación «*Gobernanza territorial y urbana: hacia una gestión participada del territorio en regiones interiores de baja población*» (Ministerio de Educación y Ciencia, referencia SEJ2007-68102-C05-04).

1. Contexto geográfico y explicativo: ¿qué espacios se han urbanizado y qué razones han movido tales procesos?

Dos son los conjuntos comarcales que se toman como referencia, en el presente trabajo, de lo que pueden ser los procesos y formas de urbanización de los espacios rurales. Como la investigación en la que se insertan estos resultados que ahora ofrecemos se centra en la dinámica y la articulación espacial de las áreas de montaña en España, de modo más preciso -en el caso que ahora se expone- en las denominadas "montañas interiores"[2], resulta de particular interés y especial significado detenerse en el análisis de las manifestaciones y formas que uno de ambos objetivos (la articulación espacial) adopta a través de la interacción entre lo rural y lo urbano -traducida de forma visible en los procesos de urbanización- en algunas comarcas de montaña del Sistema Central. Más allá de tomar como ejemplo el conocido sector más "madrileño" de la Sierra de Guadarrama, segmento del Sistema Central que responde verdaderamente al calificativo de "montaña metropolitana" por excelencia ubicado hacia el noroeste de la región madrileña[3], dirigimos nuestra atención sobre otras dos comarcas con especial significado. Una situada en la vertiente sur, soleada y más cálida, que ocupa las pronunciadas laderas que descienden desde el macizo de Gredos y se prolonga por la vega del río Tiétar: es el valle del Tiétar. Otra se sitúa en la vertiente norte, en tierras más frías y próxima al enlace entre el Sistema Central y el Sistema Ibérico, con fuerte raigambre histórica en su modelo de configuración territorial: es la antigua Tierra de Ayllón extendida a norte y sur de la sierra homónima y que tiene a Riaza y Ayllón (viejos núcleos rectores de sus respectivas "Tierras" o jurisdicciones antes de la reforma y nueva división administrativa de 1833) como sus dos centros de organización, interesándonos de forma más concreta, para los objetivos que ahora se pretenden, el caso de la villa de Riaza, así como el de algunos otros núcleos ubicados entre el sur de la provincia de Segovia, el norte-nordeste de la Comunidad de Madrid y el noroeste de la provincia de Guadalajara; es

[2] Cuando utilizamos el concepto de "montañas interiores" nos referimos, en una acepción generalista y más sencilla, a las áreas montañosas de distinta extensión y altitud que ocupan longitudinalmente el centro peninsular y se extienden por el sur de la región castellano-leonesa, el borde serrano que marca el norte y oeste de la Comunidad de Madrid y el norte-nordeste y centro de Extremadura, con continuidad por el centro y norte de Castilla-La Mancha. Bajo esta denominación se engloban, pues, las comarcas montañosas de dos conjuntos diferenciados: la Cordillera o Sistema Central y las sierras y serranías de la submeseta sur. Pero su carácter de "interiores", aunque ligado fundamentalmente a la razón de localización geográfica que se ha expuesto, también responde a unas características que perfilan desde el punto de vista ecológico, pero también cultural, a estos paisajes y comarcas, marcando contrastes con los sistemas montañosos más periféricos y volcados hacia otros espacios físicos y regionales de caracteres distintos (montañas cantábricas, montañas mediterráneas, montañas andaluzas o montañas gallegas).

[3] Nos referimos a todo el área que se corresponde con la extensión entre el túnel de Guadarrama en la AP-6 y el descenso hacia la capital (zona de El Espinar, San Rafael, Guadarrama, Collado Villalba, San Lorenzo del Escorial, Galapagar, Hoyo de Manzanares, Torrelodones, Las Rozas, etc.).

decir, un triángulo que se abre desde el vértice madrileño hacia el norte y nordeste.

También les diferencia a ambas comarcas su dinamismo demográfico y su estructura territorial: de mayor viveza y con núcleos de mayor peso en la del Tiétar (por lo menos en una parte importante de sus municipios), más regresivo y de menor capacidad articuladora en la de Ayllón. Con todo, los resultados, indicadores, ejemplos y tipos que se exponen en esta aportación no se circunscriben exclusivamente a los límites comarcales de los dos espacios elegidos, sino que también se corresponden con el alcance que logran los procesos de urbanización sobre suelo rústico en municipios y áreas próximas a las dos brevemente presentadas (algunos pueblos de La Serrota, del Alto Alberche y de Pinares-Bajo Alberche, en la provincia de Ávila), toda vez que flujos e impulsos urbanos de esta naturaleza no se detienen tampoco en límites administrativos, pese a que tal condición pudiera explicar a veces por qué avanzan en unas áreas y por qué en otras encuentran obstáculos a su extensión.

Varias son, además, las razones en que se sustancia el contexto geográfico y explicativo que da sentido a este análisis que ahora se presenta. Por un lado, una parte importante de estas montañas interiores y, especialmente, los dos estudios de caso tomados como ejemplo, constituyen espacios sobre los que se proyecta una fuerte impronta o influencia metropolitana, de Madrid, dada su proximidad geográfica y su cómoda y rápida accesibilidad: cercanía y adecuada red de infraestructuras (fig.1). Las zonas más cercanas del sector oriental de la comarca del Tiétar, así como del Alto y Bajo Alberche, distan de las coronas metropolitanas de Madrid más periféricas entre 65 y 85 kms. a través de vías de comunicación tremendamente mejoradas que, en algunos de sus tramos, son autovía; los pueblos del norte-nordeste madrileño, oeste de Guadalajara y sur de Segovia hasta Riaza oscilan desde los 45-60 kms. los más próximos hasta los 100-105 a que se encuentra Riaza. Podemos, pues, afirmar que se sitúan en un radio semicircular de influencia de 100-120 kilómetros alrededor de la capital madrileña.

Tal proximidad y facilidad de acceso se refuerza con una segunda motivación que proyectó los impulsos de urbanización metropolitana sobre estas zonas: el valor intrínseco de su calidad paisajística y ambiental, con los recursos y posibilidades que, además, ofrece tal calidad[4]. De modo más preciso han de citarse cuatro referencias en que se materializa esta calidad:

a) la montaña y el valor de sus paisajes (Sierra de La Paramera y La Serrota; Sierra de Béjar-Candelario; Sierra de Gredos; Sierra de Guadarrama; Somosierra; Sierra de Ayllón), lo que les convirtió ya hace tiempo en áreas propicias para estancias vacacionales de distinta duración,

[4] Piénsese, por ejemplo, en las funciones recreativas de las densas y extensas masas forestales de parte de estas comarcas, sean los rebollares de Riaza, los hayedos de la falda sur de la Sierra de Ayllón, los pinares del Alto Alberche o del Tiétar o los castañares de este último valle

de fin de semana, etc.; dentro de ellos, la existencia de los embalses atrajo, igualmente, la construcción de urbanizaciones en sus márgenes (El Burguillo, Rosarito, Pantano de San Juan, etc.)

b) la localización de distintas figuras de espacios naturales bajo algún nivel de protección (fig. 1)[5];

c) las extensas masas forestales (desde los densos y extensos pinares que tapizan una parte importante de la superficie de Guadarrama y de Gredos, hasta los robledales, castañales y hayedos);

d) la nieve y las prácticas deportivas ligadas a ella (con la ubicación de varias estaciones de esquí en este conjunto montañoso: La Covatilla, en Béjar-Candelario; Navacerrada, en la Sierra de Guadarrama; y la estación de La Pinilla, en la Sierra de Ayllón).

2. Los datos avalan un importante proceso de urbanización que es, sin embargo, diferenciado

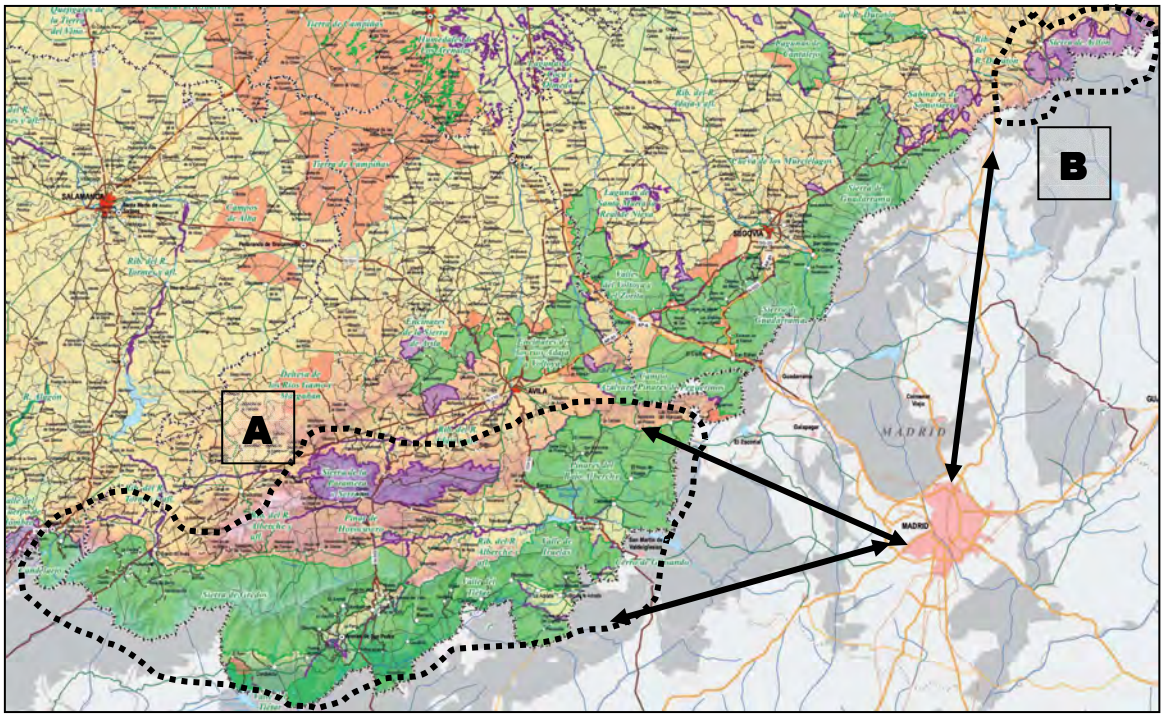
No cabe la menor duda que todo este territorio montañoso se ha erigido en un espacio sobre el que se han proyectado las presiones y demandas urbanísticas para la construcción y venta de residencias secundarias promovidas, fundamentalmente, desde el ámbito madrileño (la simple constatación de los teléfonos y direcciones de la ingente cantidad de vallas publicitarias y anuncios expuestos en las oficinas inmobiliarias así lo delatan), pero también, aunque en menor medida, desde otros ámbitos urbano-metropolitanos de menores dimensiones -si bien igualmente inversores en vivienda- localizados en ciudades como Valladolid, así como una representación ligada a los capitales urbanos de las capitales de provincia en que se integran estas áreas (Salamanca, Ávila y Segovia). Por eso se ha dicho repetidamente que una parte importante de este espinazo montañoso interior es una "montaña metropolitana". Pero existen contrastes en la intensidad y el alcance del proceso de urbanización, es un proceso diferenciado. Veamos en cada una de las zonas elegidas a modo de estudio de caso cómo y cuáles son los datos.

Según las cifras del *Censo de Población y Viviendas 2001* (INE), en la comarca de la Sierra de Ayllón (1.491,86 km² y 6.864 habitantes, dos tercios de los cuales se concentran en la zona segoviana), extendida por 6

[5] Que del lado castellano-leonés se concretan en un Parque Regional (Gredos), una Reserva Natural (Valle de Iruelas), tres espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales (REN) de Castilla y León y pendientes de aprobación de su Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) -Pinar de Hoyocasero, Hayedo de Riofrío de Riaza y Sierra de Candelario-, una ZEPA, cuatro LIC's y cinco áreas que reúnen ambas figuras. Del lado madrileño, hay un Espacio Natural Protegido (Hayedo de Montejo de la Sierra, declarado Sitio Natural de Interés Nacional), en el entorno suroeste de la comarca montañosa de la Sierra de Ayllón, y una ZEPA (Encinares de los ríos Alberche y Cofio) Por último, en la vertiente de Guadalajara de la Sierra de Ayllón, se localiza el Parque Natural del Hayedo de Tejera Negra, la Reserva Natural del Macizo del Lobo-Cebollera y, pendiente de aprobación de su PORN, el Espacio Natural "Sierra Norte de Guadalajara".

municipios del sur de Segovia, 8 del nordeste de Madrid y 11 del noroeste de Guadalajara, en esta fecha eran 4.449 las viviendas secundarias existentes, más de la mitad de las cuales se localizaban en los municipios del sur de Segovia (2.358, el 53%), una cuarta parte en la vertiente madrileña (1.118) y un 22% en la de Guadalajara (973); además, poco más de la tercera parte de todas estas viviendas, se construyeron antes de 1950 (1.582, el 35,3%) y otro tercio lo fueron más recientemente, con la expansión inmobiliaria, en los años setenta y ochenta. Ahora bien, la intensidad y el alcance de este proceso de urbanización del espacio rural, de estas zonas de montaña, que se ha sustentado en el crecimiento del parque inmobiliario de viviendas secundarias, ofrece balances distintos según la forma de ser valorado.

Figura 1. Zonas que forman parte de la Red Natura 2000 en el entorno del Valle del Tiétar (A) y de la Sierra de Ayllón-Municipio de Riaza (B)



Fuente: extraído a partir de la Web www.jcyl.es. En tonos verdes, áreas que son, al tiempo, ZEPA y LIC; en fucsia o malva, zonas declaradas LIC; y en teja o anaranjado, áreas tipificadas como ZEPA. Los grises más intensos en las áreas limítrofes marcan la extensión de estas mismas áreas de Natura 2000 en Comunidades Autónomas vecinas, como es el caso de la de Madrid o de Castilla-La Mancha. Puede observarse, asimismo, la proximidad y accesibilidad entre el área metropolitana de Madrid y estos espacios serranos.

Así, por una parte, si consideramos el peso que tiene este tipo de viviendas sobre el total de viviendas familiares, puede observarse que hay una relativa coincidencia, a su vez, con la variable "densidad de viviendas secundarias/km²". De hecho, de los cuatro municipios donde la representatividad porcentual de estas viviendas es superior a las tres cuartas partes del total (Robregordo, en Madrid, con un 87,5%; Santo Tomé del Puerto, en Segovia, con un 78,1%; Tortuero, en Guadalajara, con un

76,5% y Horcajo de la Sierra, en Madrid, con un 75,1%), tres de ellos logran también los tres valores más altos de la comarca en densidad (la media comarcal era de casi 3 viviendas secundarias/km², que en Robregordo y en Horcajo se dispara hasta 12,2 y en Santo Tomé alcanza 8,8). De los otros 6 municipios donde esta densidad supera a la media comarcal y está, además, por encima de 5 viviendas/km² (Montejo de la Sierra, en Madrid, es muy representativo de esta ocupación urbana del medio rural serrano más próximo a Madrid, con 8 viviendas secundarias/km²), en cinco de ellos también el peso porcentual de las viviendas secundarias sobre el total es más de la mitad. Únicamente en el municipio de Riaza, con 6,1 viviendas/km² estas viviendas descienden del umbral del 50% (representan el 40,3% del total). La densidad es especialmente más alta en la vertiente segoviana y madrileña de la Sierra de Ayllón y se debilita bastante en el noroeste de Guadalajara, donde sólo el municipio de Retiendas sobrepasa un poco la media de la comarca: 3,90).

Por otra parte, la lectura e interpretación de la concentración y alcance geográficos de este proceso de urbanización cambian si consideramos qué importancia relativa logra este parque inmobiliario en cada municipio en relación al total comarcal. Y es en este caso donde la expansión de la dinámica y el proceso urbanizadores en espacios rurales próximos con entornos agradables y proximidad a las ciudades se dirige hacia la vertiente castellano-leonesa, sobrepasa la divisoria de cumbres y se extiende por los municipios segovianos del entorno de Somosierra-Sierra de Ayllón. Casi la mitad de las 4.449 viviendas secundarias de la comarca (el 47%) se localizan en tres municipios: Riaza (20,7%; 920 viviendas), Ayllón (15,2% y 676) y Santo Tomé del Puerto (11,1% y 495). Si a ellos se le unen los tres municipios que ya, a más distancia, les siguen y que son los tres de Madrid (Robregordo, 6,1%; Horcajo de la Sierra, 5,7% y Montejo de la Sierra, 5,6%), el resultado es que las dos terceras partes de las viviendas secundarias de los 25 municipios de esta comarca se concentran en tan sólo seis de ellos.

En el Valle del Tiétar (Ávila), el segundo de los estudios de caso que aquí se consideran, con unas dimensiones muy parecidas a las de la Sierra de Ayllón (sólo un municipio menos, 24, todos ellos de la misma provincia, Ávila, y una extensión muy ligeramente inferior, 1.161,5 km²) y una población de 34.328 habitantes, el fenómeno adquiere unas proporciones totalmente diferentes, pues las cifras son mucho más elevadas y, como luego podremos detallar a través de algunos ejemplos precisos, la intensidad territorial es muy fuerte, llegando a imprimir un perfil específico a determinadas localidades y zonas. De hecho, según la *Encuesta de Equipamientos e Infraestructuras 2008*, del Ministerio de Política Territorial, la población estacional máxima de la comarca cuadruplica su volumen de población censada, superando escasamente los 150.000 habitantes (exactamente, 153.530).

Aquí el parque inmobiliario de viviendas secundarias cuadruplicaba en el año 2001 al de la comarca de la Sierra de Ayllón: 18.770 frente a 4.449

(4,2 veces); un tercio de las mismas han sido construidas, además, en los dos últimos decenios del siglo XX, siendo el periodo de máxima construcción el de los años 70, donde se levantaron prácticamente un 30% de todas, lo que supuso, a su vez, algo más de la tercera parte (un 36%) de todas las construidas en la provincia abulense en esa década (entre las décadas de los 70 y los 80 reúnen justo la mitad de todas las viviendas secundarias construidas en la comarca). En todo este espacio comarcal, estas viviendas representan, igualmente, un valor muy similar al que alcanzaban en la Sierra de Ayllón, un 51,9%, lo que supone 9,5 puntos más que la media provincial.

Es asimismo destacable el hecho de que, frente a una mayor diversidad de situaciones en el caso anterior de la Sierra de Ayllón, aquí, en el Valle del Tiétar, en casi la totalidad de los municipios (22 de un total de 24), las viviendas secundarias representan como mínimo el 40% del total de viviendas, siendo este valor superior a las dos terceras partes en el extremo oriental de la comarca (Navahondilla, donde representan el 86,8%; Santa María del Tiétar, el 75,8%; La Adrada, el 71,9%; Higuera de las Dueñas, el 68,2% y Fresnedilla, el 66,6%). Ahora bien, si en Riaza-Ayllón el grado de concentración geográfica de estas urbanizaciones era pronunciado (Riaza, Ayllón y Santo Tomé del Puerto reunían ellos solos casi la mitad, relegando claramente a los 23 municipios restantes), en el Valle del Tiétar se produce una mayor equidistribución (aunque relativa). Así, han de distinguirse tres espacios diferenciados dentro de la comarca y un pequeño grupo de municipios de transición. Por una parte, el extremo oriental, más directamente ligado por proximidad a los impulsos madrileños[6], concentra el 43% de todas las viviendas secundarias de la zona (el que más porcentaje reúne es La Adrada, con el 13,8%, lejos de la concentración del 20% de Riaza respecto a su zona). Por otra parte, en todo el área central, organizada a partir del núcleo y municipio de Arenas de San Pedro y del Barranco de las Cinco Villas, formada por 11 municipios en total[7], se localizan poco más de la tercera parte de todas las viviendas secundarias del Tiétar (35,6%). Finalmente se pueden distinguir otras dos situaciones; el municipio de Candeleda, el de mayor superficie (215,5 km²)[8] y progresivamente abierto hacia La Vera cacereña, prolongación del Tiétar, concentra casi el 10% de todas las viviendas secundarias; mientras, Gavilanes, Mijares y Casavieja, situados entre la zona central y el extremo más oriental, reúnen el 11,5%, destacando el municipio de Casavieja, que por proximidad al sector más

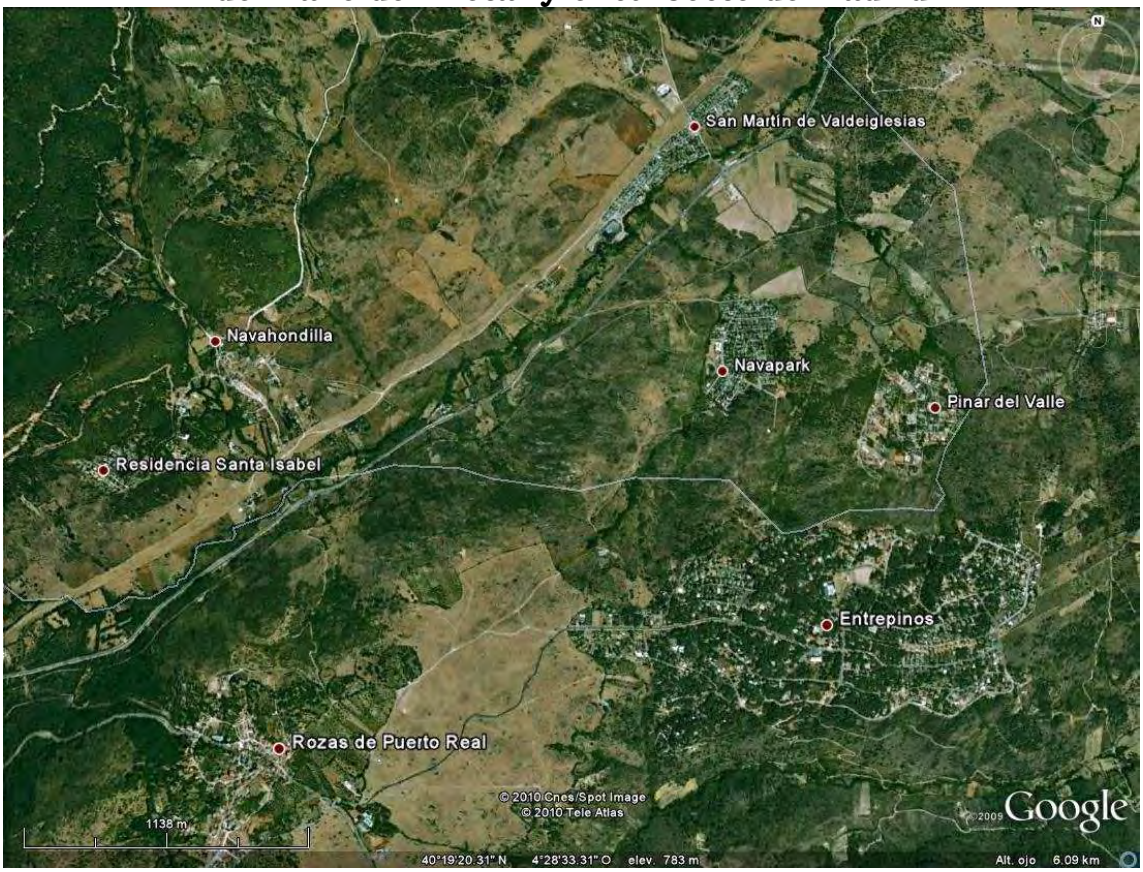
[6] Municipios de Navahondilla, Casillas, Santa María del Tiétar, Sotillo de la Adrada, La Adrada, Piedralaves, Higuera de las Dueñas y Fresnedilla.

[7] Arenas de San Pedro, El Arenal, El Hornillo, Guisando, Poyales del Hoyo, Pedro Bernardo, San Esteban del Valle, Villarejo del Valle, Cuevas del Valle, Mombeltrán y Lanzahíta.

[8] Candeleda, junto con Arenas de San Pedro, son los dos municipios que alcanzan mayor tamaño superficial (215,5 km² el primero y 196,1 km² el segundo) y el mayor volumen de población (entre ambos concentran casi un tercio de todos los habitantes a fecha de 1-I-2009: 11.996 habitantes; 6.830 en Arenas y 5.166 en Candeleda).

densamente urbanizado del este del valle, concentra él sólo un 6,2% de todas las viviendas secundarias del Tiétar.

Figura 2.-Urbanización del territorio en el límite entre el sector oriental del Valle del Tiétar y el suroeste de Madrid



Fuente: (Google Earth). Erróneamente se recoge como "San Martín de Valdeiglesias" lo que es, en realidad, una urbanización denominada "Navahonda".

La densidad alcanza dimensiones desproporcionadas: 16,1 viviendas/km², poco más de cinco veces superior a la que se alcanzaba en la comarca Riaza-Ayllón, una intensidad física de ocupación muy elevada. Haciendo uso de la expresión que ya emplease hace ahora veinte años el profesor Troitiño, «se camina con rapidez hacia el "monocultivo" del esparcimiento» (TROITIÑO, 1990, 108). Si exceptuamos el caso del municipio de Poyales del Hoyo, con una muy reducida superficie (3,3 km²) que provoca que su densidad de viviendas secundarias se dispare (133,3), también en este espacio se hace evidente una disimetría a favor del sector oriental del valle (el más próximo y limítrofe a la Comunidad de Madrid), en cuyos municipios es donde se logran los valores más destacados de densidad: 67,9 en Santa María del Tiétar; 51,0 en Casillas; 44,4 en La Adrada; 40,2 en Sotillo de La Adrada y, ya algo más alejados de estas cifras pero entre siete y diez puntos por encima de la media comarcal, Navahondilla, con 26,7 y Piedralaves, con 23,6.

Y es que la distribución geográfica del impacto territorial del proceso urbanizador marca una nebulosa de núcleos y urbanizaciones que se prolongan desde los extremos suroccidentales de la metrópoli madrileña, enlazando, como un tejido continuo y salteado, con los municipios que ocupan el extremo oriental del Valle del Tiétar (fig. 2) y con la parte oriental de la comarca Pinares-Bajo Alberche (fig. 3), desde Las Navas del Marqués y Hoyo de Pinares hasta El Tiemblo, Cebreros y hacia San Martín de Valdeiglesias.

3. El proceso de urbanización en los espacios rurales de montaña del sur de Ávila y del este-nordeste de Segovia: singularidades, tipos y formas

El proceso de urbanización en estos espacios rurales elegidos como estudios de caso ha seguido diferentes pautas, encontrándonos con una coexistencia de tipos y modelos diferenciados. A los factores en que se apoya la expansión de este proceso de urbanización, ya mencionados al principio, y que hacen entrar en conflicto la ocupación del territorio en algunas áreas con la extensión que alcanzan determinadas figuras de protección delimitadas y que, igualmente, ya fueron señaladas (Espacios naturales protegidos, ZEPA, LIC)[9], debemos añadir, asimismo, que tales procesos no sólo se refieren al crecimiento físico del espacio construido, sea en los bordes de los núcleos de población de estas comarcas o sea en espacios aislados, sino que también incluyen todo lo relativo al valor específico que logra el patrimonio arquitectónico rural y su gestión (determinados caseríos que ofrecen un modelo propio: Candeleda o Majaelrayo, por ejemplo), al igual que la presencia de cascos y centros históricos declarados como tal (Guisando; Pedro Bernardo; Riaza; Ayllón). Por otro lado, en todos los municipios de las dos zonas analizadas, la figura de planeamiento que existe es la de las Normas Subsidirias, a excepción del municipio de Mijares, en el abulense Valle del Tiétar, donde sólo existe Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano.

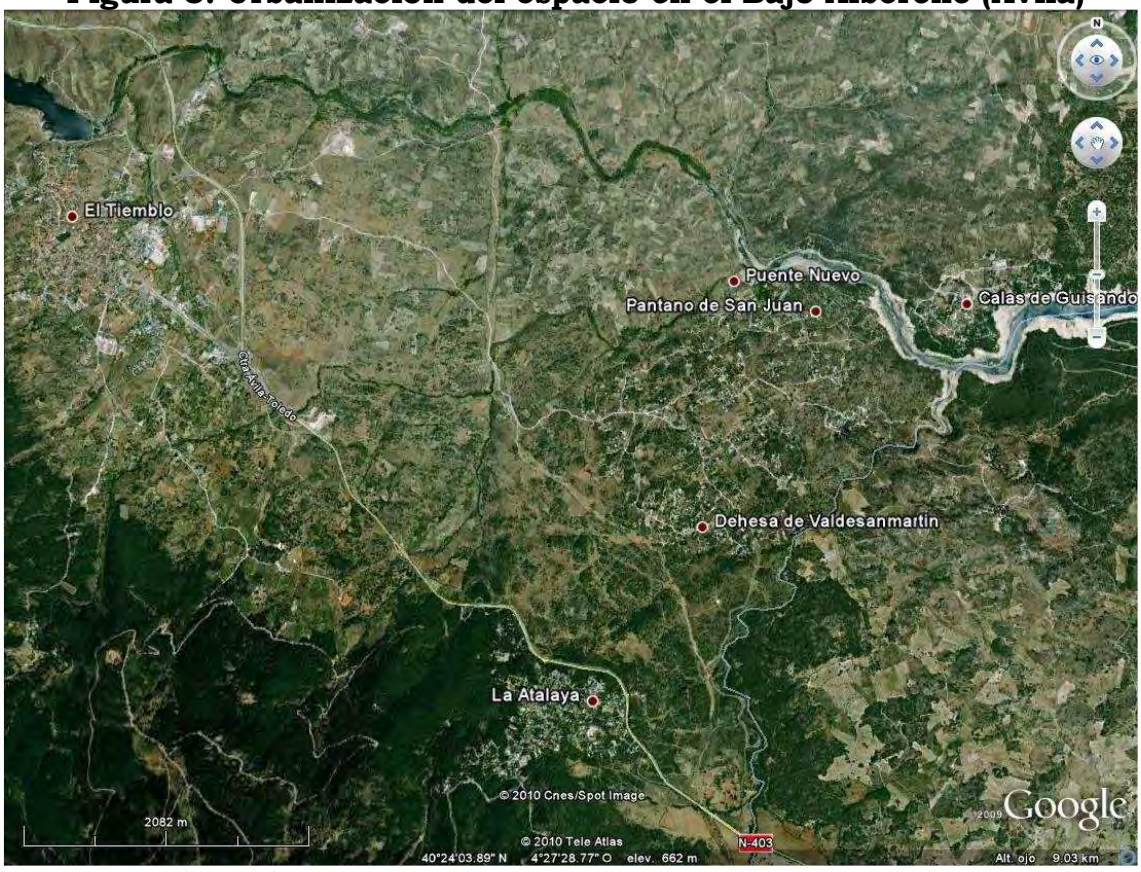
Podemos diferenciar tres tipos de procesos de urbanización desarrollados en estos espacios rurales elegidos como referencia (y algunos de cuyos ejemplos más representativos o expresivos se recogen en las imágenes que acompañan al texto).

a) Por una parte, un proceso de urbanización, a partir de la construcción de viviendas secundarias, reflejado en la expansión y crecimiento físico del casco urbano "ex-novo", en los bordes de los núcleos urbanos y a partir de ellos, mediante modelos que combinan las viviendas unifamiliares, los chalets (pareados, adosados) y los apartamentos, bien

[9] Especialmente, por ejemplo, la expansión de urbanizaciones masivas por áreas donde coinciden espacios naturales como la Reserva Natural del Valle de Iruelas y zonas consideradas, al tiempo, como ZEPA y LIC en el mismo territorio (ZEPA y LIC Valle del Tiétar), con continuidad geográfica por la ZEPA madrileña de los Encinares de los ríos Alberche y Cofio; o la elevada densidad constructiva que coloniza e invade el borde de los Pinares del Bajo Alberche, espacio que también es, simultáneamente, ZEPA y LIC.

siguiendo la red de caminos y carreteras a partir del pueblo, bien adosadas las distintas zonas de expansión con estas nuevas viviendas al casco urbano anterior y más antiguo; este proceso, junto con la propia renovación del mismo caserío del núcleo (el ejemplo más significativo es el de Sotillo de la Adrada) ha sido el más generalizado. En muchos casos, como sucede por ejemplo en Las Navas del Marqués (borde norte de la ZEPA y LIC Pinares del bajo Alberche)(fig. 4), la mayor parte del actual casco urbano procede de este crecimiento por extensión y ampliación, proporcionando, en consecuencia, un espacio urbano muy compactado. Otros casos significativos son el de Lanzahíta (zona centro-occidental del valle del Tiétar), el de Burgohondo (Alto Alberche) o el de Hoyos del Espino (Alto Tormes).

Figura 3. Urbanización del espacio en el Bajo Alberche (Ávila)



Fuente: Google Earth

b) Por otra parte, un segundo tipo responde a la urbanización materializada en la gestión y conservación del patrimonio histórico arquitectónico y concretada en actuaciones propias dirigidas a núcleos precisos. Tres son los ejemplos más representativos en estas comarcas estudiadas como casos específicos:

–El Plan de Protección del Patrimonio Histórico del término municipal de Riaza (1995-1998);

–El Plan Especial del Conjunto Histórico de Ayllón (2000);

–Declaración del «Área de Rehabilitación Integral» (ARI) Sierra de Ayllón (2009), afectando a diez núcleos de población, ocho del término municipal de Riaza y dos del de Ayllón[10].

Figura 4. Las Navas del Marqués (Ávila)

Fuente: fotografía de la imagen recogida en el visor SIGPAC de Castilla y León

A su vez, en este segundo tipo deben de incluirse las actuaciones de recuperación y adecuación de edificios históricos para usos de ocio y recreo, como sucede con la Posada "Torre del Mayorazgo" (siglo XIV), en Villatoro (Avila), núcleo ubicado en el borde noroeste del macizo de La Serrota y junto a la carretera N-110, eje de comunicación que enlaza Ávila con Plasencia a través del Puerto de Tornavacas y el valle del Jerte.

Y, por otra parte, en algunos de estos conjuntos históricos se combinan las actuaciones para la conservación, mantenimiento y gestión del patrimonio arquitectónico con un proceso de urbanización expansivo y más reciente en los bordes del casco y del núcleo.

c) Y se puede identificar un tercer tipo o modelo de urbanización de estos espacios rurales de montaña, que se corresponde con un proceso de expansión de nuevas formas, más recientes, construidas con finalidades muy diferentes: para ciertas modalidades específicas de turismo, como el turismo "blanco", (fig. 5), para turismo rural, (fotografía 1), levantadas con ayudas públicas estatales y europeas, para usos industriales (como sucede, por ejemplo, con el Polígono "El Arenal", en el término municipal de Sotillo de la Adrada, fuera del casco urbano, a cierta distancia y en pleno paisaje

[10] Los dos del municipio de Ayllón son Santibáñez de Ayllón y Grado del Pico, mientras que los ocho de Riaza son Alquité, Martín Muñoz de Ayllón, Villacorta, Madriguera, Serracín, Becerril, El Muyo y El Negredo

rural-natural) y, más generalizadas, las que se corresponden con las nuevas urbanizaciones, indistintamente masivas y compactas, que responden a la demanda de las residencias secundarias propiamente dichas[11] (fig. 6).

Figura 5. Estación de esquí La Pinilla (Sierra de Ayllón; Segovia)

Impacto y transformaciones sobre el espacio de montaña, los pinares y la ladera norte del circo glaciar del Pico del Lobo que ha generado la construcción y la urbanización para la práctica del turismo blanco. (Fuente: imagen obtenida del Visor SIGPAC de Castilla y León).

En este tercer tipo o modelo que ha adoptado el proceso de urbanización es donde, a su vez, pueden señalarse diferentes localizaciones y procesos de ocupación del espacio rural que cambia por usos urbanos. En parte, algunas de las urbanizaciones que se encuentran en las fig. 2 y 3 así lo evidencian: por ejemplo, la misma denominación y la observación del espacio sobre el que han sido construidas las urbanizaciones Pinar del Valle o Entrepinos, así como Navapark, en la raya entre el Tiétar abulense y la Comunidad de Madrid; o las urbanizaciones Dehesa de Valdesanmartín y la de Pantano de San Juan, en los Pinares del Bajo Alberche -Avila- pero muy cercanos al contacto con la provincia de Toledo y la Comunidad de Madrid.

[11] Han de citarse aquí las que se ubican entre los municipios de La Adrada, Sotillo de la Adrada, Casillas, Santa María del Tiétar, Higuera de las Dueñas, Fresnedilla y Navahondilla: Navahonda, Navapark, Entrepinos, Pinar del Valle, La Dehesa, o Las Lastras. También las que se sitúan en el Bajo Alberche, entre El Tiemblo y Cebreros: Dehesa de Valdesanmartín, La Atalaya, Pantano de San Juan y Calas de Guisando.

Figura 6.-Expansión del proceso de urbanización en Santa María del Tiétar (Ávila)

Fuente: fotografía de la imagen recogida en el visor SIGPAC de Castilla y León. Puede observarse en la imagen cómo desde el casco originario, a la izquierda de la imagen, se ha producido el crecimiento físico hacia el este, en dirección a las urbanizaciones próximas al vecino municipio de Navahondilla, junto al límite con la Comunidad de Madrid.

Figura 7. Centro Rural "Ribera del Corneja"

Construcción de alojamientos para turismo rural en Navacepedilla de Corneja (La Serrota, provincia de Ávila) utilizando ayudas comunitarias de los programas de desarrollo rural

Y algunas de estas urbanizaciones que se corresponden con el tercero de los tipos indicados, constituyen áreas de asentamientos irregulares, que por ocupación y falta de control se ha permitido su construcción y levantamiento, ocupando hoy con una elevada densidad zonas de usos agrícolas, como sucede en Los Llanos, al sur del casco urbano de Arenas de San Pedro y al oeste del núcleo de Ramacastañas o, como parece quererse hacer ya, más débilmente y de modo más disperso, en la antigua Dehesa

Boyal El Llano, en el suroeste del término municipal de Candeleda y a la vera del Tiétar y del Embalse de Rosarito.

En el primero de estos dos ejemplos, Los Llanos (Arenas)(fig. 8), se trata de una urbanización "espontánea" (como se denomina en el documento-memoria de Avande las Normas Urbanísticas Municipales de esta villa), inventariada en el *Plan Regional de Ámbito Sectorial sobre Actuaciones Urbanísticas Irregulares* del año 2006. La urbanización se desarrolla longitudinalmente a ambos lados de la carretera local (carretera de Los Llanos) que comunica Arenas de San Pedro con las Cuevas del Águila, limitando su expansión por el este el arroyo Arenal, que discurre paralelo a la carretera. Desde la vía principal, asfaltada, se disponen caminos sin asfaltar con trazado irregular y sin planificación. Las parcelas son de gran tamaño lo que provoca una gran dispersión a la hora de ocupar el terreno. El origen de la urbanización se vincula a viviendas de segunda residencia por la ubicación cerca de la cabeza del término municipal y en un entorno de gran calidad paisajística.

Figura 8. Urbanización irregular en "Los Llanos" (Arenas de San Pedro)

Fuente: imagen obtenida del Visor SIGPAC de Castilla y León

Bibliografía

MARTÍN JIMÉNEZ, Mª.I. (2007): "Les transformations socioéconomiques et territoriales dans la vallée du Tiétar (Avila, Castille-Léon)", en *Nouvelle attractivité des territoires et engagement des acteurs*; Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, pp. 87-96.

TROITIÑO VINUESA, M.A. (1990): "El Sistema Central"; *Geografía de Castilla y León*, volumen 8 ("Las comarcas tradicionales"), Ed. Ámbito; pp. 77-139.

TROITIÑO VINUESA, M.A. (1997): "Problemas territoriales y medioambientales en el Valle del Tiétar abulense"; *Boletín Trasierra*, nº 2, SEVAT (Sociedad de Estudios del Valle del Tiétar); pp. 59-80.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

NATURALEZA Y ESPACIO CONSTRUIDO. UN ANÁLISIS EXPLORATORIO DE LA NATURBANIZACIÓN EN ANDALUCÍA*

María José PRADOS VELASCO
Departamento de Geografía Humana
Mariana GIUSTI
Personal Técnico Investigador
Universidad de Servilla

Resumen

El reconocimiento de la calidad ambiental y paisajística de determinados ámbitos está motivando cambios en las preferencias residenciales de la población. Los municipios localizados en las áreas de influencia de los parques nacionales presentan un fuerte atractivo para la población que desea vivir, trabajar y disfrutar de su tiempo libre, en las proximidades de espacios con una calidad ambiental reconocida.

El interés por estas áreas rur-naturales como nuevos enclaves residenciales se enmarca dentro del proceso de naturbanización, que explica cómo la presencia de un espacio natural protegido estimula los procesos de urbanización en las áreas de influencia. Dichos procesos son entendidos en la acepción más amplia del término urbanización, ésta es, la extensión de los usos urbanos y las consecuencias derivadas del cambio de usos por efecto de la urbanización. Esta comunicación explora la evolución y características del espacio construido en el área de influencia del parque nacional de Sierra Nevada para el análisis de los procesos de naturbanización en tres municipios pertenecientes al área de influencia del parque nacional de Sierra Nevada: Bubión, Cañar y Dúrcal. La información procede de ortofotos y visados de obra, de manera que es posible, además, contrastar la idoneidad de ambas fuentes para la evolución del espacio construido en pequeños municipios.

1. Introducción

La pérdida de atractivo de las ciudades como núcleos residenciales y productivos supone una nueva lógica en las motivaciones de los desplazamientos de la población. Los municipios localizados en las áreas de influencia de los parques nacionales presentan como rasgo diferencial un fuerte atractivo debido a que se encuentran en el entorno de espacios naturales protegidos. El reconocimiento de la calidad ambiental y paisajística de estas áreas rur-naturales introduce cambios en las preferencias residenciales, productivas y de ocio de la población. Este reconocimiento, unido a la menor dependencia de las dinámicas impuestas

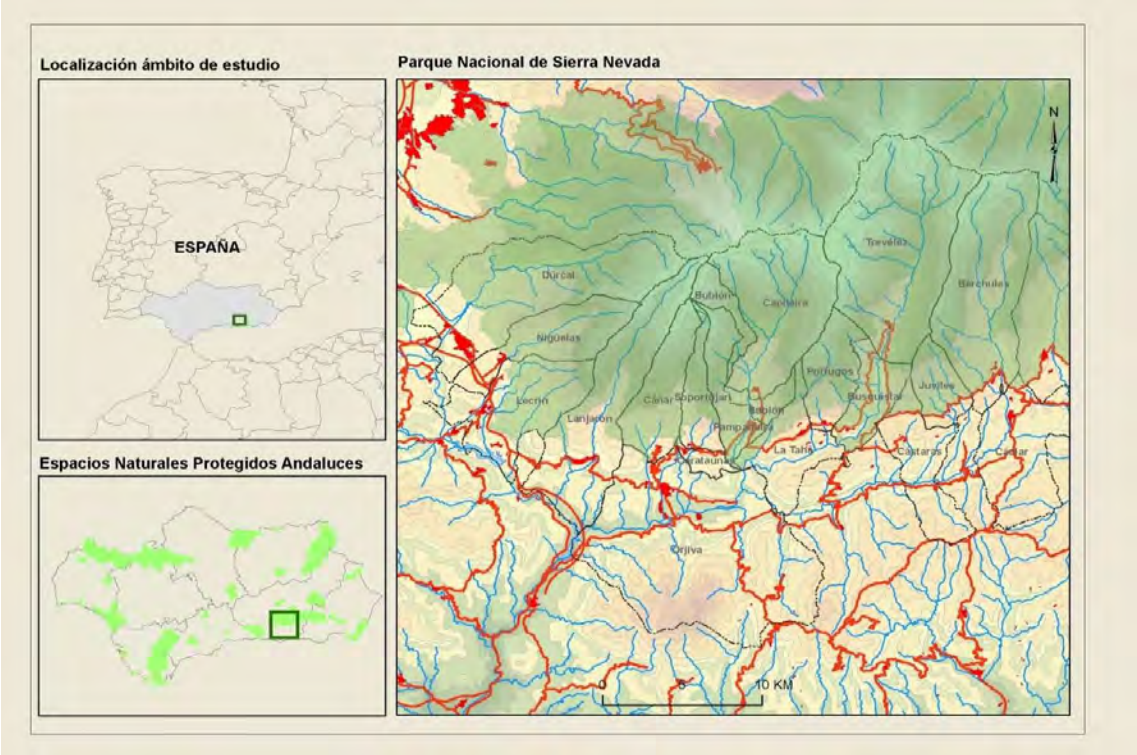
* Proyecto SE 82007 – 63024 Plan Nacional de Investigación 2004-2007

por las áreas urbanas, lleva a la población a mostrar una mayor atracción hacia dichas áreas como nuevos entornos residenciales.

La naturbanización explica cómo la presencia de un espacio natural protegido estimula los procesos de urbanización en las áreas de influencia de los parques nacionales y/o naturales. El término naturbanización es una paráfrasis del de contraurbanización, desarrollado a partir de la década de 1970 en los estudios de autores como BERRY (1976 y 1978), FIELDING (1986) y CHAMPION (1989). En relación con la dinamicidad del fenómeno urbano, la idea original de la naturbanización intenta dar explicación a los procesos de reestructuración en áreas rur-naturales, no en dependencia del comportamiento de las áreas urbanas, sino en conexión con los cambios funcionales en el medio rural y las fuerzas que los conducen. En la naturbanización la expansión de la urbanización hacia espacios alejados se vincula a la existencia de recursos naturales, ambientales o paisajísticos. Ahora bien, mientras que la mayor parte de los trabajos sobre movimientos de población y reestructuración de las áreas rurales analizan el hecho en dependencia del comportamiento de las áreas urbanas, la naturbanización prioriza el reconocimiento ambiental como justificación de las nuevas pautas en la movilidad y preferencias residenciales de la población (BROWN D. L. y WARDEL J. M., 1980; CAMARERO L., 1993; FERIA J. M., 1998; PRADOS M. J., 2009).

Ligado a la atracción de población, el otro pilar sobre el que se sustenta la hipótesis guarda relación con los desarrollos constructivos reactivados por la llegada de nuevos residentes, sean éstos permanentes o residentes temporales. El interés por estas áreas rurales remotas como nuevos enclaves residenciales se enmarca dentro del proceso de reestructuración rural y está repercutiendo en la dinámica urbanística y socioeconómica del territorio. La naturbanización no implica únicamente nuevas edificaciones para uso residencial, sino que entre otros aspectos, se interesa en la vinculación de la población residente con los objetivos de conservación ambiental como eje directriz de los procesos naturbanizadores (ELBERSEN B. y PRADOS M. J. 1999; PRADOS M. J., 2005). Las aportaciones realizadas por trabajos en torno a los fenómenos de neoruralismo, rururbanización, reestructuración, mercantilismo, idealización y elitización rural abundan en un pensamiento teórico en base a las preferencias residenciales y las oportunidades de negocio en los espacios naturales protegidos; son en cierta medida, referentes relacionados con la cuestión (NOGUÉ J., 1988; PHILLIPS M., 2004; GHOSE R., 2004; VAN DAM F. et al. 2002). También son importantes las aportaciones en el ámbito del desarrollo rural, sobre todo la importancia del turismo y sus repercusiones urbanísticas (FUGUITA G.V. y JOHANSEN H.E., 1984; GARCÍA A. y GARCÍA J., 2002); y cómo no, la investigación referida a la competencia de usos en espacios naturales protegidos, el impacto de la actividad humana en el territorio y la aplicación de planes de desarrollo sostenible (PRADOS M. J. y CUNNINGHAM C., 2002; PINTOS R., 2005).

Figura 1. Mapa de situación del ámbito de estudio



La naturbanización viene a profundizar en la existencia de interrelaciones entre la movilidad de la población y el desarrollo constructivo en espacios con un valor medioambiental reconocido. En este marco teórico la naturbanización identifica, describe y analiza la existencia de procesos de urbanización en las áreas de influencia de los parques nacionales. Se entiende que dichos procesos comprenden entre otros, la búsqueda de un nuevo entorno residencial en el que la calidad del medio ambiente sea un hecho palpable; y el desarrollo del sector de la construcción vinculado al desarrollo residencial. Es por lo que urge identificar estos procesos allí donde los objetivos de conservación son prioritarios, por tratarse de territorios que gozan de un reconocimiento expreso a raíz de su declaración ambiental. Todo ello tiene consecuencias sobre la planificación urbanística y territorial de los municipios, y la conservación ambiental en los espacios naturales protegidos, por lo que deben ser correctamente enmarcados y controlados (PINTOS R., 2005; PRADOS M. J., 2009). Por tanto y a partir del interés científico que estos espacios protegidos tienen hoy en relación no sólo con sus valores ambientales y paisajísticos sino como territorios vividos y en transformación, es importante conocer y controlar los cambios en las características demográficas y urbanísticas de las áreas de influencia de los parques nacionales sean o no producto de la naturbanización.

2. Objetivos y Metodología

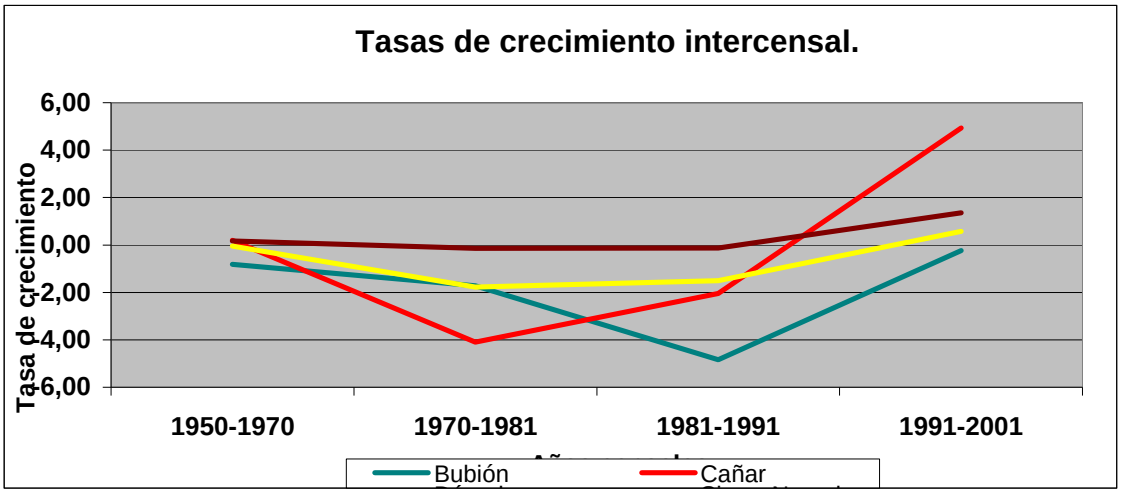
Esta comunicación tiene por objeto la identificación, análisis y seguimiento comparados del espacio construido y su relación con el

crecimiento de la población como indicadores de procesos de naturbanización. Para ello se han seleccionado tres municipios montanos pertenecientes al área de influencia del espacio natural protegido de Sierra Nevada: Bubión, Cañar y Dúrcal.

Se trata de tres municipios de la cara sur del parque nacional, que en los últimos años han experimentado un comportamiento favorable en las tasas de crecimiento y migración neta. Como norma general, el comportamiento de la población en el área de influencia se ha visto lastrada por procesos de emigración, envejecimiento y menor fecundidad (PRADOS M. J. y del VALLE C., 2010). No obstante y en el marco de este comportamiento algunos municipios presentan en su evolución reciente cierta inflexión en la tasa de crecimiento y tasa neta de inmigración. A este comportamiento responden básicamente, los municipios influenciados por la aglomeración urbana de Granada y en segundo lugar, los municipios del barranco del Poqueira.

El municipio de Dúrcal registra un crecimiento sostenido desde 1950 hasta 2001, en línea con otros cinco municipios del área de influencia (PRADOS y DEL VALLE, 2010). Sin embargo y dentro de esta tónica general, el análisis de las tasas en el último periodo intercensal muestra indicios de cambio. Los municipios vecinos de Cáñar y Bubión presentan una tasa de crecimiento intercensal positiva entre 1991 y 2001. Ello se acompaña de tasas de migración neta con valores positivos, lo que reafirma la atracción de población como hecho destacado en la trayectoria reciente de estos municipios (RODRÍGUEZ F., 2005).

Figura 2. Evolución de la tasa de crecimiento intercensal en los municipios de Dúrcal, Bubión y Cáñar (1950-2001)



Fuente: www.ine.es Elaboración propia

La metodología ha consistido en el análisis de ortofotos y visados de obras presentados para estos municipios. Las imágenes disponibles reflejan medio siglo de cambios significativos en la evolución del espacio construido, y corresponden a vuelos realizados en 1956, 1980, 1998 y 2004. La disponibilidad de fuentes periódicas de reconocimiento territorial permite la

elaboración de cartografías interpretativas de los procesos territoriales. Con el sistema de información geográfica se ha generado la información, se han representado gráficamente los cambios y, además, ha ayudado a su análisis mediante las distintas herramientas que proporciona ArcGIS-ArcINFO.

El análisis de la ortofoto ha seguido las fases siguientes (LÓPEZ V., 2003):

1. selección de los espacios a estudiar y las fuentes de información para la generación de cartografías ex-novo;
2. creación de una leyenda de usos urbanos que exprese las características del fenómeno a estudiar;
3. y por último, generación de cartografías y datos asociados mediante la fotointerpretación y la digitalización.

El proceso de fotointerpretación parte del establecimiento de una clasificación de las categorías objeto de análisis. La clasificación se apoya en la propuesta por el Atlas de Andalucía y en trabajos anteriores del equipo de investigación (AA.VV., 2003; PRADOS M. J. et al., 2005). La clasificación de las categorías presenta una estructura jerárquica con dos niveles. En el primer nivel tenemos cinco usos urbanos generales:

(1) Residencial,
(2) Zona industrial y comercial,
(3) Equipamientos e infraestructuras no lineales,
(4) Zonas verdes,
(5) Zonas en transformación.

El segundo nivel refiere en exclusiva a los usos residenciales, con el detalle de las diferentes tipologías residenciales que describen la evolución de la morfología urbana:

(1.1) Casco antiguo,
(1.2) Unifamiliar tradicional,
(1.3) Plurifamiliar en manzana,
(1.4) Edificación para uso agrario-residencial,
(1.5) Unifamiliar aislada
(1.6) Unifamiliar de promoción.

La fotointerpretación y digitalización se ha realizado de forma directa desde la imagen más reciente a la anterior, por lo que el proceso comienza sobre la ortofoto de 2004. No se ha establecido la unidad mínima de interpretación a reflejar en la cartografía de usos constructivos, sino que estos han sido delineados con arreglo a su dimensión y morfología. Debido a las características de los dos primeros cortes temporales no ha sido posible levantar en base a ellos una cartografía que recogiera la leyenda y tipología edificatoria antes expuesta. Es también por lo que la cartografía levantada para estos años sólo recoge como categoría el espacio construido. En esta comunicación se recoge un análisis preliminar de la superficie construida que permita la comparación con la evolución de la población.

La información sobre visados de obra tiene un carácter complementario al análisis de la ortofoto, a la vez que aporta datos muy valiosos sobre

evolución del espacio construido. Como notas metodológicas deben reseñarse las siguientes. En primer lugar, se ha trabajado con dos bases de datos procedentes del Colegio de Arquitectos de Granada. La primera base de datos recoge la información referente a todos los visados de obra (de proyecto, básicos y de ejecución) y abarca el periodo que va de 1988 a 2003. Una segunda base de datos recoge los visados de final de obra para viviendas unifamiliares y plurifamiliares ejecutadas entre 2004 y 2010. El carácter de esta información ha llevado a tomar como criterio preferente los visados de viviendas según tipología. Una segunda nota metodológica refiere a la definición de las tipologías de viviendas unifamiliares y plurifamiliares. Las primeras son viviendas de promoción privada para la habitabilidad de una familia. Las viviendas plurifamiliares son las comprendidas dentro de una promoción, sea pública o privada, y cuya finalidad última es satisfacer las necesidades de habitación de varias familias en simultáneo. En tercer lugar también se incluyen los visados de obra relativos a urbanizaciones o planes parciales, que son considerados como viviendas plurifamiliares por tratarse de intervenciones plurales. Como última nota metodológica reseñar que el ámbito temporal de los visados abarca el periodo comprendido entre 1988 y 2010. La falta de sincronía con la información fotointerpretada no es obstáculo para enfatizar el carácter de la información por cuanto refleja la dinámica constructiva de estos municipios en años clave. En todo caso y con objeto de facilitar la comparación entre fuentes, esta comunicación abarca los visados aprobados entre 1988 y 2004 procedentes de la base de datos más antigua.

3. Evolución del espacio construido como indicador de naturbanización

3.1. El análisis de la ortofoto

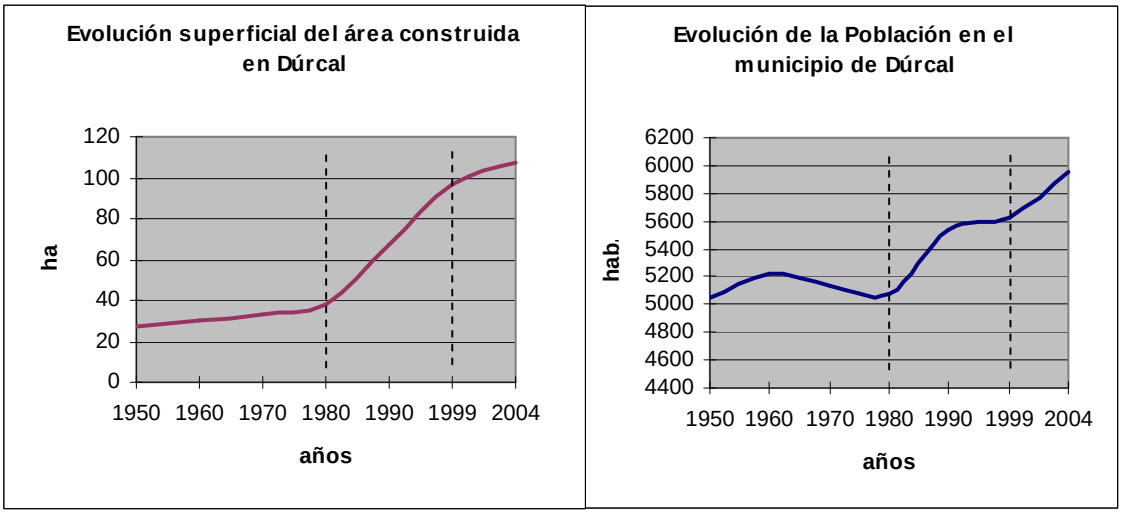
La cartografía de los años '50 y de los años '70-'80 muestra la evolución tranquila del espacio construido. Por el contrario las capas obtenidas para los cortes temporales de 1998 y 2004 muestran el proceso de aceleración del crecimiento urbano. Estos años son claves por cuanto muestran comportamientos característicos de los procesos de naturbanización. A efectos interpretativos los aumentos del tejido urbano y de edificaciones aisladas son muy interesantes también, por cuanto muestran un proceso de concentración de la edificación en el núcleo. Este proceso es resultado de las pérdidas migratorias anteriores y del envejecimiento de la población, siendo característico de municipios que han sufrido éxodo y abandono poblacional. En todo caso y tal y como puede observarse en el Anexo a esta comunicación, esta tendencia a la concentración no está reñida con el mantenimiento de un diseminado bastante reducido según qué situaciones. Precisamente la permanencia de hábitat disperso intuir la potencia de algunos debida a una mejor accesibilidad, el sostenimiento de actividades tradicionales y a cierta revitalización demográfica. Todos ellos elementos a

tener en cuenta en los procesos de naturbanización y la existencia de modelos de implantación espacial.

En este sentido, los tres municipios seleccionados (Dúrcal, Bubión y Cáñar) tienen características propias a la hora de analizar la evolución comparada de la superficie construida y la población en los últimos cincuenta años, respondiendo a patrones totalmente diferentes de partida. El municipio de Dúrcal se encuentra influenciado por el área metropolitana de la ciudad de Granada. El comportamiento esperado para el mismo será diferente al de los otros dos municipios enclavados más al interior de Sierra Nevada. Es el caso de los municipios de Cáñar y Bubión en la Alpujarra granadina, más condicionados por el proceso de abandono de las áreas rurales de montaña acaecido a partir de las décadas de 1950 y 1960 (RODRIGUEZ F., 2005; PRADOS M. J. y DEL VALLE C., 2010). No obstante, dentro de este comportamiento general algunos municipios presentan cierta inflexión en la tasa neta de inmigración a partir de la década de 1990. El ejemplo más notable corresponde a los municipios del barranco del Poqueira, los de Capileira, Pampaneira, y el caso analizado de Bubión.

El municipio de Dúrcal presenta los crecimientos más importantes. La superficie total construida ha aumentado en 74,11 has entre 1950 y el año 2004, es decir, el área edificada en este municipio se ha multiplicado por cuatro en los últimos cincuenta años. Este crecimiento no tiene lugar de forma continua sino que cabe diferenciar tres etapas (PRADOS M.J., LÓPEZ V. y FERNÁNDEZ M., 2008). La figura 3 muestra una primera etapa que iría de 1950 a 1980, cuando se registra un crecimiento progresivo de la superficie construida hasta incrementar el espacio edificado en aproximadamente 10 has. Este crecimiento se acompaña de una evolución positiva de la población en el municipio, discreta dada la coyuntura del periodo, pero que en todo caso justifica el desarrollo de las construcciones.

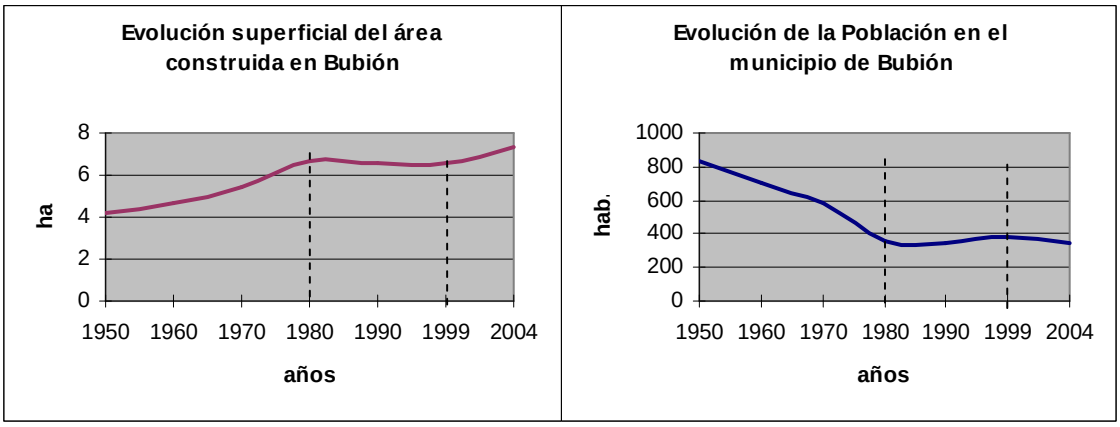
Figura 3. Evolución comparada del crecimiento demográfico y superficie construida en Dúrcal



Fuente: www.ine.es y ortofotos Elaboración propia.

El número de habitantes aumenta aproximadamente en 200 efectivos en los diez primeros años, para disminuir progresivamente en las décadas siguientes. En una *segunda etapa* (1980-1999), se puede observar un crecimiento intenso, donde el incremento superficial es aproximadamente de 61 has., y cuyo promedio de 3,21 has/año indica un proceso acelerado de nuevas edificaciones. En este periodo se puede ver claramente que el crecimiento de la población también es más importante (aproximadamente de 600 efectivos). En la *tercera etapa,* el crecimiento de la superficie construida es sensiblemente menor pero más significativo que en la primera etapa. El incremento anual es el 0,56 has. con un total de 79 has. construidas y 340 nuevos efectivos.

Figura 4. Evolución comparada del crecimiento demográfico y superficie construida en Bubión

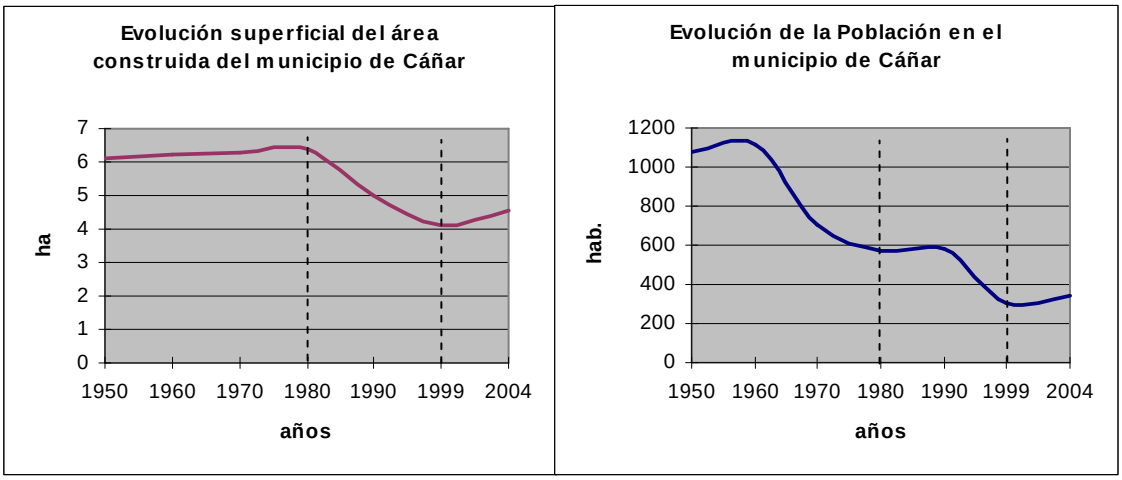


Fuente: www.ine.es y ortofotos Elaboración propia

El caso de Bubión es diferente. Las gráficas de evolución poblacional y de superficie construida no muestran un desarrollo equivalente; el aumento significativo de las construcciones no se acompaña de una población en ascenso. La población del municipio sufre un decrecimiento importante en el periodo que va de 1950 a 2004. El análisis por etapas muestra algunos comportamientos explicativos (PRADOS M.J., LÓPEZ V. y FERNÁNDEZ M., 2008). En una *primera etapa* que abarca desde 1950 a 1980, se observa un crecimiento superficial del área construida de 2,42 ha, con una tasa de crecimiento 0,082 ha/año. Para ese mismo periodo tiene lugar un decrecimiento bastante significativo de la población en el municipio, pasando de los 828 efectivos de 1950 a 353 habitantes en 1980.

En una *segunda etapa,* entre 1980 y 1999, se tiende a la estabilización en la superficie construida con un leve aumento de población cifrado en 23 habitantes. En una *tercera etapa* vuelve a incrementarse la superficie construida, aunque de forma suave. El aumento es de una hectárea para estos cuatro años, siendo su tasa de crecimiento 0,16 has/año. La curva que representa la población diverge respecto de la curva que representa la evolución superficial, representando un decrecimiento de 29 personas en ese periodo.

Figura 5. Evolución comparada del crecimiento demográfico y superficie construida en Cáñar



Fuente: www.ine.es y ortofotos Elaboración propia

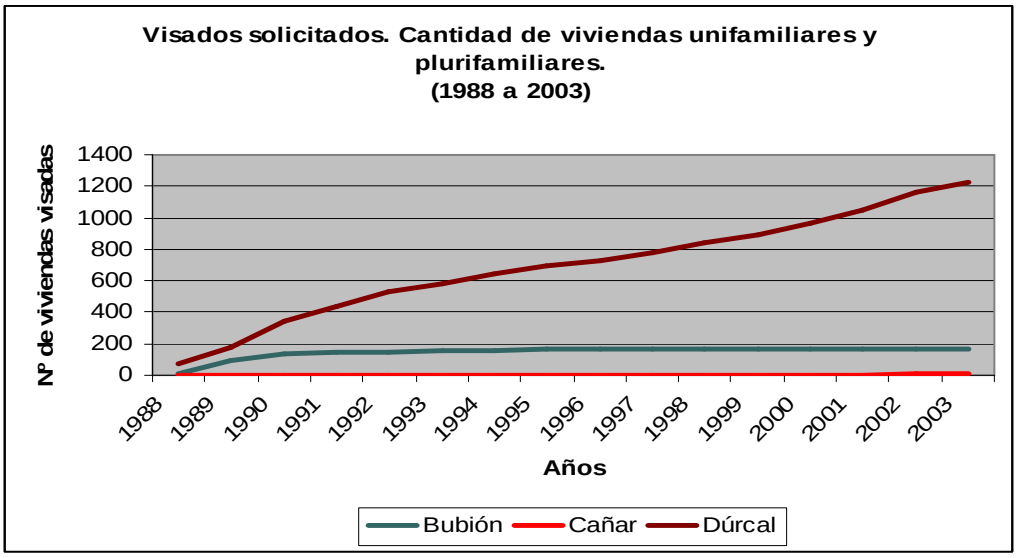
En tercer y último lugar se estudia el municipio de Cáñar. Este municipio muestra un comportamiento claramente discordante del resto. Se observa un resultado no esperado para la variable de superficie construida, que en su caso presenta un comportamiento decreciente a lo largo del periodo (PRADOS M.J., LÓPEZ V. y FERNÁNDEZ M., 2008). En una *primera etapa* la superficie construida en Cáñar es inapreciable, pudiéndose considerar prácticamente constante ya que el incremento no supera la media hectárea en el periodo 1950-1980. Este comportamiento es equivalente a la evolución de la población que se mantiene estable hasta las décadas de 1960 y 1970 cuando el número de efectivos se reduce prácticamente a la mitad. En una *segunda etapa* y contra todo pronóstico, la superficie construida decrece aproximadamente dos hectáreas y la población se reduce en 169 efectivos, pasando de 574 a 305 habitantes (1980-1999). En la *tercera etapa* se observa una tendencia creciente tanto en la superficie construida como en la población total. El incremento es inferior a media hectárea en el caso de la variable superficial y de 34 habitantes en el caso de la población.

3.2. El crecimiento del parque de viviendas a partir de visados de obra.

En general, las tablas resultantes acumulativas de los visados entre 1988 y 2003 coinciden con el análisis de las ortofotos y de la evolución de la población. Para el municipio de Dúrcal y a tenor de una tendencia creciente de la población existe un crecimiento constante entre 1988 y 2003. En Bubión se sufren las consecuencias de la emigración, con un acusado decrecimiento de su población hasta los años 1981, para a partir de entonces mantener un comportamiento prácticamente estable. Entre 1988 y 1990 se registra un número elevado de solicitudes de visados para viviendas plurifamiliares de obra nueva, aumento que a todas luces no se justifica con la evolución de la población. A partir de 1990 el número de visados y la

población presentan un comportamiento ascendente pero no equilibrado, dado que el número de visados para viviendas que no corresponde con el aumento de la población en el municipio. Por último, la población de Cáñar desciende significativamente entre 1980 y 1999. En paralelo no existen solicitudes de visados de obra hasta 1996, contando sólo uno hasta 1999. A partir de ese año y hasta 2003 se registran 14 visados coincidiendo con un ligero repunte demográfico.

Figura 6. Evolución del número de visados de obra para viviendas en Dúrcal, Bubión y Cáñar



Fuente: Colegio de Arquitectos de Granada Elaboración propia

En el municipio de Dúrcal las solicitudes de visados para viviendas unifamiliares y plurifamiliares se mantienen constantes durante todo el período analizado. Entre 1988 y 2003 se registra un total de 1.265 visados de viviendas (1.180 de vivienda libre y 82 de VPO). Entre 1991 y 2003 se registra un aumento de población de 430 habitantes; sin embargo, el número de visados solicitados es considerablemente mayor a este crecimiento de la población. Este desfase pone de manifiesto el desarrollo del espacio construido para la edificación de nuevas viviendas, dirigidas a la atracción de nuevos residentes y en segunda instancia, de residentes temporales. Este comportamiento está condicionado por la expansión de la Granada metropolitana. El crecimiento superficial registrado en las áreas de nuevas construcciones se explica por la evolución demográfica similar a este ámbito metropolitano: la proximidad a la capital provincial y la accesibilidad parecen ser determinantes.

En el municipio de Bubión se distinguen de nuevo tres etapas. La *primera etapa* comprende tan sólo tres años en los que se registran un total de 137 visados para viviendas en un municipio que en el año 1991 cuenta con 345 habitantes. Dicho crecimiento se explica casi exclusivamente por el aumento de la construcción de viviendas plurifamiliares (131 unidades de viviendas) frente a las viviendas unifamiliares (6 unidades). El único visado

de viviendas de protección oficial corresponde a la tipología de unifamiliar. En una *segunda etapa* comprendida entre 1991 y 1995 dicho crecimiento se reduce a 25 viviendas, equilibrándose la relación entre ambas tipologías, unifamiliar (11) y plurifamiliar (14). En la *tercera etapa* el crecimiento muestra un comportamiento más moderado. Los años 1996 a 2003 registran solicitudes de visado para 8 viviendas, de las cuáles 6 son unifamiliares y dos plurifamiliares. Este comportamiento en relación al número de visados debe promediarse con la evolución de la población en este pequeño municipio de la Alpujarra granadina. La relación inversa entre evolución de la población y crecimiento de las zonas construidas tiene lugar en un contexto de tasas netas de inmigración positivas y un leve crecimiento de la población al final del periodo. Ello no se corresponde con la evolución de las variables de superficie construida ni de número de visados, que puede crecer por efecto de las residencias secundarias. Y lleva estimar que el desarrollo del espacio edificado para viviendas en Bubión se explica por la llegada de residentes temporales en viviendas unifamiliares, que buscan un entorno de mayor calidad al tiempo que ejercen una presión urbanística.

Por último, el municipio de Cáñar presenta un registro de visados de obra para la construcción de 15 viviendas entre 1997 y 2004; hasta ese momento y desde el arranque de la base de datos no se conoce solicitud alguna de visado de obra en el municipio. Ello es indicativo de una regresión rural, en la que suman el retroceso demográfico, socioeconómico, y la perificidad como nota característica de municipios serranos remotos. Cañar sufre un fuerte decrecimiento de su población entre 1991 y 1998 (de 577 a 305 habitantes); entre 1998 y 2003 la población aumenta en 34 habitantes (de 305 a 339 habitantes) período en el que se registra el pedido de visados para las 15 viviendas, todas ellas de promoción privada. La recuperación de la población no se acompaña en este caso de la dinamización del parque de viviendas, síntoma de unas menores oportunidades residenciales que sí parecen vinculadas al comportamiento de otros municipios de su entorno en relación al desarrollo del parque de viviendas.

4. Resultados y conclusiones preliminares

Los resultados metodológicos confirman la conveniencia de utilizar metodologías complementarias para el análisis del crecimiento urbano en pequeños municipios. La información procedente de la ortofoto tiene en este caso un carácter meramente aproximativo, dada la categoría de espacio construido/no construido que imponen las fotografías más antiguas. Como contrapartida, esta disponibilidad ha hecho posible retrotraer la fotointerpretación a épocas anteriores coetáneas al proceso de despoblamiento de estos municipios remotos. A la vez que ha permitido una aproximación al análisis espacial del espacio construido en relación a la tendencia al abandono del diseminado. Esta valoración precisa igualmente de un análisis detenido en el que debe incluirse un exhaustivo trabajo de campo para poder afirmar con rotundidad este interesante comportamiento.

Por su parte, los visados de obra aportan información de detalle sobre la evolución del espacio construido en base al comportamiento del parque de viviendas. Su evolución temporal, el carácter unifamiliar o plurifamiliar, y el que sean catalogadas como de promoción privada o protección oficial, han resultado buenos indicadores para la interpretación del modelo de crecimiento a partir de la comparación con la evolución de la población. De manera que se explican y justifican crecimientos atendiendo al número de visados; tipología de la vivienda; titularidad de la promoción; y finalmente, número de habitantes.

A partir del análisis conjunto de las variables estudiadas se puede aceptar como válida la hipótesis de naturbanización sólo en los casos en los que se observe una relación inversa entre la evolución de la población de un lado, y de otro lado, el crecimiento del espacio construido y el aumento de visados para viviendas unifamiliares de promoción privada. Ahora bien y para establecer conclusiones definitivas es preciso profundizar en el carácter de los crecimientos en superficie para uso residencial a partir del trabajo de campo y el análisis del planeamiento vigente. El uso y la tipología edificatoria serán aportes claves en la valoración de la naturbanización en las investigaciones actualmente en marcha. También lo será ampliar el análisis a un territorio más amplio, de manera que puedan contextualizarse a toda el área de influencia de Sierra Nevada los procesos identificados en municipios que responden a situaciones diferentes. Además de profundizar en el abandono del diseminado rural y el derrumbamiento de casas y cortijos y su correlato, la dispersión de la población a medida que los núcleos urbanos de estos municipios rur-naturales se sature.

Los resultados de la investigación ofrecen una clara imagen del crecimiento urbano en los últimos cincuenta años, tanto el cambio de la superficie total, como en su relación con los ritmos de crecimiento de la población. La constatación de los procesos analizados en municipios como Bubión y en menor medida Dúrcal, contribuyen a poner de manifiesto una naturbanización incipiente que plantea nuevos frentes de presión. La información detallada sobre el grado, intensidad y dimensión del proceso tiene mayor relevancia por tratarse de áreas que han venido caracterizándose por un escaso dinamismo demográfico y socioeconómico. Los resultados muestran indicios de la existencia de dinámicas nuevas en el área de influencia de Sierra Nevada, y animan a avanzar en la identificación de estos procesos. Como conclusión, la naturbanización designa procesos coetáneos y también, procesos que acontecerán en un plazo corto de tiempo, pero cuyo impacto viene mostrándose y habrá de dejarse notar durante décadas. La posibilidad de disponer de herramientas para el reconocimiento territorial con las escalas espacial y temporal adecuadas a las características del proceso es un buen punto de partida porque permitirá calibrar el grado de implantación de la naturbanización en las áreas de influencia de los parques nacionales españoles y su comparación con ejemplos europeos.

Bibliografía

AA. VV. (2003): *Atlas de Andalucía* (Vol. IV*).* Sevilla: Junta de Andalucía.

BERRY, B. J. (1976) *Urbanization and Counterurbanization*. Nueva York: Arnold.

BERRY, B.J. (1978) "*The* Counterurbanisation Process: How General?" En N. Hansen (Ed.) *Human Settlement Systems*, 25-50 Cambridge: Ballinger.

BROWN, D.L. y WARDELL, J.M. (eds.) (1980): *New Directions in Urban-Rural Migration. The Population Turnaround in Rural América.* Nueva York: Academic Press.

CAMARERO, L.A. (1993): *Del éxodo rural y del éxodo urbano*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE GRANADA (1998-2010): *Base de datos registral de visados de obra en los municipios de la Cuenca del Guadalfeo.* Información a demanda.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1998; 2004): *Ortofotografía digital en color de Andalucía.* Sevilla: Junta de Andalucía.

CHAMPION, A. (1989): *Counterurbanization. The change peace and nature of population deconcentration.* Londres: Arnold.

VAN DAM F., HEINS S., ELBERSEN B.S. (2002): "Lay discourses of the rural and stated and revealed preferences for rural living. Some evidence of the existence of a rural idyll in the Netherlands". En *Journal of Rural Studies,* 18-4: 461-476.

ELBERSEN, B. y PRADOS, M.J. (1999): "Desarrollo rural y calidad de vida en el entorno del Parque Nacional de Doñana". En *Estudios Regionales,* 55: 47-76.

FERIA, J.M. (1998): "El papel de las migraciones en la evolución de la población andaluza. Tendencias recientes y perspectivas futuras". En *Boletín Económico de Andalucía,* 24: 109-118.

FIELDING, A.J. (1986): "Counterurbanization". En M. Paccione (ed.) *Population Geography: progress and prospects.* Londres: Croom Helm, 224-256.

GARCÍA-BELLIDO, A. y GARCÍA, J. (2002): "La cuestión rural: patología urbanística del espacio rústico". En *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales* 132: 277-323.

GHOSE, R. (2004): "Big Sky or Big Sprawl? Rural Gentrification and the Changing Cultural Landscape of Missoula, Montana". En *Urban Geography* 25: 528-549.

LÓPEZ, V. (2003): "Análisis de la morfología y estructura urbana de los núcleos de la cuenca del Guadiamar a través de un Sistema de Información Geográfica". En *Proyecto de investigación del Programa de Doctorado: Medio Ambiente y Territorio: Planificación, Gestión y Desarrollo.* Universidad de Huelva. Inédito

NOGUE, J. (1988): "El fenómeno neorrural". En *Agricultura y Sociedad*,

47: 145-175.

PHILLIPS, M. (2004): "Other geographies of gentrification". En *Progress in Human Geography* 28: 5-30.

PINTOS, R. (2005): "Sustainable development and global change: how they are put into effect in the Andalusian network of natural protected areas". En Glochamore (ed.) *Proceedings of Third Thematic Workshop: Sustainable Land Use and Natural Resources Management, Sierra Nevada Biosphere Reserve.* Paris: 220 – 223.

PRADOS, M.J. y CUNNINGHAM, C. (2002): "Calidad ambiental y nuevas pautas en la movilidad residencial de la población. Propuesta metodológica para el estudio de procesos de naturbanización". En Los Espacios Rurales entre el hoy y el mañana. Santander: Universidad de Cantabria, 425-433.

PRADOS, M.J. (2005): "Territorial recognition and the control of changes and dynamic rural areas. Analysis of naturbanisation process in Andalucía-Spain". En *Journal of Environmental Management and Planning-special issue*, 48-1: 65-83.

PRADOS, M.J. et al. (2005): "Mapping and Modelling Land Use Changes in the Guadiamar Catchment". En T.A. del Valls & J. Blasco, *Integrated Assesment and Management of the Ecosystems Affected by the Aznalcóllar Mining Spill.* Cádiz: UNESCO Series: 333-344.

PRADOS M.J., LÓPEZ V. Y FERNÁNDEZ M. (2008): "Naturbanización y desarrollo urbano en el Parque Nacional de Sierra Nevada, Andalucía". En *Los espacios rurales españoles en el nuevo siglo.* Murcia: Servicio de Publicaciones de la Universidad: 377-397.

PADOS, M.J. (2009) (ed.): *Naturbanization in the European Union. New Identities and Processes for Rural-Natural Areas.* Londres: Taylor & Francis.

PRADOS, M.J. y del VALLE, C. (2010): "Naturbanización y cambios en la población de los espacios naturales de Doñana y Sierra Nevada". En *Documents d´Anàlisi Geogràfica* (en prensa).

RODRIGUEZ, F. (2005): *Montañas y paisajes del Sur de España.* Granada: Servicio de Publicaciones de la Universidad.

Anexos

Imagen 1. Fotointerpretación evolutiva de la superficie construida en el municipio de Dúrcal

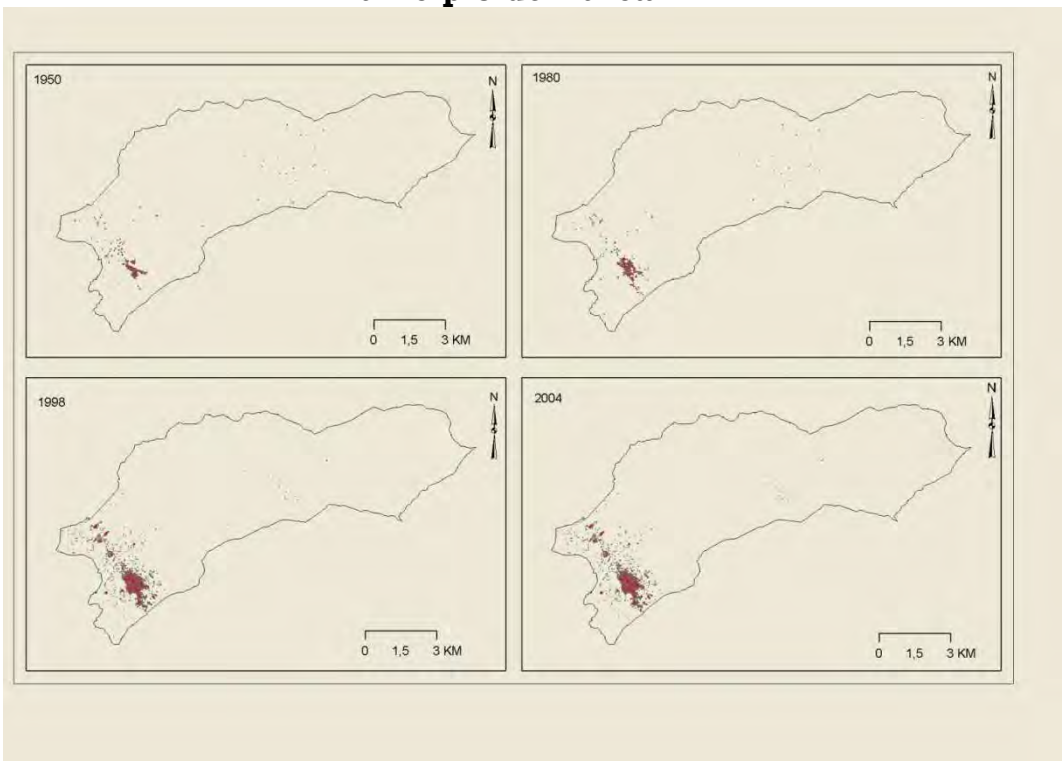


Imagen 2. Fotointerpretación evolutiva de la superficie construida en el municipio de Bubión

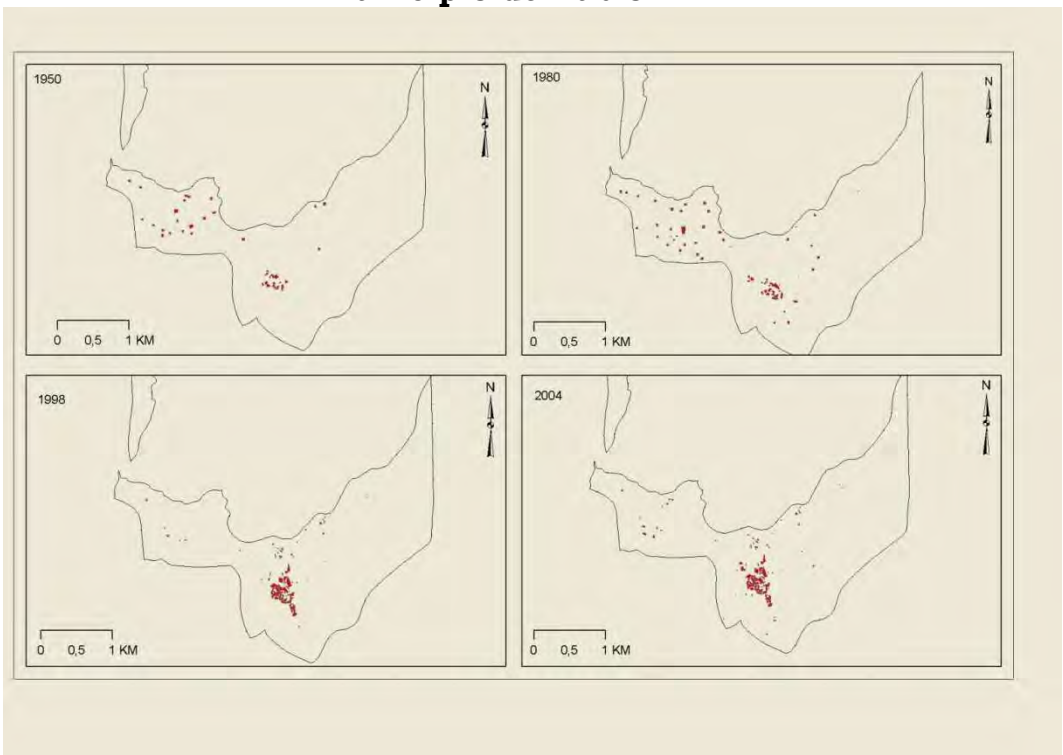


Imagen 3. Fotointerpretación evolutiva de la superficie construida en el municipio de Cáñar

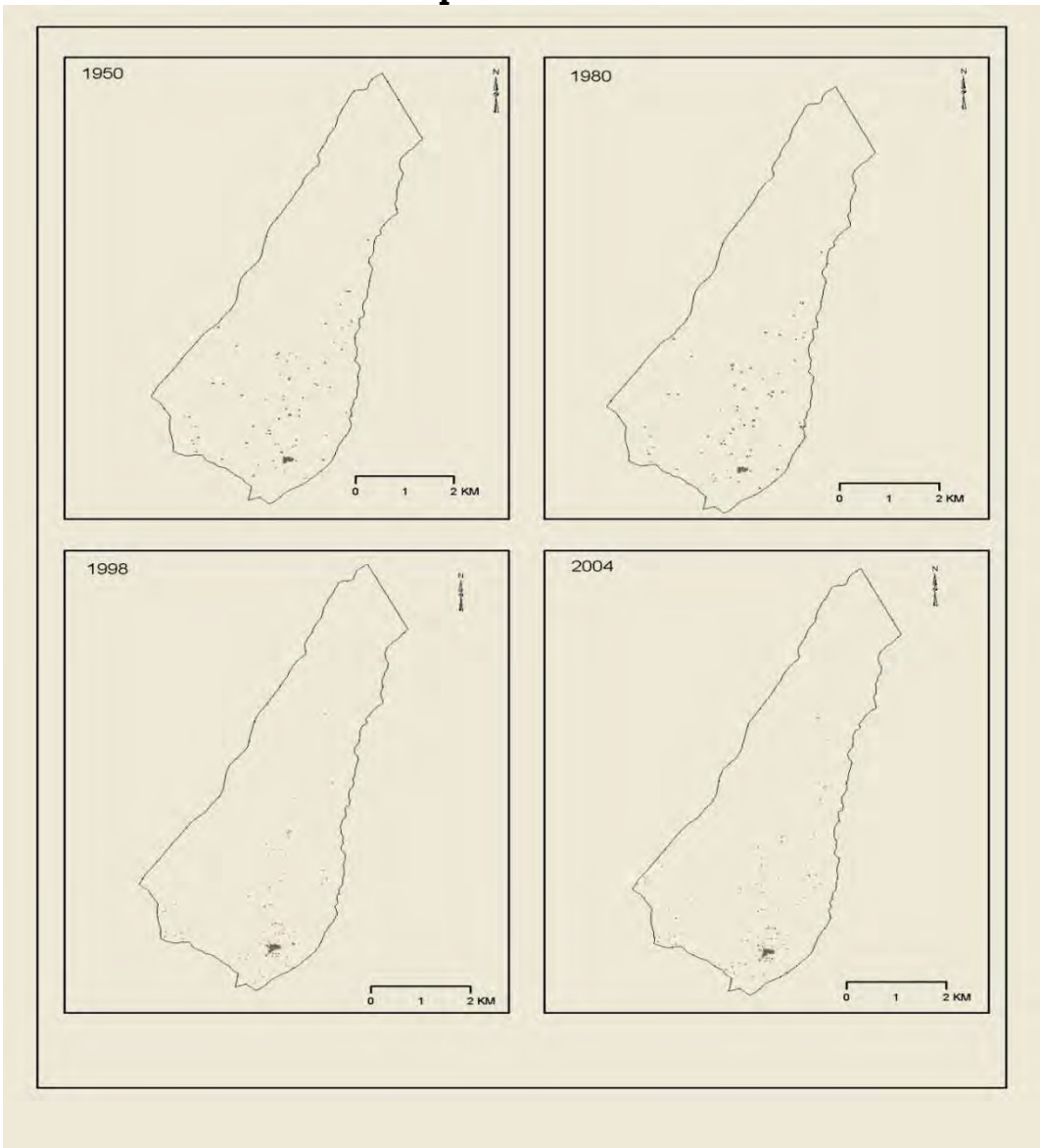


Tabla 1: Evolución de la superficie de los usos urbanos en hectáreas

	1950	1980	1998-99	2004
BUBION	4,233336	6,691453	6,533501	7,345875
DURCAL	27,175016	37,634602	98,493109	101,285181
CAÑAR	6,138467	6,364821	4,100777	4,535427

Tabla 2: Clasificación y total de visados de obra (1988-2003)

	Vivienda Unifamiliares	Viviendas Plurifamiliares	VPO Unifamiliar	VPO plurifamiliar
BUBIÓN	22	147	1	0
DÚRCAL	788	392	10	72
CAÑAR	14	1	0	0

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE UNIVERSIDAD DE OVIEDO UC UNIVERSIDAD DE CANTABRIA Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

TERRITORIO Y PAISAJE METROPOLITANO EN LA REGIÓN SUROESTE DE MADRID. EL CASO DE PARLA

Ayar RODRÍGUEZ DE CASTRO
Universidad Autónoma de Madrid

1. Precedentes

La transformación del paisaje urbano metropolitano constituye sin lugar a dudas uno de los fenómenos más dinámicos y complejos de los últimos tiempos. La velocidad y la intensidad con que las nuevas realidades urbanas han ido colonizando las áreas metropolitanas españolas, especialmente a raíz de las últimas oleadas inmobiliarias, hace necesario el desarrollo de nuevos instrumentos de análisis del espacio urbano que permitan analizar y asimilar todo el conocimiento que transmiten estos nuevos escenarios. En este contexto, el paisaje, concebido como herramienta de síntesis del conjunto de configuraciones físicas y hechos sociales, históricos y culturales de la ciudad, se ha erigido en un instrumento apto para la comprensión del territorio urbano.

El análisis de la ciudad a través de sus paisajes es una línea bien consolidada dentro de la Geografía Urbana. Éste, se ha abordado a través de dos orientaciones fundamentales: la definición de tipologías de paisajes y la identificación y estudio de unidades de paisaje (BRANDIS et al., 2009). Es esta segunda aproximación la que se ha adoptado para esta propuesta de análisis del suroeste de Madrid, tomando como ejemplo el caso de la ciudad de Parla.

La ciudad puede ser vista o imaginada como paisaje, en la medida en que es un entorno físico *construido para la vida social* (FERRER AIXALÀ, 2009). En este sentido, el paisaje es, efectivamente, una herramienta que permite incorporar al espacio físico la dimensión social presente en todo territorio. De hecho, las nuevas tendencias en Ordenación del Territorio, tal y como queda plasmado en el Convenio Europeo del Paisaje, que define paisaje como *cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y humanos* (CEP, 2000), abogan por la combinación de paisajes e imaginarios urbanos para la interpretación de los fenómenos emergentes de las ciudades (RODRÍGUEZ CHUMILLAS, 2008).

2. Los catálogos de unidades de paisaje como herramienta para la gestión

Asistimos en España en los últimos lustros a una revalorización del paisaje urbano en la ordenación del territorio. En Geografía, incluso se ha llegado a hablar del paisaje como herramienta para el gobierno del territorio.

En [ZOIDO, 2005], el paisaje puede ser un instrumento eficiente para la ordenación del territorio en una triple dimensión:

- Permite identificar y localizar los elementos y factores relevantes del territorio.
- Facilita la comprensión del espacio geográfico en la medida en que muestra los *aciertos y disfunciones*.
- Posibilita la participación ciudadana como algo inherente a la gestión del territorio. Los ciudadanos, al final, son quienes van a vivir el espacio gestionado.

La reciente proliferación de catálogos de paisaje urbano, que compilan las distintas unidades de paisaje y de borde de una ciudad, responde a la imperativa necesidad de incorporar esta visión integradora del paisaje en el estudio de las ciudades, espacios cada vez más dinámicos y, por tanto, cada vez más difíciles de comprender.

Los catálogos de paisaje urbano se elaboran a partir de la identificación de los tres ámbitos territoriales de la ciudad: ciudad, borde y entorno. Partiendo de esta primera aproximación, se explican después las lógicas internas de la ciudad, que permitirán segregar el territorio en unidades de paisaje. La identificación de dichas unidades se consigue a partir de un primer análisis de las características internas de los distintos espacios urbanos, de su estado actual y de sus procesos internos, que permite segregar el territorio en porciones más o menos bien diferenciadas, a modo de primera propuesta de catálogo de unidades de paisaje. Después, la división en estas porciones o unidades se coteja con la percepción de los distintos actores sociales del territorio para conocer su ciudad imaginaria (RODRÍGUEZ CHUMILLAS, 2008) de manera que se pueda corroborar la veracidad y el alcance de cada unidad de paisaje.

La visión integradora del paisaje que facilitan estos catálogos, explica que se presenten como herramientas de análisis territorial flexibles, eficientes y manejables, que hacen posible la comprensión del espacio urbano y su entorno, y que ofrecen información sobre la percepción que tienen del espacio urbano sus usuarios (CABRERIZO, 2009).

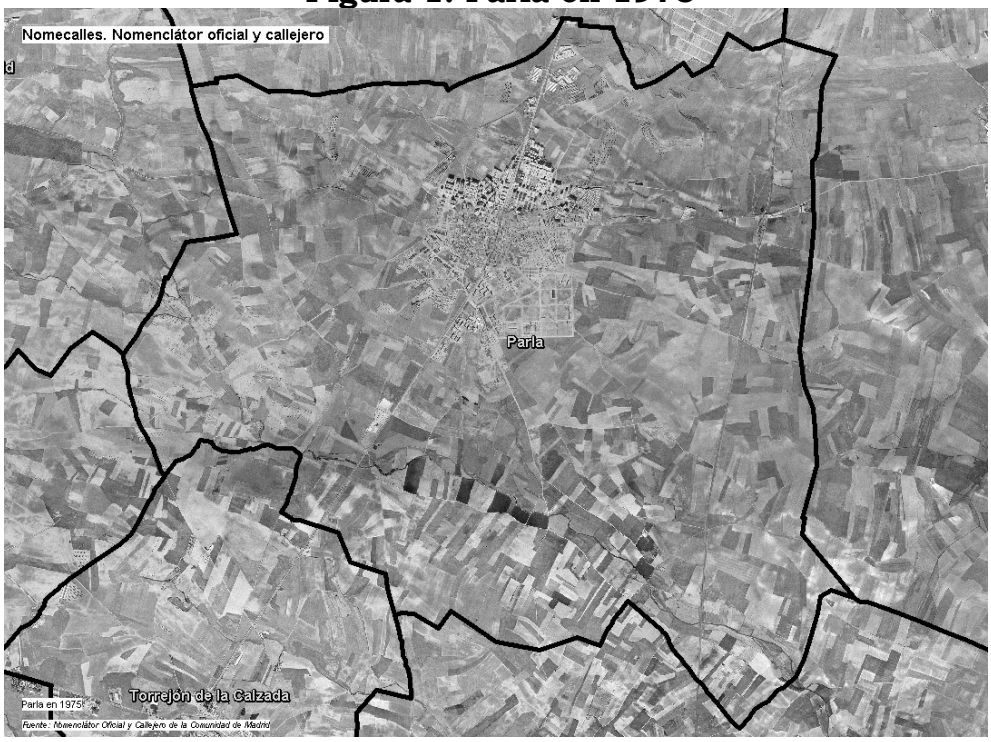
En este trabajo, se plantea la elaboración de un catálogo de unidades de paisaje de la ciudad de Parla, que constituye el paradigma de ciudad periférica madrileña ingobernable, con elementos y dinámicas difíciles de comprender y asimilar.

3. Parla como modelo del paisaje metropolitano suroeste de Madrid

Parla es una ciudad de tamaño medio que se localiza en lo que se viene denominando *segunda corona metropolitana* de Madrid, en torno a 20 kilómetros al suroeste de la capital. La ciudad y su entorno se caracterizan por su heterogeneidad paisajística, combinando paisajes residenciales, industriales, naturales, etc. Este contraste paisajístico, se reproduce de alguna manera a lo largo de toda la región sur, dotándola de cierta cohesión, pudiéndose hablar de una "entidad geográfica del sur" (PLAN ESTRATÉGICO

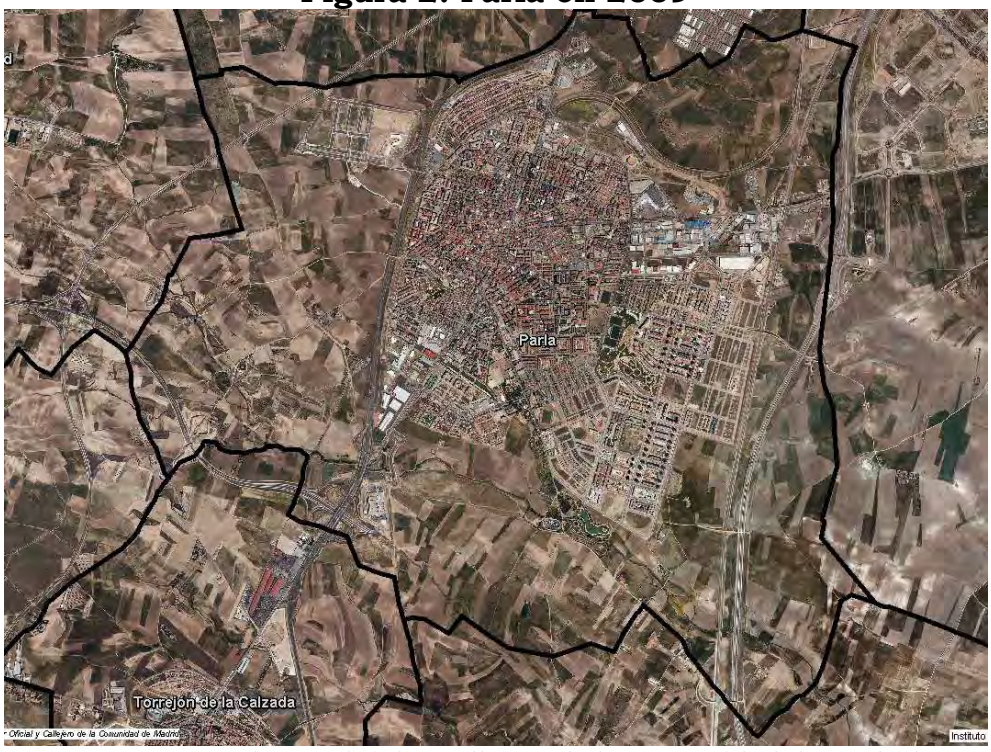
DEL SUR DE MADRID, 2009) en la que quedarían integrados municipios como Parla, Getafe, Fuenlabrada, Leganés o Alcorcón.

Figura 1. Parla en 1975



Fuente: Nomenclátor Oficial y Callejero de la Comunidad de Madrid

Figura 2. Parla en 2009



Fuente: Nomenclátor Oficial y Callejero de la Comunidad de Madrid

En general, los municipios de la región metropolitana de Madrid han sufrido procesos de desarrollo demográfico y urbanístico similares. En la década de los sesenta, la corona creció al mismo ritmo que la capital, en parte a causa del éxodo rural. A partir de los años setenta hasta los albores de los años noventa, se disparó el crecimiento de las ciudades metropolitanas, creciendo a mucha mayor velocidad que el núcleo central de Madrid (SOLÍS, 2007). Dicho crecimiento, las encasilló durante un tiempo como ciudades-dormitorio, aunque poco a poco fueron abandonando esa condición hasta convertirse en ciudades medias cada una con su idiosincrasia.

Parla ha pasado por estas tres fases, aunque con el matiz de que ha sido el último de los municipios de la subregión sur en experimentar el *boom* demográfico e inmobiliario. Se pueden diferenciar dos grandes cambios demográficos y, por extensión, de paisaje urbano, en Parla:

→ La década de los setenta: pasó de 10.213 habitantes en el año 1970 a más de 55.933 habitantes en 1981 (INE, 2010), quintuplicando su población.

→ El periodo 2000-2010: en apenas diez años, ha visto incrementada su población en más de un 50% (72.975 habitantes en 1999, 115.611 e 2009). En la actualidad, este crecimiento se mantiene constante. Para el año 2010, el Ayuntamiento de Parla prevé alcanzar una cifra de población cercana a los 130.000 habitantes (AYTO. DE PARLA, 2009).

Todo este crecimiento se ha materializado en nuevos y caóticos paisajes urbanos, fundamentalmente inmobiliarios, que enlazan un continuo urbano desde Madrid hasta Parla, pasando por Fuenlabrada, y que constituye el modelo paisajístico de la subregión. Se trata de un modelo de paisaje en teselas, donde cada porción de territorio urbanizado encaja dentro de un mosaico urbano compactado que poco a poco se va expandiendo a mayor o menor velocidad en función de la dinámica de cada municipio.

El caso de Parla es especialmente destacable en este aspecto, ya que su Ayuntamiento ha reclasificado como suelo urbano más del 75% del territorio municipal en apenas unos años (PGOU, 2008). Haber destinado semejante cantidad de territorio a la construcción de edificaciones y equipamientos no ha venido siempre de la mano de una construcción ordenada y coherente, con lo que a día de hoy este municipio es un espacio urbano profundamente desarticulado, donde las actuaciones urbanas han hecho mella en la coherencia interna de la ciudad, creando desde espacios de exclusión social hasta "áreas muertas" donde la vida social ha desaparecido de las calles.

4. Primera aproximación a las Unidades de Paisaje de Parla

La elaboración de un Catálogo de Unidades de Paisaje de Parla va a permitir interpretar el espacio urbano y los impactos de sus características sobre sus usuarios, teniendo en cuenta los factores intrínsecos y extrínsecos del territorio.

4.1. Aproximación al caso de estudio

La confección del Catálogo de Unidades de Paisaje debe comenzar con la contextualización del caso de estudio a partir de la diferenciación de las tres grandes realidades urbanas: entorno urbano, espacios de borde y ciudad.

4.1.1. Entorno urbano

Como ya se ha mencionado, Parla forma parte activa de una subregión sur metropolitana dotada de cierta homogeneidad. En muchos aspectos, este área se comporta como una verdadera conurbación urbana (ZÁRATE, 2003) con sus propios flujos de transporte interno de población. A este respecto, Parla se encuentra un poco aislada al quedar excluida del Metrosur, que es uno de los elementos que más ha dotado de cohesión a este conjunto de municipios, aunque en todo caso sí que tiene conexión de Cercanías con Madrid y Getafe.

Figura 3. Sur metropolitano de Madrid desde el Cerro de La Cantueña

Fuente: fotografía del autor

Parla limita al norte con el municipio de Fuenlabrada, al este con Pinto, al sur con Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada y al oeste con Griñón y Humanes de Madrid. El contraste del contacto de la mancha urbana de Parla con la de los municipios límite del norte-este (Fuenlabrada y Pinto) y los del sur-oeste (el resto) permite constatar dos hechos relevantes:

- Por un lado, Parla tiende a "acercarse" a Madrid. De alguna manera, el continuo urbano del corredor de la A-42 parece favorecer la expansión de las ciudades que lo conforman.
- Por otro lado, la ciudad de Parla es ahora mismo el fin de la mancha urbana continua del área metropolitana de Madrid. La existencia de enormes espacios intersticiales que la separan de Griñón, Humanes o

Torrejón de Velasco configura paisajes de entorno muy variopintos que en muchas ocasiones constituyen verdaderas brechas del área metropolitana.

4.1.2. Espacios de borde urbano

Parla tiene una superficie municipal realmente escasa (24,5km² según el Plan Estratégico del Sur de Madrid) en relación con su elevada densidad edificatoria. Esto hace que sea una localidad compacta con unos espacios de borde que enseguida llaman la atención. Por el norte, el cerro de la Cantueña, constituye una verdadera barrera física que separa Parla de Fuenlabrada. Al este, el espacio delimitado por la Radial 4 y el límite de Parla Este presenta una transición de paisaje urbano a rural muy contundente. Hacia el sur, también se percibe un cambio abrupto de paisaje, aunque suavizado por las escasas zonas verdes. En el oeste, hasta muy recientemente, el eje de la A-42 era un claro límite físico. La decisión del Ayuntamiento de ocupar el suelo urbano municipal al otro lado de este eje viario ha desplazado hacía el oeste el borde de la ciudad, de manera que un Parque Tecnológico en construcción será en apenas unos años el límite occidental de la ciudad (PAU 5).

Estos cuatro bordes, definidos en estas líneas muy someramente, no se conciben como espacios de transición al entorno en ningún caso. El paisaje cambia de forma violenta en todos los casos, afirmación que se puede extrapolar al interior de la ciudad.

4.1.3. La ciudad

En una primera reflexión, Parla se adivina como una ciudad compacta, dinámica y heterogénea:

- Es una ciudad compacta que carece de espacios intersticiales dado su modelo urbanístico y de gestión. Parla aprovecha al máximo su suelo urbano hasta el punto de que su densidad de población es superior a 4500 hab./km², e incluso sigue creciendo. El Foro Ciudadano, el proyecto participativo en el que se revisó el Plan General de Ordenación Urbana de Parla, ha fijado el techo poblacional de la ciudad en alrededor de 150.000 habitantes (AYTO. DE PARLA, 2009).
- Se trata de una ciudad dinámica en la medida en que en los últimos veinte años la construcción ha sido intensa y constante. Parla cuenta con cinco distritos administrativos que de alguna manera se relacionan con las distintas fases de evolución de la ciudad. La última de ellas, Parla Este, aún se encuentra en pleno desarrollo.
- Se considera ciudad heterogénea debido a la variedad de paisajes urbanos que se pueden encontrar a lo largo y ancho de la ciudad. Las nuevas tendencias en urbanismo se funden en Parla con los viejos paisajes urbanos de los años sesenta y setenta del primer crecimiento de la ciudad, fabricando paisajes inverosímiles. En este aspecto, en Parla, como en tantas otras ciudades, las lógicas de la globalización han sido en cierta medida responsables de la promoción de paisajes residenciales de edificación

compacta en manzanas cerradas y de la proliferación de urbanizaciones de viviendas unifamiliares (ZÁRATE, 2003).

Figura 4. Futura ampliación de Parla Este

Fuente: fotografía del autor

Estas cualidades de Parla, un núcleo donde conviven infinidad de tipologías de paisaje urbano la mayoría de las veces sin cohesión, permiten referirse a ella como una ciudad de pequeñas ciudades. Un buen ejemplo, es Parla Este, un espacio que parece permanecer ajeno al resto del municipio, al que únicamente está conectado física y socialmente por el tranvía.

En contraposición a esto, Parla promueve su identidad interna mediante grandes actuaciones urbanas de diversa índole que se convierten en verdaderos símbolos para la población local, como recientemente han sido el hospital, el tranvía o el Parque Tecnológico.

4.2. Unidades de Paisaje de Parla

En una primera propuesta se han diferenciado en Parla hasta once unidades de paisaje de muy diverso aspecto y tamaño. Estas unidades se han delimitado a través de una aproximación empírica a la realidad de la ciudad a partir de un primer análisis morfológico y del imaginario de la población local.

Las unidades de paisaje se entienden como porciones de territorio urbano dotadas de coherencia y cohesión interna gracias a determinadas características de la componente construida o factores tangibles de la ciudad y/o a la homogeneidad del imaginario de la población local o dimensión intangible de la ciudad.

La clasificación del territorio en unidades de paisaje urbano pretende servir para reconocer las distintas realidades urbanas de Parla, pero también

para detectar los espacios conflictivos e identificar las líneas de fractura de la ciudad, en general las zonas que requerirán un mayor esfuerzo en su gestión. Un buen ejemplo en el caso de esta ciudad es la zona de transición de Parla Este al casco antiguo, que se caracteriza por cambios abruptos, en muchos casos incoherentes, en el paisaje urbano, que evidencian desconexión entre los dos ámbitos.

El exorbitante crecimiento de Parla, tanto demográfico como urbanístico, ha venido de la mano de una serie de transformaciones inmateriales de la ciudad. Por ello, en la elaboración del catálogo de paisaje urbano de la ciudad, el análisis del imaginario urbano de la población local y los distintos actores que participan en el desarrollo de la ciudad constituye una herramienta absolutamente indispensable no solo para la identificación de unidades de paisaje, sino también para su diagnóstico.

4.3. El imaginario en las unidades de paisaje de Parla

Las percepciones de los ciudadanos *se transforman en representaciones y éstas, por un proceso simbólico se constituyen en imaginarios* (LINDÓN, 2007). Bajo esta óptica, los imaginarios son abstracciones que permiten aproximarse a la componente inmaterial de la ciudad.

Por un lado, los imaginarios incorporan la dimensión social de la ciudad, entendida esta como la suma de factores derivados de la presencia de la población que usa el ámbito urbano.

Por otro lado, permiten la inclusión de la dimensión histórica en el análisis del paisaje. El transitar de un espacio urbano impregna a su población de una serie de prejuicios que alteran su comportamiento social y espacial, lo que se traduce en diferentes maneras de entender la ciudad y repercute en la cohesión social de las distintas porciones de territorio urbano.

El uso de imaginarios urbanos es cada día más frecuente en los análisis urbanos ya que aportan información imposible de extraer de otra manera. En el caso de la elaboración del Catálogo de Paisaje de Parla, es necesario incorporar los procesos sociales e históricos en la delimitación de unidades de paisaje a través de estos imaginarios, ya que una ciudad tan compacta y compleja no se puede entender de otra manera.

Para la recogida de información cualitativa de cara a la inclusión del imaginario en el Catálogo de Unidades de Paisaje de Parla se empleará la entrevista. Mediante entrevistas a los distintos residentes y promotores de Parla y su posterior tratamiento en matrices de datos, además de confirmar o descartar las unidades de paisaje, se podrá justificar la vulnerabilidad de cada ámbito urbano.

5. Consideraciones finales

La eclosión demográfica y urbanística de Parla, como en muchos tantos otros municipios del área metropolitana de Madrid, ha generado

nuevos espacios de análisis donde conviven nuevas y viejas tendencias en urbanismo.

A la largo del presente trabajo se ha presentado la metodología para la elaboración de un Catálogo de Unidades de Paisaje de Parla, ya probada en otras ciudades metropolitanas como Getafe, que pretende explicar estos nuevos y complejos territorios.

Los catálogos de paisaje urbano se han demostrado especialmente eficaces para la detección de conflictos y necesidades del espacio urbano, hecho que viene a confirmar que el paisaje se debe tener en cuenta en el gobierno y la gestión de las ciudades. Se estima que la elaboración de un Catálogo de Paisaje de Parla permitirá reconocer las distintas realidades urbanas de un espacio paradigmático en la interconexión de la dimensión física de la ciudad y el imaginario urbano de sus ciudadanos.

Bibliografía

AYUNTAMIENTO DE PARLA. *Plan General de Ordenación Urbana de Parla*. Aprobación inicial. Memoria justificativa. 2005.

AYUNTAMIENTO DE PARLA. "Informe demográfico mayo 2009". Departamento de Estadística del Ayuntamiento de Parla, 2009.

BRANDIS, D.; CANOSA, E.; DEL RÍO, I.; RODÍGUEZ CHUMILLAS, I. "Nuevas perspectivas sobre la ciudad contemporánea. Reflexiones desde la mirada geográfica". En: *IV Congreso Internacional Hispano Mexicano, La Ciudad Contemporánea: Procesos de Transición, Cambio e Innovación* (Bilbao 10-11 Septiembre de 2009). Disponible en: <http://www.kongresuak.ehu.es/p275-content/es/contenidos/informacion/iv_hispano_mexicano/es_inf/hisp_mex.html>

CABRERIZO SANZ, C. "Ciudades de territorios metropolitanos: hacia un catálogo de paisaje de Getafe". En: *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica* (Barcelona, 26-30 de mayo de 2008). Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/366.htm>

CABRERIZO SANZ, C. "Paisajes urbanos e imaginarios: Herramientas para el conocimiento y la acción. Aplicación de una misma metodología en dos casos de aparente divergencia: Getafe y Roses". En: *Topofilia. Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*. Hermosillo: Centro de Estudios de América del Norte, El Colegio de Sonora, 1 de abril de 2009, Vol. I, Nº 3.

CONSEJO DE EUROPA. *Convention Européenne du Paysaje et Rapport Explicatif*. Estrasburgo, 2000, 24 págs.

FERIA TORIBIO, J. M. "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España". En: *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. 2004, Nº 38, págs. 85-100. Disponible en:
<http://age.ieg.csic.es/boletin/38/05%20FERIA%2085-99.pdf>

FERRER AIXALÁ, A. "Paisajes urbanos". En: *Gestión del paisaje* / coord. por Jaume Busquets Fàbregas, Albert Cortina Ramos. Ed. Ariel, 2009, págs. 41-60.

LINDÓN, A. "La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos". En: *Revista Eure*. Santiago de Chile, agosto de 2007, Vol. XXXIII, Nº 99, págs. 7-16.

RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. "La segunda generación de circunvalaciones urbanas en España: los segundos cinturones capitalinos y metropolitanos de Madrid y Barcelona". En: *Hacia un nuevo espacio Euromediterráneo: III Encuentro de Geografía Regional, Barcelona, diciembre de 1999* / coord. por José Miranda Bonilla, Javier Navarro Luna, Rosa María Jordá Borrell. 2000, págs. 200-206.

RODRÍGUEZ CHUMILLAS, I. "Ciudades del turismo. Hacia un catálogo del paisaje de Puerto Peñasco". *Topofilia. Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*. 2008, Número Especial Primer Coloquio Internacional: Ciudades del Turismo.

SOLÍS TRAPERO, E. "El Horizonte urbano madrileño: más allá de la región político administrativa". En: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*. Madrid, 2008, Vol. 28, Nº. 1, págs. 133-162. Disponible en:
<http://revistas.ucm.es/ghi/02119803/articulos/AGUC0808110133A.PDF>

VV.AA. "Plan Estratégico del Sur de Madrid". Ayuntamientos de Alcorcón, Aranjuez, Fuenlabrada, Getafe, Leganés, Parla y Pinto. Pinto, 2009. Disponible en: <http://issuu.com/aytogetafe/docs/plan_estrategico_sur>

ZÁRATE MARTÍN, M.A. "Madrid, un modelo suprametropolitano de urbanización". En: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense.* Madrid, 2003, Vol. 23, págs. 283-304. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/ghi/02119803/articulos/AGUC0303110283A.PDF>

ZOIDO NARANJO, F. "Paisaje y ordenación del territorio". *Seminario sobre el paisaje.* Málaga: Junta de Andalucía y Casa de Velázquez, 1989, págs. 135-142.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

LA NUEVA LOCALIZACIÓN COMERCIAL EN CIUDAD REAL

Mª Ángeles RODRÍGUEZ DOMENECH
Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen

El comercio, como actividad claramente indisoluble del hecho urbano, ha tenido desde siempre una gran capacidad para la ordenación de la ciudad. La proliferación de comercios textiles, alimentos y productos de bajo precio son una realidad en muchas de nuestras ciudades. Una panorámica de la evolución de estos en los últimos años, refleja un cambio cualitativo en el centro de las ciudades, destinadas a grandes franquicias que conviven hoy con este tipo de comercio. En ciudades medias y bien comunicadas como Ciudad Real, este fenómeno ha sido más reciente y las transformaciones mucho más acusadas.

Palabras clave: *Sustitución comercial, distribución espacial, pautas comerciales*

1. La actividad comercial en nuestras ciudades

La relación entre comercio y ciudad, en términos generales, se justifica desde el mismo nacimiento de las propias ciudades, ya que en muchas ocasiones se considera que es precisamente esta actividad comercial la causa de las bases económicas que justifican su origen. Sin embargo, esta relación va más allá de la puramente económica; es necesario tener en cuenta la íntima relación que existe entre la actividad comercial y la vida social de una ciudad (MEDIANO, 2006: 48). El comercio, como actividad claramente indisoluble del hecho urbano, ha tenido desde siempre una gran capacidad para la ordenación de la ciudad, contribuyendo a la conformación de las principales áreas comerciales y funcionales urbanas. De este modo, no debe ser considerado un servicio más que se oferta en la ciudad, sino más bien un elemento de cohesión del tejido social y del territorio que lo estructura (ESPINOSA, 2003:154).

La actividad comercial en nuestras ciudades ha sufrido un proceso en el que se pueden distinguir distintas fases: el modelo comercial que giraba alrededor de un centro natural que era el propio centro de la ciudad –centro histórico- hacia el que se producía un movimiento centrípeto de toda la ciudad (ensanche, polígonos de viviendas, barrios obreros, etc.); evoluciona, después, hacia un modelo centrífugo, que coloniza los distintos barrios de la ciudad y se afianza más sólidamente en los ensanches. Este modelo comercial se ha mantenido aproximadamente hasta mediados de los años 80 del siglo XX en España; y una tercera fase, que coincide con la irrupción del modelo urbano y comercial global, en la que se ha dado una proliferación de

grandes superficies comerciales situadas en las zonas periféricas de la ciudad, en detrimento del comercio tradicional de la ciudad heredada y de barrio y, en menor medida, del comercio en el Ensanche. Estas nuevas superficies comerciales supusieron la recalificación de grandes paquetes de suelo residencial en la periferia de las ciudades.

El desarrollo comercial de los últimos años en los medios urbanos se ha caracterizado, en términos generales, por una descentralización espacial que ha derivado en una competencia entre centro urbano y periferia, confrontación que ha perjudicado, principalmente, al comercio urbano tradicional. A pesar de ello, también podemos destacar que, en la actualidad, el clima social es favorable a la actividad comercial en los centros urbanos. Así, si en un primer momento los procesos de revitalización de las ciudades se habían centrado sobre todo en el proceso de reurbanización, a día de hoy, los poderes públicos de las ciudades europeas están tratando de facilitar el desarrollo del comercio tradicional, como forma explícita de defensa del centro urbano, potenciando principalmente la "compra lúdica" (ZORRILLA, P. y ELIZAGARATE, V., 2004: 108).

2. Distribución comercial en Ciudad Real

Nos proponemos analizar en Ciudad Real, en primer lugar, no solo el número de establecimientos comerciales y su distribución por sectores, sino la evolución que han tenido en los últimos años. En segundo lugar, estudiar su distribución en el espacio urbano de Ciudad Real, determinando que calles o zonas son las más comerciales de la ciudad tanto en función del número de establecimientos comerciales que tienen, como de la diversidad de tipos de comercios o sectores representados en ellas. Para ello hemos distinguido entre la localización en la ciudad de los establecimientos en su conjunto, es decir, sin tener en cuenta su actividad y la distribución de los establecimientos según su actividad o sector al que pertenecen.

Las fuentes utilizadas para este estudio de un aspecto de la función comercial en Ciudad Real han sido los datos de ocupación que facilitan los Censos de 1991 y 2001, pese a que no coincide la clasificación entre ellos; la superficie comercial e índice comercial que proporciona el Anuario Económica de España en distintos años; y los datos del IAE de la Delegación de Hacienda en 1992 y 2006 como años que nos puedan servir de hitos significativos en su evolución.

2.1. La localización de la actividad comercial en general

La elección de los años 1992 y 2006 como referencias cronológicas en el estudio del cambio en la distribución de la actividad comercial de Ciudad Real se ha hecho en base a que el primero de ellos es el año en que se inauguró la estación del AVE, el nuevo Campus Universitario y los dos primeros centros comerciales de gran superficie en la ciudad (EROSKI y E´Lecler); y el 2006, por ser el último año del que disponemos datos.

Una primera aproximación al análisis de la ubicación del comercio en el conjunto urbano nos muestra que existen dos grandes espacios de concentración del mismo: uno en lo que podríamos llamar "ciudad tradicional" (espacio intra-Ronda) y más concretamente en el centro histórico; y otro, en algunas zonas especificas de la periferia: zonas de expansión (Urbanización Nuevo Parque-AVE, Pueblo Blanco, La Guija….), en el polígono industrial de la carretera de Carrión y en el Polígono industrial de Larache (nuevo Hospital).

En el 2006, de los dos mil quince establecimientos que estaban censados en la relación del IAE se encontraban fuera del espacio de la Ronda un 22,4% de los mismos, mientras que el restante 77,5 % estaba dentro de Ronda, y ello pese a la gran desproporción superficial que hay entre ambas (menos de 3 Ha. dentro de Ronda y 8 Ha. fuera de Ronda, aproximadamente), lo que supone una densidad de 56,6 comercios Ha. para la periferia frente a los 520,6 comercios/Ha. para la zona interior de la Ronda. Distribución que, en términos absolutos, supone un ligero incremento con respecto a 1992 (19,3 % en al periferia y 80,7 % en el interior), pero considerando, tanto el número de comercios de ese año como la superficie de la ciudad, en ese momento en los términos que hemos expuesto antes, la densidad del interior desciende a 380,3 comercios por hectárea. Es decir, no solo se ha expandido el comercio a nuevas zonas urbanas sino que se ha densificado en las tradicionales.

Un paso más en este estudio global sobre la distribución del comercio en la ciudad nos la puede dar la consideración de su reparto por distritos censales (Cuadro nº 1). Efectivamente, el crecimiento de los comercios en el conjunto de distritos censales, entre 1992 y 2006, fue de un 77,6 %, y el que más incrementó su número fue el distrito IV (98,8 %) que se corresponde, aproximadamente, con las zonas donde están ubicados el Campus Universitario y la estación del AVE, que han sido, precisamente, los factores que, desde nuestro punto de vista, han influido más en la nueva dinámica comercial.

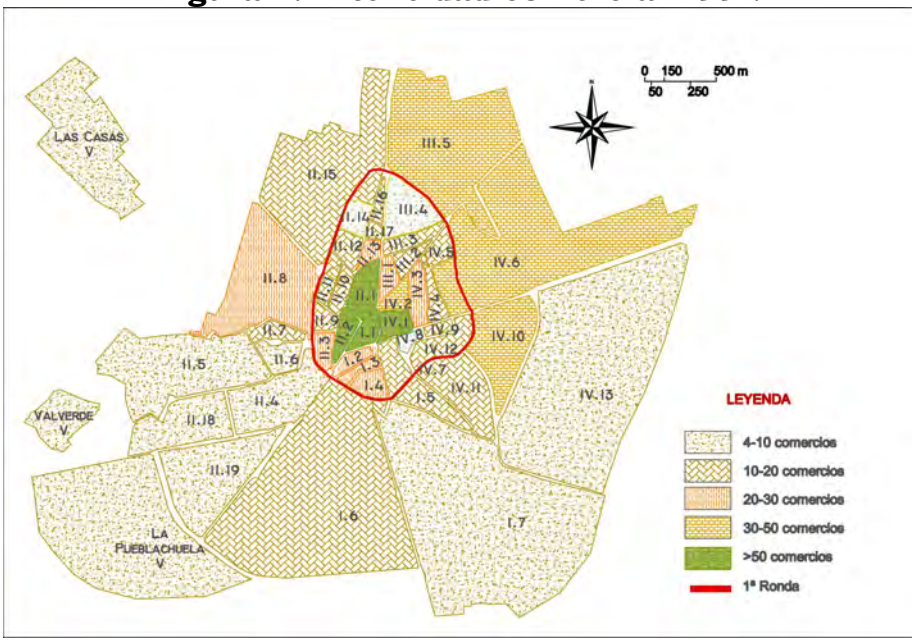
Cuadro 1. Distribución del comercio por distritos censales en Ciudad Real con las calles > de 4 establecimientos comerciales

	1992	2006	1992-2006		2006			
Distrito	**Nº de Com.**	**Nº de Com.**	**Diferencia 1992-06**	**% Increm.**	**Superfc. 2006.**	**Hab. 2006**	**Densid./ Ha 2006**	**Densid./ 100 hab.**
Distrito I	195	356	161	82,6	345,6	10.740	1	3,3
Distrito II	321	510	189	58,9	349,7	29.025	1,5	1,8
Distrito III	99	155	56	56,6	103,6	7.740	1,5	2
Distrito IV	334	664	330	98,8	358	20.117	1,9	3,3
Total	**949**	**1.685**	**736**	**77,6**	**1.156,90**	**67.622**	**1,5**	**2,5**

Fuente: Delegación de Hacienda de Ciudad Real. Elaboración propia

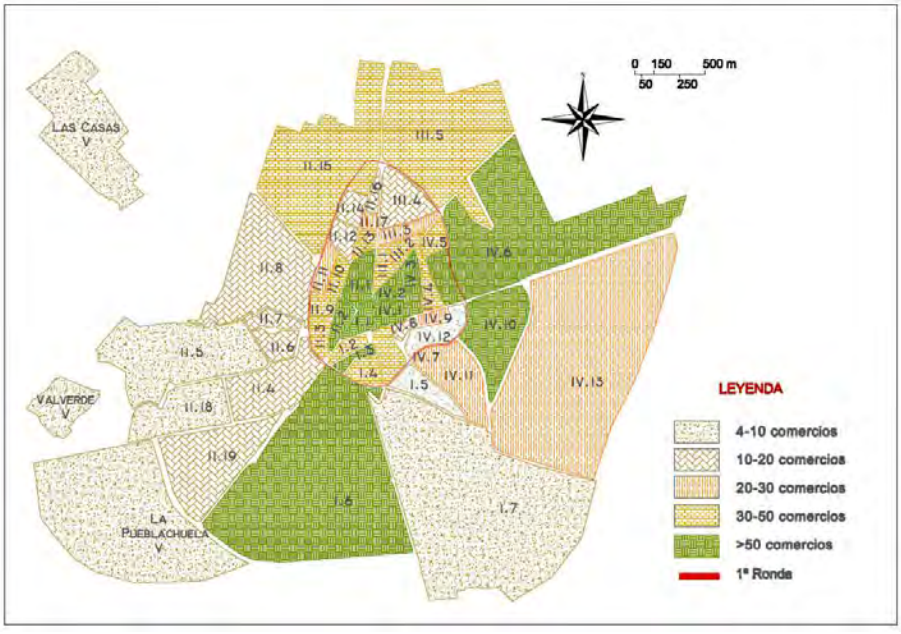
Esta evolución espacial del comercio queda matizada descendiendo al nivel de los cambios operados por secciones censales por cuanto hay secciones que crecen a un ritmo diferente que el conjunto del distrito. Estos son los casos, entre otros, de la sección I.6 que es la que más crece en términos absolutos en el conjunto de la ciudad y, sin embargo, el distrito I, donde se ubica, ocupaba el segundo lugar en el crecimiento de los mismos; o la IV.12 que es de las que menos crecimiento experimenta y, sin embargo, está en el distrito que más crece en población de Ciudad Real (Fig. nº 1 y 2).

Figura 1. Intensidad comercial 1992



Fuente: Delegación de Hacienda de Ciudad Real. Elaboración propia

Figura 2. Intensidad comercial 2006



Fuente: Delegación de Hacienda de Ciudad Real. Elaboración propia

El análisis de la intensidad comercial por secciones en 1992 (Figura nº 1) nos muestra como las secciones que tienen menos comercio se localizan en la periferia oeste, en la zona noroeste dentro de Ronda y en la periferia este (actual zona del campus, que en aquellos momentos aún no estaba consolidado), mientras que la mayor concentración se da en el centro de la ciudad, en torno a la Plaza Mayor.

Descendiendo aún más de escala, las calles que tiene mayor número de comercio (más de cuatro establecimientos) se localizan, sobre todo, en los distritos II y IV. Distritos que, tanto en 1992 como en 2006, presentan un volumen significativo de comercios y experimentan un importante crecimiento. El distrito IV pasa de 334 a 664 establecimientos, pese a que tiene menos población que el distrito II, que pasa de 321 a 510 comercios. La explicación del incremento de estos distritos está, en el primer caso, en la instalación del Campus Universitario en él, y, en el segundo de los casos, a su ubicación en la zona centro de la ciudad, tradicionalmente comercial, que en el momento actual sigue siendo un espacio privilegiado para esta actividad.

Es decir, podemos concluir que en 1992, nuestra ciudad estaba aún en la primera fase de expansión comercial, con una concentración comercial en el interior del centro histórico.

Al comparar el plano de intensidad comercial de 1992 con el de 2006, observamos que el principal cambio se da en el aumento de las secciones con más de 50 establecimientos, puesto que de las cuatro secciones de 1992, pasan a diez, fortaleciendo el centro de la ciudad y localizadas en torno a los nuevos motores del cambio de la ciudad, es decir, próximas al Campus (IV.6), a la Estación del AVE (IV.10), y al nuevo Hospital General (I.6). Las secciones con menos intensidad comercial se reducen a cinco, situadas en los nuevos crecimientos hacia el sur de la ciudad (I.5 y I.7) y hacia el oeste (II.15 y II.18). Es decir, en 2006 se da una proliferación del comercio por toda la ciudad, reforzando el centro, y las nuevas áreas de expansión.

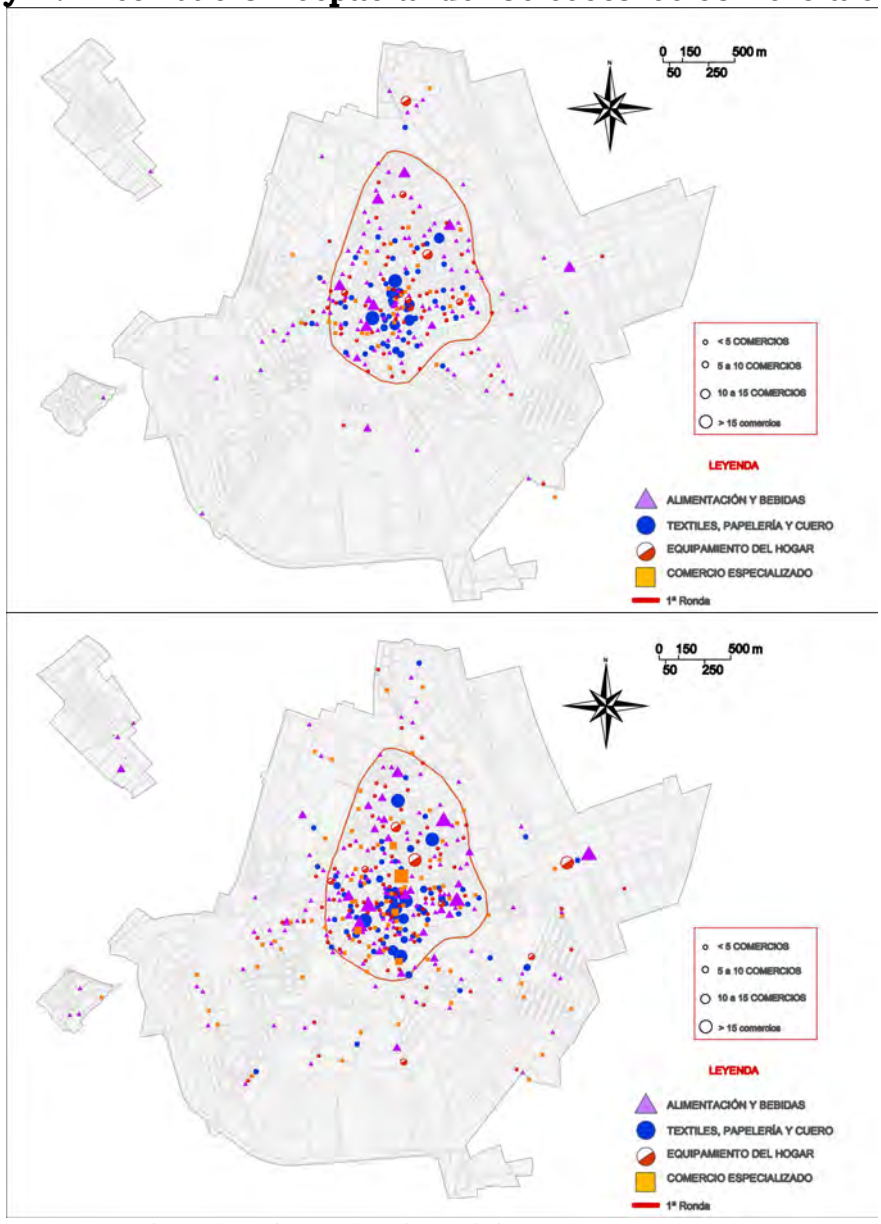
Por otro lado, aunque la norma general de todas las ciudades ha sido que los grandes centros comerciales se hayan apropiado de muchas de las funciones centrales que antes estaban en los centros urbanos clásicos (ESCUDERO, 2008: 76), en nuestra ciudad no se ha cumplido dicho proceso, a día de hoy, puesto que existen dos centros comerciales de gran superficie desde 1992 instalados en la periferia de la ciudad, más algunos otros que han ido surgiendo posteriormente, y no han contribuido a dicha descentralización comercial, aunque si a una dinamización de la zona. La explicación de esta anómala situación se debe tanto al tamaño reducido de la ciudad, como a la fuerte dependencia funcional-administrativa que aún mantiene el centro. Unido a esta realidad, en nuestra ciudad, han proliferado, como un modelo de comercio moderno de tipo minorista, los comercios de productos alimenticios de superficies medias, distribuidos por toda la ciudad, haciendo de mercado de barrio, mayoritariamente dentro de

la ronda, tal es el caso de los supermercados Mercadona, establecimientos que a su vez han generando un dinamismo urbano en sus inmediaciones.

2.2. La distribución espacial de los sectores comerciales de Ciudad Real

La distribución espacial de la actividad comercial en Ciudad Real en 2006 presentó un reparto muy desigual en el conjunto de su zona edificada, por cuanto en la zona dentro de la Ronda es donde se encuentran la mayoría de los establecimientos comerciales, con una fuerte densificación, aunque en los últimos años se ha extendido la actividad por todo su conjunto, la intensidad disminuye considerablemente (Figura nº 3 y 4).

Figuras 3 y 4. Distribución espacial de los sectores comerciales en 2006



Fuente: Delegación de Hacienda y elaboración propia

En estos años, se han producido diferencias importantes: la primera que mientras en 1992 solo había comercio en los barrios extrarronda de construcción antigua (Pío XII, del Pilar, Oriente, carretera de Carrión y de Toledo), en el 2006 se amplió a nuevas zonas de reciente construcción (La Guija, carretera de Porzuna, Nuevo Parque-AVE..) y se ha intensificado en las tradicionales (Larache, barrio de Oriente-Paseo Carlos Eraña, carretera de Carrión, carretera de Toledo..).

En la distribución del comercio de la ciudad tradicional (dentro de Ronda) en 2006 se dio una fuerte concentración de establecimientos comerciales, tanto en el centro histórico, en los entornos de la Plaza Mayor y Plaza del Pilar y la calle Alarcos, como en algunas zonas concretas de la ciudad que coinciden con los ejes de comunicación de ese centro comercial tradicional con la Ronda. Estas zonas igualan, en importancia numérica, las tradicionales del centro. Cabe destacar entre estas últimas las calles Calatrava, Toledo, Ciruela y Mata, marcando una profunda diferencia con respecto a 1992, año en el que la concentración se daba solo en la primera de las zonas, es decir, en el centro histórico de la Plaza Mayor, del Pilar y calle Alarcos que, por otra parte, era la zona de comercio tradicional de la ciudad también en el año 1980 (PILLET, 1984: 576). Junto a esta nueva distribución se ha producido una gran intensificación en el número de establecimientos comerciales, especialmente en las nuevas zonas de expansión que acabamos de indicar.

El sector *Alimentación, bebidas y tabaco* se ha caracterizado por una distribución regular de este sector por toda la ciudad y se explica por la naturaleza del tipo de artículos que suministra que conlleva una proximidad al consumidor por su carácter de consumo cotidiano, independientemente de que las superficies comerciales medias y grandes sean, desde el punto de vista de adquisición de productos, las mayores proveedoras de los mismos a través de la ya institucionalizada socialmente compra semanal; la mayor concentración en ciertas calles está en íntima relación tanto con la ubicación de ese tipo de establecimientos de superficie media y grande, como con las zonas de mayor crecimiento urbano.

El segundo sector comercial en importancia dentro de nuestra ciudad es el de *Textiles, peletería, cuero, confección, calzado y mercería*, cuya distribución espacial está sumamente concentrada en la zona comercial tradicional del entorno de la Plaza Mayor y la Plaza del Pilar así como en los ejes de comunicación de este centro con la periferia (calles de Toledo, Calatrava, Mata y Morería). Los lugares de mayor concentración de este sector son Postas, Paloma, Carlos Vázquez, Ramón y Cajal, Cruz, General Aguilera y Tinte que suponen un cambio de centralidad con respecto a 1992 por cuanto las calles Toledo y Calatrava, que ocupaban un puesto prioritario, han dejado de tenerlo en esta rama comercial. En este cambio de centralidad ha influido, desde nuestro punto de vista, el papel ejercido por las franquicias de este tipo de artículos que han buscado para su instalación, predominantemente, las calles peatonales, además de las más

céntricas. Es el caso de Zara, Mango, Sfera, Máximo Dutti…, quitándole protagonismo a las calles Calatrava y Toledo donde antes se daban este tipo de establecimientos.

El sector comercial dedicado *al equipamiento del hogar* está más disperso que el sector anterior y su ubicación gira, mayoritariamente, en la zona intraronda aunque en la zona más periférica de esta. En cuanto al comercio al por menor de este sector, son las calles: Paloma, Azucena, Avda. de Europa y Mata y Ronda de Alarcos, en las que se da la mayor concentración. Esta nueva localización de los equipamientos del hogar ha supuesto un profundo desplazamiento con respecto a 1992 en el que la mayor concentración se daba en las calles: Ciruela, General Aguilera, Lanza, Mata, Reyes, Ronda de Calatrava, confirmando lo que más arriba apuntábamos de que gran parte de esta zona, la más céntrica, ha sido ocupada por el sector textil, confección y calzado, especialmente de alta calidad y moda, desplazando a nuestro sector a zonas menos centrales aunque céntricas.

Por último, el sector dedicado *al comercio especializado y otro tipo de comercio*, en el que se incluyen desde la venta de artículos de precisión, medicina y ortopedia a intermediarios comerciales, pasando por aquellos establecimientos de toda clase de artículos no incluidos en los epígrafes anteriores sobre tipos de comercio que la administración fiscal establece en sus clasificaciones, tales como las tiendas regentadas por chinos dedicadas, a modo de bazar musulmán, a toda clase de artículos, y los llamados "*chollos*". Este sector tiene la particularidad de que sus establecimientos se localizan dentro del espacio de Ronda, siendo los puntos de mayor concentración del comercio al por menor las calles Calatrava, Postas, Toledo, Ciruela y General Aguilera y Alarcos, mientras que los de comercio al por mayor se encuentran en la calle Libertad y carretera de Valdepeñas, distribución que, con respecto a 1992 ha supuesto cambios significativos ya que en ese año los lugares de mayor concentración eran la Avda. del Rey Santo, Diego de Almagro, Ruiz Morote, Bernardo Mulleras, Avda. Pío XII etc., es decir, se han abandonado, en distinto grado, algunas calles del centro, para ser ocupadas otras, también del centro, pero más dispersas en el conjunto urbano intraronda.

El crecimiento del grupo *otro tipo de comercio especializado* (pasa de 55 establecimientos a 223 en los dos años que comparamos) es debido, sobre todo, a la proliferación del sector incluido en el epígrafe 621 (comercio de toda clase de artículos en otros locales) que comprende todos los establecimientos regentados por chinos y que en estos 15 años han pasado de no haber ninguno a contabilizarse 90 nuevos comercios, todos ellos localizados en la ciudad histórica limitada por la Ronda.

La distribución espacial de los cuatro sectores estudiados, tanto en 1992 como en 2006, muestra, una fuerte concentración en el interior de la Ronda y una forma dispersa en el conjunto extra Ronda, aunque con áreas concretas de concentración que coincide con los polígonos industriales de la

carretera de Carrión y Larache o las carreteras de Porzuna y Valdepeñas. No obstante, con respecto a 1992 ha tenido lugar un doble fenómeno: de una parte el crecimiento del comercio en las calles que actúan de ejes de comunicación del centro con las principales carreteras (calles de Calatrava, La Mata, Toledo..) que, a la vez, sirven de enlace con las nuevas zonas construidas; y, de otra, un incremento del número de comercios en las zonas exteriores que ya se daba de forma incipiente en 1992 (Polígono del Larache, carretera de Carrión).

3. Conclusiones

Lo distribución comercial de Ciudad Real durante los años comparados han mantenido una gran estabilidad por cuanto permanecen, básicamente, las mismas especialidades, siendo, no obstante, los cambios más significativos: a) el incremento del número de establecimientos en todas las secciones; b) una tendencia a la especialización acreditada por la subida de posición tanto del comercio más especializado y del de material y muebles de oficina, a la vez que el descenso del sector maquinaria y productos industriales; c) paralelamente se ha dado una mayor concentración al aumentar su número en el mismo grupo de calles y un desplazamiento de intensidad desde unas calles a otras, aunque todas ellas en una ubicación parecida, es decir, centro urbano histórico, siendo los casos más significativos el de la calle Postas que ocupaba el puesto número uno en 1992 y lo sigue manteniendo en el 2006.

En estos cambios no vemos una única explicación posible, máxime cuando todas las calles están muy próximas entre sí, sino situaciones o factores diversos entre las que cabe citar el atractivo del Campus Universitario para las calles Calatrava y Lanza; la remodelación y reestructuración del Mercado de Abastos para la calle Postas, con una reducción de su atractivo al disminuir el número de puestos; el Edificio de Servicios Múltiples y de Sindicatos entre las calles Olivo y Tinte, ha contribuido a la proliferación de comercios en estas calles al facilitar las compras a un número importante de funcionarios que trabajan en estos centros, etc. etc. Y, en la expansión fuera de la Ronda, la influencia de dos activos focos urbanos: la estación del AVE y el nuevo Hospital, que se han convertido no sólo en los grandes atractivos comerciales, sino fundamentalmente residenciales.

Por último, la incorporación e integración del inmigrante a la vida urbana, no se hace sin conflictos. La inmigración ha sido una característica permanente de las ciudades desde el comienzo de la historia. Este fenómeno es consustancial a la ciudad y ha significado una aportación de gran valor, factor de crecimiento económico y de innovación. En Ciudad Real, este proceso es muy reciente, puesto que en 2001, en esta ciudad se cifraban entorno a los 350 habitantes, para llegar a más de 3.000 en 2006 y en este contexto queremos resaltar la incidencia que ha tenido en la actividad

comercial. El desarrollo económico que estos nuevos colectivos (chinos y "moros") ejerce una fuerte presión urbana al localizar sus locales comerciales (cerca de 100 en estos años) en pleno centro histórico, junto a grandes franquicias. Todo ello está contribuyendo a un nuevo panorama de incipiente transformación de usos e imagen en el tradicional centro histórico de la ciudad.

Bibliografía

ESCUDERO GÓMEZ, L.A. (2008): *Los centros comerciales. Espacios postmodernos de ocio y consumo*. Cuenca. Ed. Universidad de Castilla-La Mancha

ESPINOSA, A.I. (2003): "Amenazas y nuevas estrategias del comercio de centro urbano. El caso de Alicante" en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. nº 38, pp. 153-178

MEDIANO et al. (2006): "Asociacionismo comercial espacial y revitalización urbana. El caso de Bilbao" en *Distribución y Consumo*. Ed. MERCASA, nº de marzo-abril, pp. 48-58

PILLET, F. (1984): *Geografía Urbana de Ciudad Real*. Akal. Madrid.

ZORRILLA, P. y ELIZAGARATE, V. (2004): "El comercio urbano como factor estratégico para la competitividad entre ciudades" en *Distribución y Consumo*. Ed. MERCASA, nº 78, pp. 101-111

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

LA MUDA CONVIVENCIA ENTRE PARAÍSOS URBANOS Y ZONAS HOMOGÉNEAS DE POBREZA: DINÁMICAS Y TRANSFORMACIONES EN EL ESPACIO PERIFÉRICO DE SANTIAGO DE CHILE

Carmín RODRÍGUEZ SOTO
Universidad de Chile
Universidad de Barcelona

Introducción

La periferia metropolitana de Santiago de Chile ha sido considerada históricamente, como un espacio marginal: un lugar para indios y pobres, espacio de mezcla difusa entre lo urbano y lo rural, símbolo de lo negativo e indeseable. Sin embargo, a partir de los años noventa, ciertos sectores del periurbano de esta ciudad, se han convertido en un apetecido lugar para la instalación de equipamientos de lujo y fortalezas habitables, fenómeno que determina contrastes morfológicos, funcionales y sociales en zonas tradicionalmente pobres. La convivencia forzosa que se deriva de estas dinámicas urbanas, ha sido abordado tangencialmente por investigadores tan diversos como Carlos De Mattos y Rodrigo Hidalgo, en Chile, así como autores internacionales como Horacio Capel, Francesc Muñoz y Cliff Hague; estas visiones coinciden en observar las transformaciones periféricas como producto de presiones económicas globales que han puesto en entredicho las formas tradicionales de planificación en la periferia. En la presente comunicación se ha adoptado este enfoque básico, pero ahondando en el rol que han tenido las políticas públicas chilenas en su conformación; la caracterización diversificada del gran cordón periférico y el análisis de un ejemplo específico en el cono norponiente extraurbano.

1. La periferia metropolitana de Santiago como lugar indeseable: políticas, proyectos y planes gubernamentales a través del tiempo

Con la perspectiva del tiempo, las palabras de Benjamín Vicuña Mackenna, el activo intendente de Santiago de Chile entre los años 1872 y 1875, suenan fuertes y categóricas cuando se refiere a los sectores que se extendían allende la ciudad consolidada como: “una inmensa cloaca de infección y de vicio, de crimen y de peste, un verdadero potrero de la muerte” (De Ramón, A. 1992).

Fuese acertado o no el juicio del intendente, lo cierto es que durante su periodo de regencia impulsó el llamado camino de la cintura, un proyecto que expresa una férrea voluntad por cercar, a través de una “especie de cordón sanitario” (De Ramón, A. 1992), los influjos de los sucios arrabales hacia la ciudad formal; una ciudad que ya desde mediados del siglo XIX,

presentaba importantes avances en su dotación de infraestructuras, servicios básicos y espacios recreativos. Estas obras estaban destinadas a generar un cambio en la fisonomía urbana, que se adecuara a los ideales modernizadores de la joven república, a través de la marginación y el ocultamiento de su cara más provinciana y atrasada. A partir de aquella época, la población de la capital chilena, se incrementó progresivamente. Este fenómeno se intensificó hacia 1930, ya que Santiago se perfilaba como una ciudad con cierto grado de industrialización que la transformó en un importante atractor para migraciones rurales. La ciudad consolidada se yergue así, como una promesa de estatus y oportunidades laborales.

Aquel ideal de mejora en la calidad de vida de la masa inmigrante, se contraponía con una realidad que obligaba a una ubicación extra-urbana, marginada de las bondades de una ciudad que no incluye, dentro de sus políticas y mejoras, proyectos que integren a la periferia como parte de la ciudad. Se constituye de esta forma, una marginación creciente de los nuevos residentes, quienes se ven excluidos de "la modernidad", construyendo un territorio que orbita en torno a la urbe y se caracteriza por mantener aún, muchos rasgos de una vida rural que transcurre entre cordones de barracas.

Las problemáticas sociales derivadas de los procesos descritos más arriba, obligaron respuestas gubernamentales para optimizar las condiciones de vida de los habitantes de los márgenes. Estas mejoras estaban enfocadas a formalizar el barraquismo a través de la entrega de viviendas sociales que contasen con mejores condiciones sanitarias. Esta forma de actuar en el espacio extra-urbano, ha marcado patrones de actuación pública que tienen un identificable correlato de segregación socio-espacial, muchos de los cuales se mantienen vigentes hasta nuestros días.

La Ley 308 de 1925, corresponde a una política de vivienda social enfocada a generación de grandes barriadas obreras que constituyen unidades segregadas, ubicadas en la periferia de la ciudad y que no cuentan con una dotación suficiente de equipamientos y servicios, que permitan la constitución de subcentros-ancla. De esta manera, los efectos de la "configuración tipo archipiélago" (Mattos, C. 1999) se incrementan, a través de políticas públicas que tienden a regularizar asentamientos históricamente informales, incorporándolos como suelo urbano. Este rasgo, desarrollado con mayor intensidad a partir de la segunda década del siglo XX, ha marcado una verdadera tradición de actuación urbana que pervive hasta nuestros días y corresponde a "acciones de formalización por tendencias": la utilización de mecanismos legales para regularizar ocupaciones informales o usos de suelo irregulares, que han tenido larga data en el tiempo. Este tipo de operaciones, se contraponen a políticas de gestión urbana, con un enfoque de acción estructurante para la ciudad, concebido bajo preceptos como la integración social y el consumo racional del suelo.

El Plan Intercomunal de Santiago de 1960, constituye el primer instrumento de regulación que asume el carácter metropolitano de la ciudad

de Santiago. El plan contaba con un límite urbano claro y proyectó un sistema de subcentros ubicados en las comunas periféricas, que se hallarían interconectadas mediante anillos viarios concéntricos que liberarían la presión sobre las antiguas vías radiales; sin embargo la apuesta de equilibrio territorial de esta herramienta de planificación no pudo ser concretada del todo, debido, en parte, a políticas públicas de vivienda social, que, tal como en 1925, impulsaron su localización en parcelas periféricas[1] (SEREMI 2008; De Ramón, A. 1992).

En 1979, en plena dictadura militar, se modifica el Plan Regulador Intercomunal de Santiago, levantando casi la totalidad de las restricciones en el suelo urbano y ampliando los límites de la ciudad hasta casi doblar el existente. Se incentiva, de esta forma, la formación de "configuraciones archipiélago" que no favorecen el crecimiento de la mancha urbana en forma continua. Ya en democracia, esta problemática trató de ser acotada por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago de 1994, que contrajo los límites urbanos de la ciudad. Sin embargo, las modificaciones de 1997 y 2003, crean las "zonas y proyectos urbanos de desarrollo condicionado" (ZUDC y PUDC), mediante las cuales se pueden realizar loteos de vivienda en sectores extra límite urbano. Por otra parte, el Decreto ley nº 3.516 de 1980 y el Art. 55 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, fomentan la presencia en el espacio periférico de dos tipologías, por un lado las "parcelas de agrado" y por otro la construcción de casi cualquier tipo de edificación[2], mediante la tramitación de una solicitud de cambio de uso de suelo. La operación en conjunto de estas cuatro figuras legales, fomentan actuaciones edificatorias puntuales y discontinuas en suelo extra límite urbano, permitiendo que prácticamente la totalidad de los "suelos legalmente rurales son potencialmente urbanos" (Naranjo, G. 2005).

2. Tres factores para el cambio de la valoración actual en los territorios extra-urbanos

Las disposiciones legales descritas anteriormente han favorecido la aparición de unidades cerradas y aisladas en el territorio periférico, que no dialogan con el tejido urbano preexistente, lo que ha determinado "que esta configuración física de la urbe, estaría conduciendo a un concepto de ciudad distante de la diversidad social y funcional" (Hidalgo, R. 2005). Estas morfologías se implantan en la actualidad, en territorios que, como hemos visto, han sido históricamente considerados indeseables y marginales,

[1] La principal razón por la cual se tomó esta decisión de localización, fue el menor precio del suelo en aquellas áreas.

[2] Las "parcelas de agrado" corresponden a viviendas unifamiliares aisladas, construidas en subdivisiones de parcelas de hasta 5.000 m2. El Art. 55 permite "construcciones industriales, de equipamiento, turismo y poblaciones" (LGUC 2009)

estableciendo un paulatino proceso de gentrificación[3] que se ha dado con mayor intensidad a partir de los años noventa y que puede observarse con mayor claridad, en ciertos sectores del complejo territorio que componen la disgregada periferia de Santiago de Chile.

El alcance y localización espacial de los territorios que forman parte de lo periférico, corresponde a una consideración relativa que ha ido cambiando en el tiempo. Algunos de los usos considerados no deseados, destinados a una ubicación marginal, tales como cementerios, fábricas y hospitales, fueron dispuestos en lo que actualmente se consideran las "comunas pericentrales" (López, E. 2006), formando, hoy en día, parte estructural del sistema de ciudad. Este fenómeno se explica por el crecimiento extensivo de la mancha urbana que fagocita estos usos y cambia paulatinamente la connotación marginal de la periferia.

Los territorios considerados hoy en día, integrantes de la periferia metropolitana (ver figura nº 1), mantienen parte de las connotaciones como espacio marginal, ello auspiciado por políticas de vivienda social segregada, comentadas anteriormente, y siendo reforzado por el desplazamiento forzoso de cerca de 180 mil personas que fueron reubicadas en zonas periurbanas, conformando espacios residenciales homogéneos, exclusivos para pobres[4]. A la luz de estos hechos: ¿qué pudo suceder para que, a partir de los años noventa, estos territorios degradados y marginales se transformasen en un apetecido lugar para la instalación de fortalezas habitables y equipamientos de lujo? Para responder a esta pregunta, nos remitiremos a tres factores que operan en forma conjunta:

a.- Cambio en la valoración simbólica de la urbe consolidada

Como señalan Rodríguez y Winchester, los procesos de intensificación de la segregación social a partir de los años ochenta y su correlato territorial, han influenciado fuertemente en la percepción sobre los niveles de violencia en Santiago de Chile, ello a pesar de que esta ciudad se encuentra entre las urbes latinoamericanas más seguras[5]. Otros indicadores, como la intensa congestión vehicular y los dramáticos índices de contaminación ambiental y acústica, han influido en la conformación de una muy negativa imagen colectiva de ciudad: un extenso territorio extremadamente artificializado, en donde se condensan muchos de los males de la vida urbana. Contrario a esta negativa percepción, surge el paradigma de "retorno a la tranquilidad del espacio rural": una vida inmersa en la calma y seguridad del paisaje natural, lejos de la congestión y el ruido. El espacio periurbano se constituye así, como una apetecible opción para habitar en consonancia con estos

[3] Utilizaremos aquí el término "gentrificación" para designar aquellos procesos de aparición paulatina de segmentos sociales de mayores ingresos en zonas tradicionalmente pobres, sin que ello conlleve, necesariamente, la expulsión y sustitución de los habitantes originarios.
[4] Todo ello con el objetivo de purgar sectores apetecidos por estratos sociales altos (Rodríguez, A. y Winchester, L.
[5] Según ranking de The Economist. Información extraída de www.thisischile.cl (01-03-2010)

valores, pero en relativa cercanía a equipamientos y servicios localizados en la urbe.

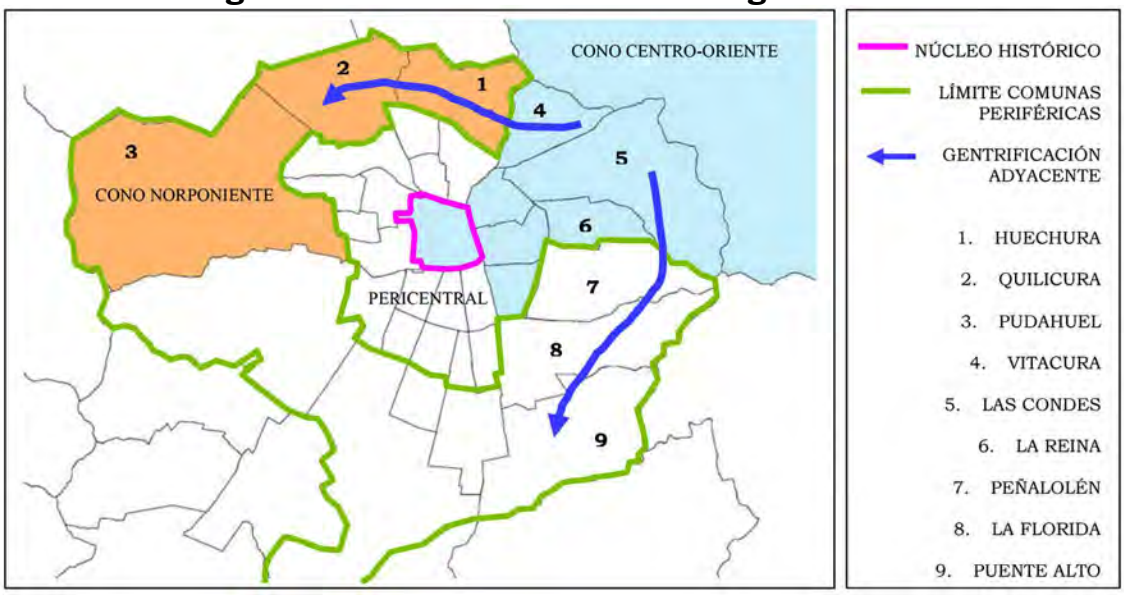
b.- Especulación inmobiliaria

El menor precio del suelo de los predios ubicados fuera del límite urbano, torna atractiva la compra de terrenos en estos sectores, debido al aumento de su plusvalía, una vez se hayan urbanizados. Las problemáticas asociadas, como dificultades de acceso, son subsanadas mediante lobbys con el poder estatal para dotar a estas zonas, de infraestructuras viales expeditas.

c.- Gentrificación adyacente

La nueva valoración de ciertas porciones de la periferia, obedece a patrones fuertemente sectorizados; es así que los sectores periféricos norte (comunas de Huechuraba y Quilicura) y en especial sur-oriente (Peñalolén, La Florida y Puente Alto), han sufrido procesos intensos de gentrificación y aumento poblacional. De esta forma, las áreas de influencia de los sectores de mayores ingresos de Santiago, cuentan con pautas direccionadas de poblamiento de estos sectores sociales en zonas periféricas contiguas. Los principales efectos de este fenómeno, se expresan en la edificación de determinadas tipologías y que constituyen paisajes edilicios fuertemente contrastados.

Figura 1. Sectorización en Santiago de Chile



Fuente: Elaboración propia, a partir de "Impacto del Crecimiento del Gran Santiago en el Deterioro Funcional de sus Espacios Pericentrales", Ernesto López, Pp. 340.

3. Paraísos urbanos y zonas homogéneas de pobreza: el caso del cono norponiente

Los tres factores descritos anteriormente, han determinado procesos de gentrificación, localizados fundamentalmente, en sectores contiguos a las zonas donde habitan las clases acomodadas de Santiago. De esta forma, los

productos edilicios asociados a este fenómeno, constituyen actuaciones puntuales, que tienden a fracturar y segregar los tejidos sociales y urbanos originarios. Para estos efectos, definimos como "paraísos urbanos" a aquellas configuraciones físicas que constituyen unidades aisladas del contexto inmediato, funcionalmente especializadas, cuentan con equipamientos para el ocio y el disfrute, desplegados en un contexto de seguridad extrema y que son utilizados por estratos sociales medios y altos[6]. Por otro lado, las "zonas homogéneas de pobreza" corresponden a tramas urbanas continuas y de morfología homogénea, cuyos usos de suelo son preferentemente residenciales y que son utilizados por sectores de menos ingresos, asentados originariamente en el área analizada.

La "gentrificación adyacente" marca patrones particulares en la configuración física de estos territorios. Para efectos de esta ponencia, nos centraremos en uno de los sectores periféricos que ha presentado un mayor dinamismo en los últimos tiempos: el cono norponiente de la ciudad de Santiago.

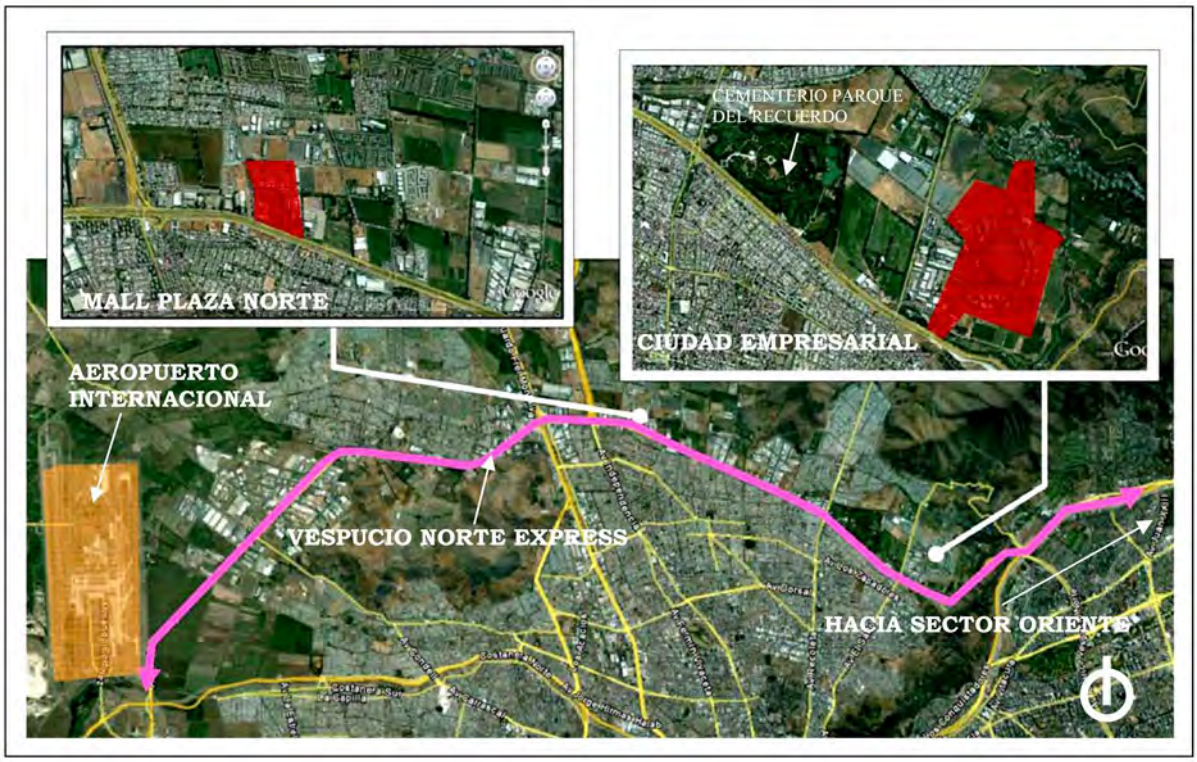
Esta unidad territorial comprende las comunas de Huechuraba, Quilicura y Pudahuel (ver figura nº 1), las que cuentan con indicadores de pobreza que fluctúan entre un 10,5% a un 20,9% (Observatorio Urbano, MINVU), considerados altos para una escala que va del 0 % al 26,1%. Respecto al índice de obras nuevas aprobadas, las comunas de Huechuraba y Quilicura contaban con un índice 0 al año 1990, situación que cambió rotundamente el 2002, alcanzando a los indicadores más altos (de 188.144 m2 a 282.095 m2), sólo superados por la comuna de Las Condes, que cuenta con el más alto índice de ingreso medio por hogar de la ciudad[7]. Por otro lado, Huechuraba también cuenta con los indicadores más altos de viviendas irrecuperables[8] de la ciudad de Santiago (6,19% al 8,21%, año 2002). A la razón de estos datos, podemos deducir que en los últimos años, en este sector se ha llevado a cabo un crecimiento explosivo de la construcción en zonas tradicionalmente deprimidas de la ciudad.

[6] De Mattos denomina este tipo de configuraciones como "artefactos de la globalización", dentro de los cuales reconoce: núcleos de actividades empresariales; centros comerciales diversificados y/o especializados; hoteles 5 estrellas y recintos para conferencias y eventos; configuraciones urbanas para el esparcimiento y edificios y conjuntos residenciales protegidos y segregados.

[7] Datos obtenidos del portal de indicadores territoriales: Observatorio Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, consultado el 24 de febrero del 2010.

[8] Las "viviendas irrecuperables", corresponden a aquellas residencias cuya calidad habitacional se ve fuertemente afectada debido al deterioro estructural de la construcción. Como no pueden ser reparadas o mejoradas, la única vía factible para dotar a estas familias de una vivienda de calidad es la demolición y reedificación.

Figura 2. Contexto casos de estudio[9]



Fuente: Elaboración propia, en base a fotografías Google Earth (25-02-2009)

Dentro de los factores funcionales que han operado para la aparición de "paraísos urbanos" en el sector de análisis, podemos mencionar las obras de ampliación y capacidad de dos infraestructuras de transporte: la autopista Américo Vespucio Norte Express (AVN) y el aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez[10]. Estas obras operan articuladamente, si bien la autopista fue inaugurada recién el 2006, doce años más tarde que las obras del aeropuerto, el impacto de esta vía ha dinamizado el sector, potenciando el posicionamiento de tejidos urbanos especializados en sus alcances. La vocación de estos tejidos, corresponde a lo que De Mattos denomina "artefactos de la globalización", productos tangibles de la apertura chilena a los mercados globales[11], que interactúan activamente con el aeropuerto como puerta de acceso del país en el contexto mundial. La AVN permite el flujo rápido y expedito de los habitantes del sector oriente de la capital hacia el aeropuerto. De esta forma, esta infraestructura colabora en los procesos de "gentrificación adyacente" del cono norponiente periférico.

[9] Las escalas de las fotografías del Sector Mall Plaza Norte y la Ciudad Empresarial, no guardan necesariamente relación de escala.
[10] El impacto de estas infraestructuras sobre el área de análisis deberá reconsiderarse en trabajos posteriores, debido al terremoto acontecido recientemente (27-03-2010) y que afectó ambas obras.
[11] Acaecida a partir de los años ochentas.

Dentro de este contexto, analizaremos brevemente, los efectos sobre los tejidos urbanos de zonas homogéneas de pobreza, debido a la implantación de dos paraísos urbanos: la Ciudad Empresarial y el Sector Mall Plaza Norte, ambos situados en la comuna de Huechuraba, conectados por la AVN y separados por tan sólo 6,5 kilómetros.

3.1. La Ciudad Empresarial

Ante la espectacularidad del marketing urbano, la ciudad empresarial levanta, con sobrada elocuencia, una serie de llamativos artefactos arquitectónicos, destinados a albergar funciones corporativas y actividades económicas en torno al intercambio de información, la innovación y las redes. Este paraíso urbano tiene una superficie de 74,5 has, en donde funcionan cerca de 300 empresas y 7.000 trabajadores[12] y como producto de las dinámicas especulativas que ha desatado, se han instalado hacia el norte del núcleo empresarial, condominios y conjuntos residenciales de gran altura, destinados a estratos sociales de alto poder adquisitivo.

Los beneficios que presenta este tipo de estructuras, según sus propios administradores y usuarios, se resumen en una apetecible reducción de costos de mantenimiento, la posibilidad de generar negocios entre las empresas presentes en La Ciudad y generación de las condiciones físicas necesarias para una dedicación exclusiva al trabajo, ya que "la gente que tiene que trabajar duro siente que los lugares donde todo se mezcla, si bien tienen más vida y son más agradables, resultan menos eficientes en términos productivos" (Schmidt, P. 2010). Esta morfología tiene por objetivo ulterior, generar un espacio atractivo para la instalación de empresas multinacionales –de ahí su cercanía con el aeropuerto- para lograr el posicionamiento de Santiago en mercados globales dentro del contexto económico regional.

Como apoyo a esta especialización funcional, este paraíso urbano cuenta con equipamientos comerciales y de ocio –que incluye un campo de golf-, bancos, un hotel y un eficiente sistema de seguridad, todo lo cual permite una resguardada funcionalización volcada exclusivamente al interior, que evita la dependencia de servicios exteriores.

Tal como podemos observar en la figura nº 2, el área ubicada al sur de la AVN, que corresponde a la comuna de Recoleta, cuenta con características morfológicas muy distintas a la Ciudad Empresarial. Cabe destacar que la presencia de la autopista de alta velocidad, ha impuesto una barrera tangible entre ambos sectores, que torna prácticamente imposible, la permeabilidad peatonal; en este mismo sentido, la presencia de grandes paños verdes y el Cementerio Parque del Recuerdo, que rodean por sus cuatro flancos al paraíso urbano, actúan como límites físicos rotundos.

[12] Datos obtenidos del Diario electrónico Emol, de El Mercurio, edición del 16 de febrero 2010 y la página oficial de la Ciudad Empresarial (25-02-2010). Con 7.000 "habitantes", correspondería formalmente a una "ciudad real", según la clasificación del Instituto Nacional de Estadísticas de Chile.

Los contrastes morfológicos de la zona homogénea de pobreza con respecto a la ciudad empresarial, se expresan en líneas ortogonales que dominan y estructuran la trama urbana; un tamaño de estructura predial muy pequeño; densidad dominante de hogares por manzana con indicadores de hasta 240 hogares/has y un uso de suelo preferente habitacional. Al comparar fotografías aéreas de la zona, correspondientes a los años 2000 y 2009, se constata una evidente colmatación en el sector de la Ciudad Empresarial, a través de la edificación de viviendas de alto estándar en sectores contiguos y de edificios corporativos en el núcleo central; por el contrario, se evidencia un importante congelamiento edificatorio en la zona homogénea de pobreza, en contraste con las importantes dinámicas trasformadoras que pueden detectarse en los desarrollos de alto estándar, potenciados por la implantación de La Ciudad.

3.2. Sector Mall Plaza Norte

Al igual que el caso anterior, este paraíso urbano se enmarca como producto de las economías de globalización (De Mattos), formando parte de una cadena nacional de centros comerciales. A diferencia de la Ciudad Empresarial, especializada en una economía de intangibles, cuenta con una funcionalización dirigida a la venta de grandes cantidades de insumos al detalle. Cadenas internacionales y grandes superficies comerciales se despliegan en aproximadamente 13,5 has en medio de un eficiente sistema de seguridad, prestaciones financieras e incluso una oficina de servicios públicos; a los locales de venta al por menor se le suma una tienda de venta de materiales para la construcción, un supermercado y un cine, estos tres últimos establecimientos cuentan con una superficie media aproximada de 7.200 m2. En este caso, este paraíso urbano, extiende su influencia a condominios residenciales ubicados al norte de él, conformando una unidad segregada que actúa articuladamente con las fortalezas residenciales.

A partir de la década de los noventa se concentró un auge de la construcción de condominios vallados en el sector al norte del mall, correspondiente a "grandes fortalezas, dirigidas en general estratos medios, que tienen en su interior un soporte en la prestación de bienes y servicios, hecho que les otorga cierta autonomía del resto de la ciudad" (Hidalgo, R. 2003), en estas urbanizaciones se han detectado problemas de hurtos a residencias, asaltos y acceso restringido a transporte público[13]. Según Hidalgo y Rodríguez, las causas principales de estas problemáticas sociales se encuentran en la segregación social, impuesta por la convivencia forzosa

[13] Al respecto se expone el testimonio de una residente de estos condominios, que grafica estas problemáticas: "No es posible que no tengamos como movilizarnos ahora, nos han dejado con tan solo una locomoción y esta va a Quilicura. Tengo 2 hijos que estudian en pleno centro de Santiago en el Instituto Nacional, y se me vienen caminando todos los días desde Villa Valle Verde y en el cual desde que entraron al colegio han pasado 2 veces susto a que fueran asaltados ya que deben cruzar esa villa que por lo visto no es muy segura" (www.reclamos.cl, comentario emitido el 22-02-2007, web consultada el 26-02-2010)

de extensas áreas homogénea tipológica y socialmente. Estos hechos constatan una convivencia forzosa y antagónica entre trozos de ciudad contrapuestos.

4. Consideraciones finales

La aplicación histórica de políticas públicas en Santiago de Chile, tiene efectos sobre la composición morfológica y funcional de su periferia urbana actual. Se detectan en el proceso, dos componentes claves: por un lado la "formalización tendencial": actuación pública que consiste en regularizar ocupaciones ilegales que tienen larga data en el tiempo, así como la construcción de extensas áreas de viviendas sociales destinadas a habitantes con menor poder adquisitivo. Por otra parte, la aplicación de figuras legales que permiten y fomentan la especulación inmobiliaria en los sectores periféricos, cuyo efecto más patente es la aparición de unidades desarticuladas, aisladas y disgregadas; ambos factores han contribuido a la generación de un extenso territorio disgregado y desestructurado, que orbita la ciudad consolidada.

Nos encontramos entonces, frente a una planificación que no planifica y que evita la aplicación de un enfoque territorial global en la proyección de sus actuaciones; en ello colabora también, la falta de un organismo regidor, que gestione a la ciudad de Santiago de Chile, como un sistema integrado y no como una suma de comunas administrativamente desagregadas.

La promoción de este tipo de actuaciones territoriales, inhabilita, en parte, acciones rehabilitadoras sobre sectores deteriorados, los que resultan fagotizados por la permanente ampliación de los límites físicos de la urbe. A la vez, este proceso pone en entredicho el alcance de lo considerado "periférico", que, en conjunto con factores como la especulación inmobiliaria, la reestimación de la "vida en lo rural" y los patrones de "gentrificación adyacente"; han determinado un importante cambio en la valoración de ciertos espacios periféricos, pretéritamente considerados indeseables y marginales.

El fenómeno de "gentrificación adyacente", es especialmente importante, debido a que marca pautas de ocupación gradual de habitantes de mayores ingresos en zonas tradicionalmente pobres, ello fomentado por la construcción de grandes obras de infraestructura de transportes, que han posibilitado la generación de nuevos paisajes de segregación, a través de la implantación de paraísos urbanos que funcionan en forma aislada del contexto urbano inmediato, lo que tiene efectos como el aumento de la segregación social en estos sectores. Estos procesos tienen efectos que se evidencian en: contrastes morfológicos y funcionales, impermeabilidad peatonal entre sectores y "congelamiento" y deterioro edilicio de las zonas homogéneas de pobreza; factores que caracterizan un nuevo paisaje en determinados sectores del cinturón periurbano, siendo especialmente patente en el cono norponiente, con ejemplos como la Ciudad Empresarial y el Sector Mall del Norte.

Bibliografía

ARENAS, F. "Siete Claves para Discutir Acerca de la Planificación Urbana en Chile". En CAPEL, H. e HIDALGO, R., 2006.

BORSDORF, A., HIDALGO, R. "Los Mega-Diseños Residenciales Vallados en las Periferias de las Metrópolis Latinoamericanas y el Advenimiento de un Nuevo Concepto de Ciudad. Alcances en Base al Caso de Santiago de Chile". *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales.* Barcelona: Universidad de Barcelona, Vol. IX, núm. 194 (03), 1 de agosto de 2005. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-03.htm> [ISSN: 1138-9788].

CAPEL, H. e HIDALGO, R. *Construyendo la Ciudad del Siglo XXI. Retos y Perspectivas Urbanas en España y Chile*. Serie Geolibros-Geocrítica. Universidad de Barcelona, Universidad Católica de Chile. 2006.

CAPEL, H. *Morfologías de las ciudades, Cap. I: Sociedad, Cultura y Paisaje Urbano*. Barcelona, Ediciones del Serbal, 2002.

DE MATTOS, C. "Santiago de Chile, Globalización y Expansión Metropolitana: Lo Que Existía Sigue Existiendo". *EURE.* Santiago, v.25 n.76, dic. 1999. <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007600002&lng> [ISSN 0250-7161].

DE RAMÓN, ARMANDO. *Santiago de Chile: 1541-1991: Historia de una Sociedad Urbana*. Madrid, MAPFE Ed, 1992.

HAGUE, C. "How Cities Are Changing And The Implications Of Those Changes for urban planning". En *Boletín de la A.G.E. N.º 46* págs. 143-162. 2008.

HIDALGO, R. "Los Condominios y Urbanizaciones Cerradas como Nuevo Modelo De Construcción del Espacio Residencial en Santiago de Chile (1992-2000)". En *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales.* Barcelona: Universidad de Barcelona, Vol. VII, núm. 146(123), 1 de agosto de 2003. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(123).htm> [ISSN: 1138-9788].

LIZAMA, A. *La Ciudad Fragmentada. Espacio Público, Errancia y Vida Cotidiana*. Ediciones Universidad Diego Portales, 2007.

LÓPEZ, E. "Impacto del Crecimiento del Gran Santiago en el Deterioro Funcional de sus Espacios Pericentrales". En CAPEL, H. e HIDALGO, R., 2006.

NARANJO, G. "Efectos de un Instrumento de Planificación en el Periurbano de Santiago. Caso de Estudio: Comuna de Tiltil". En *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona*: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm.194 (38). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-38.htm> [ISSN: 1138-9788]

RODRÍGUEZ, A., WINCHESTER, L. "Santiago de Chile: Una ciudad Fragmentada". En *Santiago en la Globalización: ¿Una nueva Ciudad?.* Santiago de Chile : Ediciones SUR, agosto, 2004.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

SUSTITUCIÓN DE LA INDUSTRIA AZULEJERA POR NÚCLEOS RESIDENCIALES EN EL SECTOR OCCIDENTAL DE SEVILLA

José Luis RUIZ ORTEGA.
IES Triana. Sevilla

1. Contexto espacial

El sector occidental de Sevilla constituye una pieza urbana bien delimitada, caracterizada por su diversidad morfológica y elevada valoración social. Ocupa una superficie comprendida entre el cauce histórico del Guadalquivir a su paso por Sevilla y el brazo fluvial formado a partir de la Corta de La Cartuja. En este espacio se distinguen cuatro enclaves diferentes por su génesis y por las funciones urbanas emplazadas en cada uno de ellos.

Al norte, La Cartuja, organizada sobre los terrenos urbanizados para acoger la Exposición Universal de 1992, se encuentra ocupada actualmente por un parque tecnológico y por edificios que sirven de sede a distintas instituciones y administraciones. Al sur, los terrenos ocupados hasta los años finales del siglo XX por la base aérea de Tablada y destinados, en el Plan de Ordenación Urbana de 2006, a convertirse en parque metropolitano. El espacio central, dedicado sobre todo a usos residenciales, lo comparten los barrios de Triana y Los Remedios. Mientras que este último es resultado de la ejecución tardía de un proyecto de ensanche aprobado inicialmente en 1924, la Triana actual es producto de la expansión experimentada a lo largo de la segunda mitad del siglo XX por el arrabal histórico nacido ocho siglos antes.

En este proceso de expansión y colmatación del espacio para uso residencial es donde se enmarca la ocupación de los extensos terrenos sobre los que estuvieron emplazados numerosos establecimientos dedicados a elaborar productos a partir del barro –tejares, fábricas de ladrillos y tejas, industrias de la cerámica y de los azulejos-.

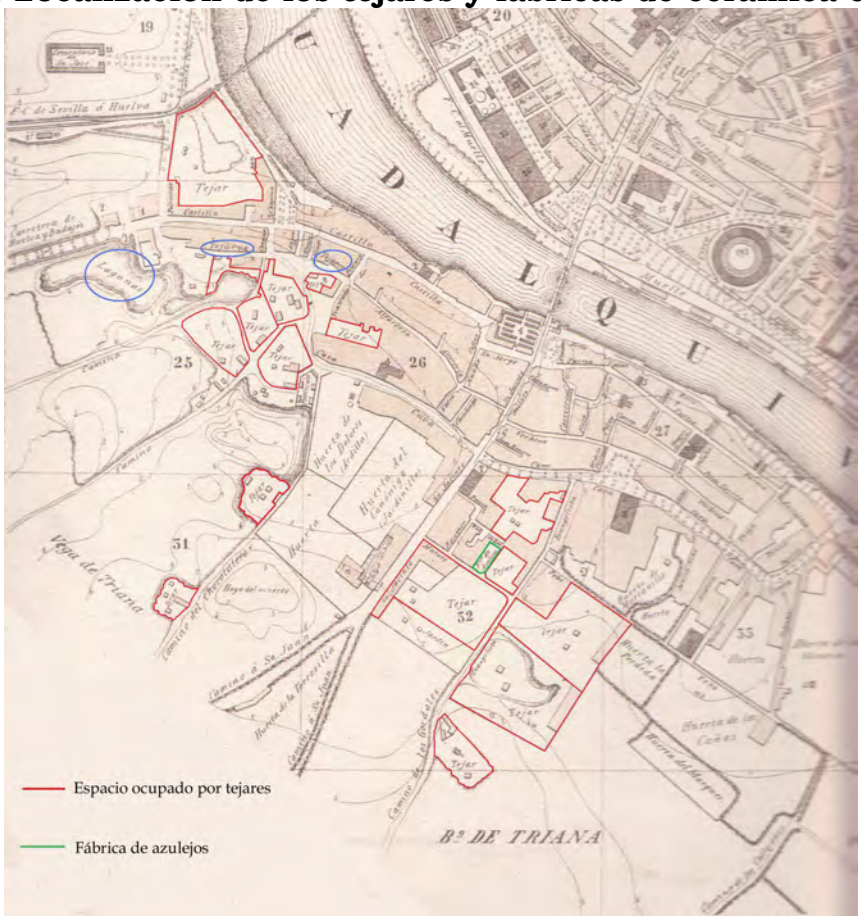
Figura 1. El sector occidental de Sevilla

2. La producción de artículos de barro en Triana

La artesanía del barro estuvo presente en el arrabal trianero desde su fundación en la época almohade y tuvo una primera etapa de esplendor en el siglo XVI, cuando de los alfares trianeros salieron los paños de azulejo que decoran algunos de los edificios religiosos más destacados de la ciudad como la parroquia de Santa Ana o el convento de Santa Paula, sedes del poder administrativo como las salas del Real Alcázar utilizadas para Casa de la Contratación, o palacios de la nobleza cortesana como la Casa de Pilatos.

En el siglo XIX, se multiplicaron por la Vega de Triana los tejares dedicados a la elaboración de materiales de construcción más groseros, como los ladrillos y las tejas, que constituyeron un aprovechamiento compatible con el carácter inundable de sus suelos y que se beneficiaba de su composición arcillosa y estructura limosa.

Figura 2. Localización de los tejares y fábricas de cerámica en Triana



En la última década del siglo, como queda reflejado en el plano de Sevilla de 1891 levantado por Antonio de Padura y Manuel de la Vega-Campuzano, existían dieciséis tejares. De ellos, diez se concentraban en torno al denominado Sitio de los Tejares, seis entre la calle Tejares y el arranque de los caminos rurales a Tomares, dos en el Camino del Chocolatero, uno en el Patrocinio y otro en la calle Procurador, que

constituía el borde septentrional del arrabal. Otros seis tejares se ubicaban en el sector meridional de Triana[1], distribuidos en las márgenes del Camino de los Gordales, dos de ellos en su tramo ya entonces urbanizado y rotulado como calle Evangelista.

No obstante, el auge de la fabricación de materiales de construcción a partir del barro conoció su máximo apogeo durante el primer tercio del siglo XX cuando, tras experimentar una reconversión tecnológica derivada del empleo de maquinaria para la manipulación del barro y de los hornos industriales para el cocimiento, sus productos se convirtieron en elemento característico de los estilos arquitectónicos regionalistas e historicistas, difundidos gracias a la Exposición Iberoamericana celebrada en Sevilla en 1929. (MORA, V. 1929) "Las publicaciones del ilustre sevillano D. José Gestoso y las obras del genial Arquitecto D. Aníbal González, ya en nuestros días inician el punto de partida del resurgimiento de la cerámica trianera [...] Pero es con la Exposición Iberoamericana cuando aquellos atisbos se consolidan definitivamente y la industria progresa,...

Así sobre los once talleres y fábricas de cerámica artística que había en Sevilla antes de 1923 se han abierto después otros seis y están unos y otros en plena actividad, resultando escasa su producción para servir la demanda

Nacional y sobre todo la que viene de América."

Todas las fábricas dedicadas a la transformación de minerales no metálicos existentes en Sevilla durante el primer tercio del siglo XX estaban situadas en Triana (ALMUEDO, J. 1996). Se emplazaban en los espacios traseros de las edificaciones levantadas como resultado de la primera expansión del arrabal, ocupando terrenos entre el cinturón de huertas que circunvaló el histórico foso de la Cava. La primera de ellas nació alrededor de 1880 como resultado de la aplicación de los métodos industriales a algunas de las labores tradicionales del tejar de José Mensaque y Vera, en la calle Justino Matute, y en 1900 existían en Triana cuatro establecimientos fabriles:

- Fábrica de azulejos de José Mensaque Hermanos.
- Fábrica de cerámica ladrillos y tejas de la Vda. de Andrés Fernández.
- Fábrica de cerámica Los Remedios.
- Fábrica de loza y cerámica por estampación de La Cartuja.

La familia Mensaque jugó un papel esencial en la expansión de este sector industrial, no sólo porque entre distintos miembros de la misma llegaron a ser dueños de otras cuatro fábricas, sino porque capitaneó, en 1907, la creación de la firma más potente del sector, Mensaque, Rodríguez y Compañía, en alianza con Manuel Rodríguez Alonso y Tadeo Soler.

[1] Considerado a partir de la calle de San Jacinto, eje vertebrador del barrio al que divide históricamente en dos sectores.

3. La industria del barro y el negocio del suelo.

En las dos primeras décadas del siglo XX, tanto por iniciativa del Ayuntamiento que encargó al arquitecto municipal Juan Talavera la elaboración de un Anteproyecto de Ensanche Exterior, como por otros proyectos de carácter particular, como el Plan de Ensanche de Miguel Sánchez Dalp o la celebración de la Exposición Iberoamericana, quedaron señaladas ciertas zonas como soporte de la futura expansión exterior.

En el sector occidental se incluyó una extensión de casi 200 hectáreas situada entre el arrabal de Triana y el cauce de Los Gordales, formado por la curva que dibujaba el Guadalquivir en dirección a San Juan de Aznalfarache. Para conectar esta zona de la margen derecha con el casco urbano se proyectó la construcción del segundo puente sobre el río –de San Telmo-. Además, dentro del complejo programa de obras para reordenar y ampliar el puerto se recogían los trabajos destinados a defenderla de las inundaciones.

La perspectiva de negocio inmobiliario atrajo en especial al capital relacionado con la industria ceramista. Entre otros casos, destaca la actuación de Mensaque, Rodríguez y Cía. que, partiendo de la necesidad de adquirir suelo donde construir sus instalaciones, optó por ampliar la inversión y adquirió en 1917 una superficie seis hectáreas de terreno rural, donde emplazó dos fábricas de azulejos y cerámica, parceló otra parte sobre la que promovió una barriada destinada a proporcionar alojamiento a sus empleados –Barrio Voluntad- y dejó en expectativa una amplia bolsa de suelo localizada entre el límite del arrabal histórico y la futura carretera a San Juan de Aznalfarache, prevista para unir el proyectado puente de San Telmo con la vecina comarca del Aljarafe.

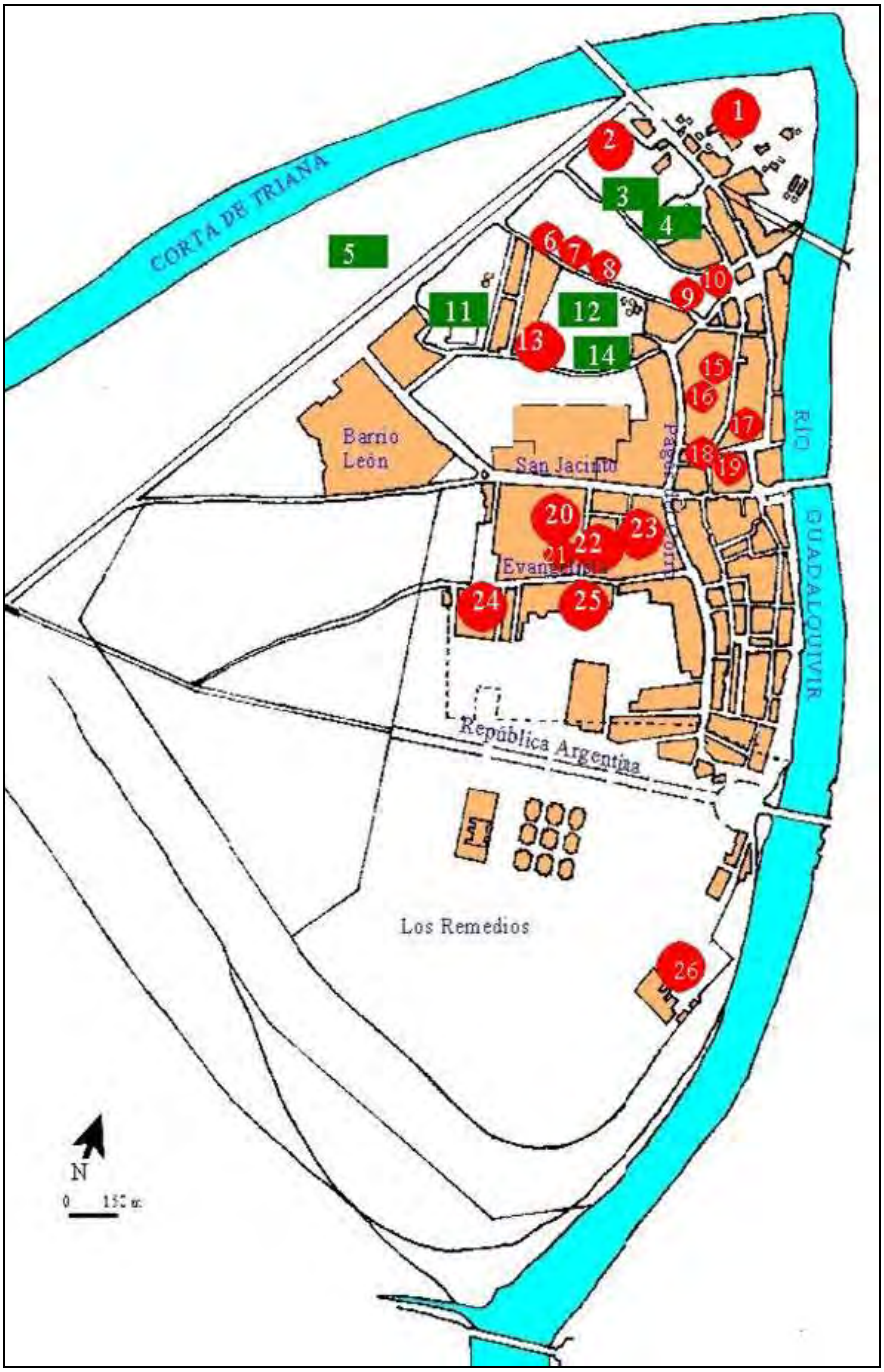
En otro sentido, la inversión en la industria azulejera estuvo en el origen de la mayor operación especulativa inmobiliaria llevada a cabo en esta zona de Sevilla. Eladio Goizueta, promotor de la sociedad anónima Los Remedios, adquirió en 1919 a Julio Laffite la fábrica de cerámica y azulejos de Los Remedios como primer paso para formar un lote de suelos emplazados en el extremo meridional de la zona señalada y proponer al Ayuntamiento una operación para urbanizarla. Fracasada esta tentativa, Manuel Cristóbal Mañas promovió, como iniciativa particular, el Proyecto de Mejora, Saneamiento y Ensanche Interior de Sevilla en Triana, aprobado por el Ayuntamiento en 1924. La sociedad presidida por Goizueta acabó haciéndose con los derechos de concesión de las obras de urbanización de los terrenos donde actualmente se levanta el barrio de Los Remedios.

4. Permanencia de la industria del barro hasta mediados del siglo XX

La crisis económica de los años treinta, con especial repercusión en la capital hispalense, que vivía la resaca y pagaba las deudas de la Exposición Iberoamericana celebrada en 1929, la contienda civil y la miseria de los primeros años de posguerra, demoraron la ejecución de la mayor parte de las obras previstas, ralentizaron el crecimiento exterior y con ello las

expectativas de negocio derivadas de la reconversión de los suelos con expectativas de urbanización.

Figura 3. Localización de los establecimientos industriales relacionados con el barro en 1950



Durante la primera mitad del siglo XX, el sector occidental de Sevilla se mantuvo como lugar de localización de industrias y particularmente de las dedicadas a producir materiales de construcción, que eran veintiséis de los cincuenta y tres establecimientos industriales localizados en la margen

derecha del Guadalquivir. Seis de ellos eran tejares que compartían localización en el extremo septentrional de Triana con las siete fábricas de ladrillos y tejas. Junto a éstos, se contaban diez fábricas de azulejos y cerámica, siete de ellas emplazadas en un enclave que ocupa una posición central entre la calle San Jacinto y el límite norte del ensanche de Los Remedios y tres en el arrabal histórico. Además de una fábrica de losetas, otra de bloques de cemento y una tercera de sanitarios.

5. Calificación y preparación de los suelos en el sector occidental de Sevilla

5. 1. La ordenación urbanística

El primer Plan de Ordenación Urbana de Sevilla, aprobado en 1946, calificó como residencial la mayor parte del suelo libre en Triana y la totalidad de Los Remedios. Se mantenía una tolerancia transitoria con respecto a los terrenos entonces ocupados por industrias, pero limitaba a un reducido enclave, próximo a la entrada de la carretera de Huelva y Extremadura, la posibilidad de emplazar nuevas establecimientos industriales. Y la ejecución de las obras de la Corta de Triana, acometidas después de la inundación padecida por Sevilla en 1948, supuso la defensa de los suelos calificados como de uso urbano residencial en el sector occidental de Sevilla.

La consecuencia inmediata fue el incremento considerable del precio de éstos e impulsó el proceso de erradicación de los usos industriales que habían caracterizado a los terrenos de la Vega de Triana, comenzando por aquellos de naturaleza extensiva como eran los tejares.

Sin embargo, estas medidas no fueron suficientes para activar el interés del capital privado inmobiliario por promover la edificación intensiva de viviendas. Hubieron de tomar la iniciativa los organismos públicos, el Instituto Nacional de la Vivienda, que construyó 1.995 viviendas protegidas en el Tardón, y la Organización Sindical del Hogar y Arquitectura, que levantó otras 636 en el grupo Nuestra Señora del Carmen, incluidas en el I Plan Nacional de la Vivienda.

Para llevar la infraestructura de servicios hasta las dos barriadas de promoción pública, emplazadas en el confín occidental de este sector urbano, el Ayuntamiento, con la colaboración de la administración del Estado, tuvo que extender las redes básicas de suministro por toda la superficie defendida de las inundaciones, contribuyendo decisivamente a la urbanización de los suelos calificados como residenciales en los documentos de ordenación.

Entre los objetivos del nuevo Plan General de Ordenación Urbana, aprobado por el Ayuntamiento en 1962, estaba la erradicación de la industria del casco urbano, como obligaba el nuevo *Reglamento de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas*, lo que suponía la eliminación de los establecimientos emplazados en Triana, la mayoría de ellos dedicados al sector de los materiales de construcción y en especial los

fabricados a partir del barro. Esta determinación sirvió de acicate a los industriales para plantearse el negocio alternativo consistente en abandonar la actividad productiva y vender los solares ocupados por las fábricas junto con los terrenos que habían adquirido con la expectativa de que la expansión de la ciudad y el interés pos su edificación residencial multiplicasen las plusvalías a obtener mediante su venta a sociedades inmobiliarias.

5. 2. La cobertura institucional al negocio inmobiliario

A mediados de la década de los cincuenta, el gobierno consideró prioritario el atraer al capital privado a la actividad de construir viviendas y, como primera medida, se promulgó la Ley de Viviendas de Renta Limitada de 15 de julio de 1954 (TERÁN, Fernando 1982, p. 317) *Que venía a reconsiderar y potenciar el conjunto de disposiciones que sobre la misma materia habían venido apareciendo desde el final de la guerra. Esta ley se plantea de manera fundamental el estímulo a la iniciativa privada bajo la dirección del Instituto Nacional de la Vivienda*. Para conseguirlo, se establecían múltiples ayudas en forma de exenciones y créditos subvencionados, sin exigir unas contrapartidas urbanísticas onerosas a sus receptores; a quienes, por el contrario, se dejaba amplia libertad para aplicar las ayudas a todo tipo de promociones: localizadas en zonas centrales o periféricas, compuestas por viviendas de muy distintos tamaños, destinadas a satisfacer la demanda de distintas categorías sociales.

La creación del Ministerio de la Vivienda, en 1957, vino a controlar la previsible multiplicación de la promoción de viviendas, que pasaba de ser un objetivo social fundamental de la acción política franquista a convertirse en un lucrativo negocio susceptible de caer en prácticas especuladoras. Sin embargo, la actuación de las distintas instancias administrativas estuvo condicionada por los intereses de las empresas inmobiliarias a los que se supeditaron las decisiones sobre la ordenación de los suelos y la construcción de infraestructuras.

En la toponimia del espacio objeto de este trabajo quedó constancia de la complicidad entre capital inmobiliario y administraciones, al dedicar al ministro de la vivienda José María Martínez Sánchez Arjona, una nueva avenida abierta en terrenos propiedad de Inmobiliaria San Jacinto, proyectada por el Ayuntamiento veinte años atrás y retrasada su ejecución por falta de fondos. El Ministerio aportó las ayudas económicas, el Ayuntamiento consiguió abrir una vía esencial para la comunicación entre Triana y la Avenida Principal del ensanche de Los Remedios y la inmobiliaria dispuso de un eje que atravesaba sus terrenos y servía para ordenar la edificación de los bloques de una promoción de 1.100 viviendas.

El Ayuntamiento contribuyó a la preparación de los terrenos haciéndose cargo de las obras de apertura de nuevas calles y disponiendo en ellas los correspondientes servicios urbanos, trabajos que comprendían la parte esencial de un Plan de pavimentación general del barrio de Triana.

6. La promoción inmobiliaria sobre los suelos liberados por la erradicación de las industrias del barro

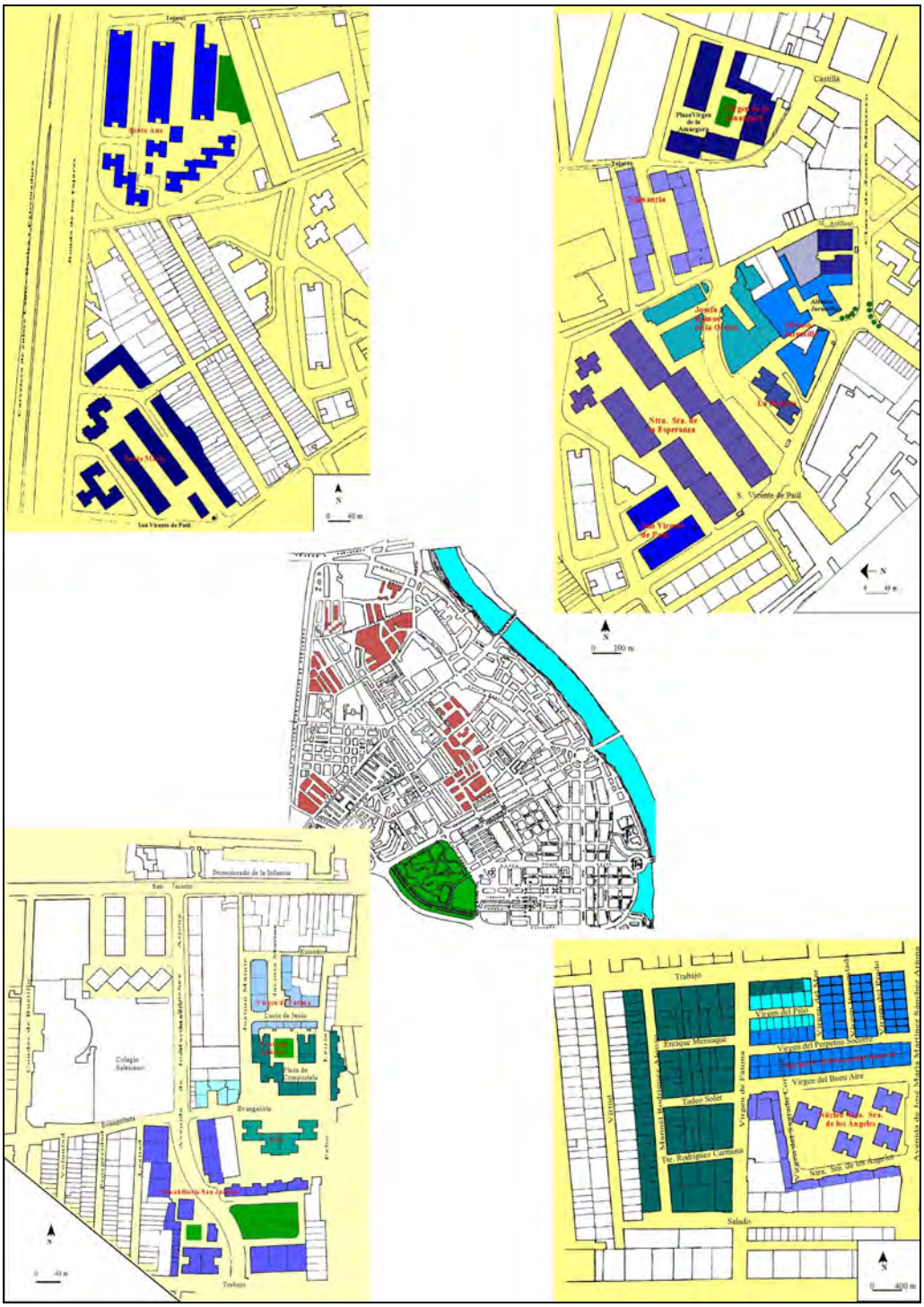
Como quedó reflejado en el plano, las industrias relacionadas con el barro se localizaban en tres enclaves, el primero al norte del arrabal histórico, el segundo en el centro de la zona de expansión de aquel y, el tercero al sur de éste en los terrenos propiedad de Mensaque, Rodríguez y Cía., aledaños a la superficie incluida en el proyecto de ensanche de los Remedios. Fue en la década de los sesenta cuando atrajeron el interés de las sociedades inmobiliarias, que en un plazo inferior a dos década consumieron una superficie de alrededor de treinta hectáreas para edificar una veintena de núcleos residenciales, además de bloques individualizados y casas unifamiliares. Suman un total de 5.911 viviendas, el 52 % construido en la década de los sesenta y el 48 % restante en los años setenta del siglo XX.

Lo más habitual es que el solar de un establecimiento sea adquirido y utilizado en su totalidad por una sociedad inmobiliaria para promover un solo núcleo residencial, aunque no es inhabitual que los solares de mayor capacidad sean divididos y adquiridos por distintos promotores para construir varios núcleos o edificios independientes. Estos últimos tienen, por lo general, superficies extensas ocupadas anteriormente por tejares y próximas al arrabal histórico, como el antiguo tejar de la Luna sobre el que se levantan los núcleos Nuestra Señora de la Esperanza, Josefa Ramos de la Orden y La Pastora. Es menos frecuente que una sola promoción se extienda por varios solares diferentes, aunque en ocasiones se añaden al espacio ocupado por el establecimiento industrial otros aledaños para completar u homogeneizar la parcela; Inmobiliaria San Jacinto adquirió a Á. F. Mensaque unos terrenos contiguos la fábrica *La ladrillera*, de Mensaque Rodríguez y Cía. para levantar la II fase del núcleo emplazado en la avenida de José María Martínez Sánchez Arjona.

6. 1. Los terrenos de Mensaque, Rodríguez y Cía.

Éstos constituyeron el más temprano objeto de atención de las sociedades inmobiliarias y con la edificación del solar de la última de las fábricas pertenecientes a la compañía concluyó la ocupación residencial de los suelos relacionados con la industria azulejera. La temprana actuación está relacionada con la proximidad a la Avenida Principal del ensanche, donde el suelo era más caro y la promoción inmobiliaria se encontró con el escollo del retraso de la urbanización, requisito previo para la obtención de las licencias de edificación; mientras que la apertura de nuevas calles -avenida de José María Martínez Sánchez Arjona o Trabajo- y la correspondiente construcción de infraestructuras por parte del Ayuntamiento facilitó la disposición de dotaciones a los núcleos y bloques proyectados en la zona.

Figura 4. Localización de los núcleos construidos sobre solares previamente ocupados por establecimientos de la industria del barro en Triana



Al igual que en el ensanche, aquí encontramos una gran variedad de promotores: sociedades anónimas, como Inmobiliaria del Guadalquivir que

construye un núcleo de 272 viviendas de renta limitada, o Inmobiliaria San Jacinto con 473 viviendas de la segunda fase de una promoción más extensa; junto a cooperativas de distintos modelos organizativos, como la constituida por empleados del Instituto Nacional de Previsión que edificó las 70 casas adosadas del núcleo Virgen del Perpetuo Socorro con un diseño común, mientras que en la vecina calle Virgen del Pino se formó otra para adquirir conjuntamente los solares utilizados individualmente para construir viviendas de autoconstrucción, ya en la segunda mitad de los setenta se organizó la Cooperativa San José como estrategia empresarial para levantar un núcleo formado por nueve bloques con 120 viviendas; además, son numerosos los promotores particulares de casas unifamiliares o bloques formados por una cantidad escasa de viviendas. En total se construyeron 1.244 viviendas en esta zona, de las que el setenta por ciento se acogieron al régimen de renta limitada, en especial las edificadas en los tres núcleos promovidos en la década de los sesenta.

La edificación, tanto de los bloques como de las viviendas unifamiliares busca asemejarse formalmente a la que se estaba levantando en el ensanche, con el que se busca una identificación incluso en la toponimia, extendiendo la utilización de nombres de vírgenes para rotular muchas de las calles.

6. 2. En el centro de la Triana exterior

En este espacio apareció la industria alfarera como resultado de la modernización tecnológica de la artesanía tradicional, comprende desde la parte trasera de los edificios que ocupan la acera derecha de la histórica Cava Nueva hasta la margen diestra de la calle Justino Matute y desde las calles San Jacinto a Evangelista. Los solares se encontraban dotados de los servicios urbanos y transformaciones experimentadas por el plano de este enclave se deben a la construcción de las vías interiores destinadas a organizar la edificación y a la apertura de la calle Leiría para poner en comunicación las de Ruiseñor y Febo.

Se trata de una superficie aproximada de dos hectáreas donde se levantaron, entre 1963 y 1970, cuatro núcleos residenciales; dos de ellos promovidos por modestas sociedades inmobiliarias, con participación de industriales azulejeros -Virgen de Fátima y el que ocupa la esquina de las calles Justino Matute y Evangelista-, y otros dos por la organización católica Hermandades del Trabajo –Santiago Apóstol y Febo-. En total suman 524 viviendas, de las que dos terceras partes son de renta limitada o protección oficial -las 350 edificadas por Hermandades del Trabajo-.

La tipología y la organización de la edificación es diversa, aunque en general predominan los bloques de cinco plantas y alineados a la fachada –núcleos Virgen de Fátima, esquina de Justino Matute y Evangelista y Santiago Apóstol emplazados en la calle Leiría y en el interior de la plaza de Compostela-, en este último grupo se levantan dos edificios de seis plantas y otro de doce aislados en la manzana; disposición semejante a la de los cuatro que forman el núcleo Febo. En el interior de los núcleos se organizan

pequeños jardines particulares cerrados y en el último citado el espacio trasero se utilizó para organizar un aparcamiento en superficie reservado a los vecinos.

6. 3. El sector norte de Triana

Se promovió la edificación de una extensa superficie de alrededor de diecinueve hectáreas, comprendida entre el límite septentrional del arrabal histórico y el muro construido para defensa de las inundaciones, donde pervivieron hasta medidos del siglo XX tejares y fábricas de ladrillos y tejas.

Este lugar había aumentado su centralidad al construirse la avenida del Cristo de la Expiración[2] sobre el murallón levantado para cortar el cauce histórico a la altura de Chapina, que constituía una nueva comunicación entre la margen derecha del Guadalquivir y el casco urbano, y canalizaba hacia el centro de la ciudad el tráfico procedente de Huelva y Extremadura.

En los años finales de la década de los sesenta y para poder conceder las solicitudes de licencia de obras de los núcleos Numancia, sobre una parte del tejar del Moro, y Virgen de la Amargura, sobre el tejar de la Familia, el Ayuntamiento ejecutó un proyecto de obras de urbanización en toda la calle Tejares, otro para el acondicionamiento de los servicios de la calle Manuel Arellano, dotada de una infraestructura precaria y muy deteriorada al haber estado utilizada por numerosos establecimientos industriales, y un tercero para el tramo final de la calle San Vicente de Paúl, donde Ramiro Lahoz Abad había adquirido el tejar de José Salas Rodríguez y solicitado licencia para edificar sobre el mismo el núcleo Santa María.[3]

Entre los promotores destaca Ramiro Lahoz Abad S. A. que adquirió un lote de solares entre las calles Tejares y San Vicente de Paúl sobre los que edificó cinco núcleos residenciales: Numancia, Manuel Arellano I y II a ambos lados de esta calle, San Vicente de Paúl en la calle homónima, y Santa María en el tramo final de dicha vía y junto al muro de defensa. Además de esta sociedad, de origen soriano, actúan otras procedentes de fuera de Sevilla, González Barro, que promueve el núcleo Virgen de la Amargura, Iberhogar S. A. el de Santa Ana. La sevillana Los Ángeles S. A. construyó el núcleo del mismo nombre sobre unos terrenos que compró a la familia Mensaque utilizados para obtener arcilla con destino a sus fábricas.

En esta zona destaca la presencia de cooperativas, como es habitual en distintos lugares de Triana en el tránsito entre la séptima a la octava décadas del siglo XX, la formada por el Colegio Oficial de Agentes Comerciales para edificar el núcleo Nuestra Señora de la Esperanza, la de Hermandades del Trabajo organizada para construir el núcleo La Pastora y la constituida por la Peña Bética para promover el núcleo Alfonso Jaramillo.

Las edificaciones, levantadas entre 1968 y 1973, ocuparon dos espacios diferentes, separados por un grupo de almacenes y pequeños talleres que

[2] Incluida en el *Plan General de accesos a la Ciudad de Sevilla*, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 3 de marzo de 1956

[3] La propia sociedad inmobiliaria ejecutó las obras por un concierto con el Ayuntamiento

pervivió hasta la apertura de la Ronda de Triana y la remodelación del sector norte de Triana destinada a preparar los terrenos de la Cartuja para acoger la Exposición Universal de 1992. En total se construyeron nueve núcleos residenciales sobre terrenos vinculados a la industria del barro, que en total suman 4.147 viviendas, de las que algo menos de la quinta parte se acogen al régimen de renta limitada, aquellas promovidas en régimen de cooperativa.

Se encuentran núcleos de diverso tamaño y con diferentes maneras de ordenar la edificación. Las promociones de mayor tamaño abarcan la totalidad de una manzana –Santa Ana, Santa María o Los Ángeles-, lo que les permite elaborar un proyecto propio de ordenación. En otros casos se conforman en un recinto privado organizado en torno a un jardín interior al que se alinean los bloques –Virgen de la Amargura, Numancia o Nuestra Señora de la Esperanza-.

En los núcleos emplazados en las calles previamente urbanizadas –Alfarería, Manuel Arellano y San Vicente de Paúl- la mayor parte de los bloques se disponen alineados a la fachada y alcanzan una altura de cinco plantas, que era la prevista para dichas vías en las Ordenanzas Municipales de Policía de Construcción de 1950; salvo los del núcleo Alfonso Jaramillo, que se aprovechan de las mayores densidades permitidas en el Plan de Reforma Interior de Triana, aprobado en 1969. En los grupos organizados en torno a un jardín interior, la latitud de éste determinaba la altura de los bloques que se alinean al mismo, que varía desde las cinco plantas de Numancia a las siete de Nuestra Señora de la Esperanza. En Los Ángeles y Santa María se combina la edificación alineada a la fachada de las calles abiertas en su interior con los bloques aislados en manzana, alcanzando éstos últimos alturas superiores a diez plantas.

Conclusiones

Para facilitar e implantar cierto orden en la expansión de la ciudad histórica, los ayuntamientos señalaron, a comienzos del siglo XX, una serie de espacios localizados en la primera periferia del recinto amurallado o de los arrabales tradicionales. Terrenos ocupados generalmente por huertas y establecimientos industriales que ocupan extensos solares, como en el caso que nos ocupa dedicados a la fabricación de ladrillos, tejas y azulejos.

Los propietarios vieron en esta intervención municipal la posibilidad de obtener considerables plusvalías con la venta de los suelos que compensaban el desmantelamiento de actividades industriales de limitada rentabilidad, o proporcionaban con creces la financiación necesaria para el traslado de las instalaciones a espacios periurbanos o municipios metropolitanos, además del coste de su modernización tecnológica.

Para ello era necesario el incremento del precio de los suelos ocupados como consecuencia de su calificación como urbanos y la posibilidad de dotarlos de los servicios correspondientes. Tarea que llevan a cabo los ayuntamientos, entre ellos el hispalense, a partir del ecuador del siglo XX,

amparados en la necesidad de viviendas para alojar a un vecindario en incesante crecimiento.

En Triana, las sociedades inmobiliarias fijaron su interés en los solares ocupados por tejares, fábricas de ladrillos y azulejos, por su gran capacidad edificatoria y por su elevada centralidad, una vez que fueron calificados como urbanos y defendidos del peligro de inundación.

Los industriales del barro y sus familiares vendieron considerables lotes de suelo compuestos no sólo por el utilizado por sus establecimientos, sino por otros terrenos que habían adquiridos, ellos o sus familiares, para especular con la expectativa de ser destinados a la edificación de viviendas. La voracidad constructora llevó a agotar, en un plazo inferior a dos décadas, una superficie aproximada de treinta hectáreas dispuesta en Triana.

Sólo uno de los solares ha sido utilizado para dotaciones sociales, el de la fábrica de cerámica de Ramos Rejano, donde se edificó el Instituto de Educación Secundaria Triana en 1986. Dos fábricas de cerámica localizadas en el arrabal histórico han sido protegidas patrimonialmente, la de Montalbán en la calle Alfarería y la de Santa Ana en la calle Callao, donde se están realizando las obras para instalar un museo de la cerámica

Bibliografía

ALMUEDO PALMA, J.(1996), *Ciudad e Industria: Sevilla 1850-1930*, Sevilla, Diputación Provincial

MORA ARENAS, V. (1929): *El avance de la provincia de Sevilla desde el 13 de septiembre de 1923*, Sevilla, Imp. Gómez Hermanos.

TERÁN, Fernando (1982), *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*, Madrid, Alianza.

MARÍN DE TERÁN, L. (1980): *Sevilla: Centro urbano y barriadas*, Sevilla, Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento.

PRECEDO LEDO, A. (1996): *Ciudad y desarrollo urbano*, Madrid, Síntesis.

RUIZ ORTEGA, J. L. (2006): *Triana y Los Remedios, la conformación urbana del sector occidental de Sevilla en el siglo XX*, Sevilla, Diputación Provincial.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

A CORUÑA Y EL MAR: PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO

Carolina VÁZQUEZ VARELA
Grupo TAU

1. Antecedentes

A Coruña, al igual que la mayoría de las grandes ciudades portuarias, tiene gran parte de su litoral ocupado por infraestructuras marítimas que han ido creciendo y abarcando superficie según la demanda funcional del Puerto.

Una ocupación que ha ido aislando el frente marítimo de la ciudad, generando una barrera tanto física como psicológica entre el mar, la urbe y los ciudadanos.

Los deseos de apertura al mar de A Coruña comenzaron a plasmarse en los años 90 con la construcción del Paseo Marítimo. Un parque litoral que circunda la práctica totalidad de la costa de A Coruña a excepción de la dársena[1]. Unos años antes, el fallido "Plan Bofill"[2] ya proponía una intervención transformadora e integradora de la zona portuaria pero sin obtener la aprobación popular.

En esa misma década, desde la perspectiva portuaria se venía planteando la necesidad de ampliar y reorganizar las infraestructuras portuarias de A Coruña para mejorar su competitividad y adaptarse tanto a los nuevos roles portuarios como a las actuales exigencias ambientales. Se proponía el crecimiento del puerto hacia otras zonas periféricas de la costa y del "hinterland" con mayor capacidad para acoger los nuevos usos logísticos marítimos.

En 1999 se aprobó el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de A Coruña (PUEP)[3] que recogía, de manera incipiente, las expectativas de crecimiento del Puerto. Finalmente, en octubre de 2004 se firmaba un "Convenio, entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de A Coruña para la ordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculado a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira".

Este documento posibilita por un lado, la realización de unas nuevas instalaciones portuarias en un área externa a la ciudad, y por otro lado,

[1] ESCUDERO GÓMEZ, L. A. (2002) "El paseo marítimo de A Coruña, triunfador de los nuevos parques urbanos de borde" en *Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI,* Almería, Universidad de Almería, Servicio de Publicaciones, pp. 529-538

[2] TALLER DE ARQUITECTURA DE RICARDO BOFILL,(1986) *La Coruña, el mar y la ciudad,* Ayuntamiento de A Coruña

[3] Orden de 28 de diciembre de 1999 por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de A Coruña (BOE, nº 14, de 17 de enero de 2000).

cumplir el anhelo de A Coruña de reconquistar por completo su litoral y abrirse al mar.

La creación de un puerto exterior se perfila como una operación geo-estratégica que permitirá el futuro desarrollo del puerto sin interferir en el crecimiento urbano.

Los objetivos son: aumentar los espacios disponibles para usos logísticos y el incremento de la capacidad de los accesos al Puerto, así como la deslocalización urbana de las actividades portuarias "pesadas", la mejora de los tráficos marítimos y la seguridad en el tratamiento de determinadas mercancías peligrosas y contaminantes.

No hay que olvidar que la ciudad está atravesada por un oleoducto de 6,4 Km. de longitud que conecta el muelle con la refinería. Este factor, sumado al resto de tráficos de graneles líquidos y sólidos, justificaría por si mismo la necesidad de creación de un puerto exterior.

Todas las operaciones encaminadas a la mejora de la seguridad y el medio ambiente favorecerán a puerto y ciudad.

Figura 1. Tráfico de mercancías peligrosas y contaminantes

Fuente: www.xornal.es

Como consecuencia del traslado de actividades a Langosteira, en las áreas portuarias tradicionales en contacto con la ciudad en lo que podríamos denominar, por contraposición, como "puerto interior", se abandonarán espacios obsoletos para los usos del Puerto que podrán reintegrarse al tejido urbano y ser reutilizados por la ciudad.

En Paralelo a esta oportunidad, surgen numerosas cuestiones y problemas en torno al acercamiento de puerto y ciudad que han de ser

estudiadas con espíritu crítico para que la remodelación del frente marítimo se produzca de una manera eficiente.

2. Área de actuación: puerto exterior vs. puerto interior

Para la ubicación de las nuevas instalaciones del puerto exterior se seleccionó como alternativa óptima, tanto desde el punto de vista técnico como medioambiental, la zona comprendida entre Punta Langosteira y Punta do Pelón, en el término municipal de Arteixo, a unos nueve kilómetros al oeste de la ciudad de A Coruña.

Figura 2. Puerto exterior y ciudad de A Coruña

Fuente: Autoridad Portuaria

La renovación del frente marítimo de A Coruña está supeditada a la construcción del Puerto Exterior en Punta Langosteira tal y como indica el convenio del 2004 en vigor.

Este acuerdo designa cuales serán las zonas desafectadas por el Puerto y por la Estación de Mercancías de San Diego y que, por tanto, podrán ser reintegradas en el tejido urbano.

Estas áreas de roce y presión entre puerto y ciudad, una vez vaciadas de los contenidos "duros" del puerto tienen un gran potencial para establecer nuevos lazos entre mar y ciudad a través de su reconversión urbana.

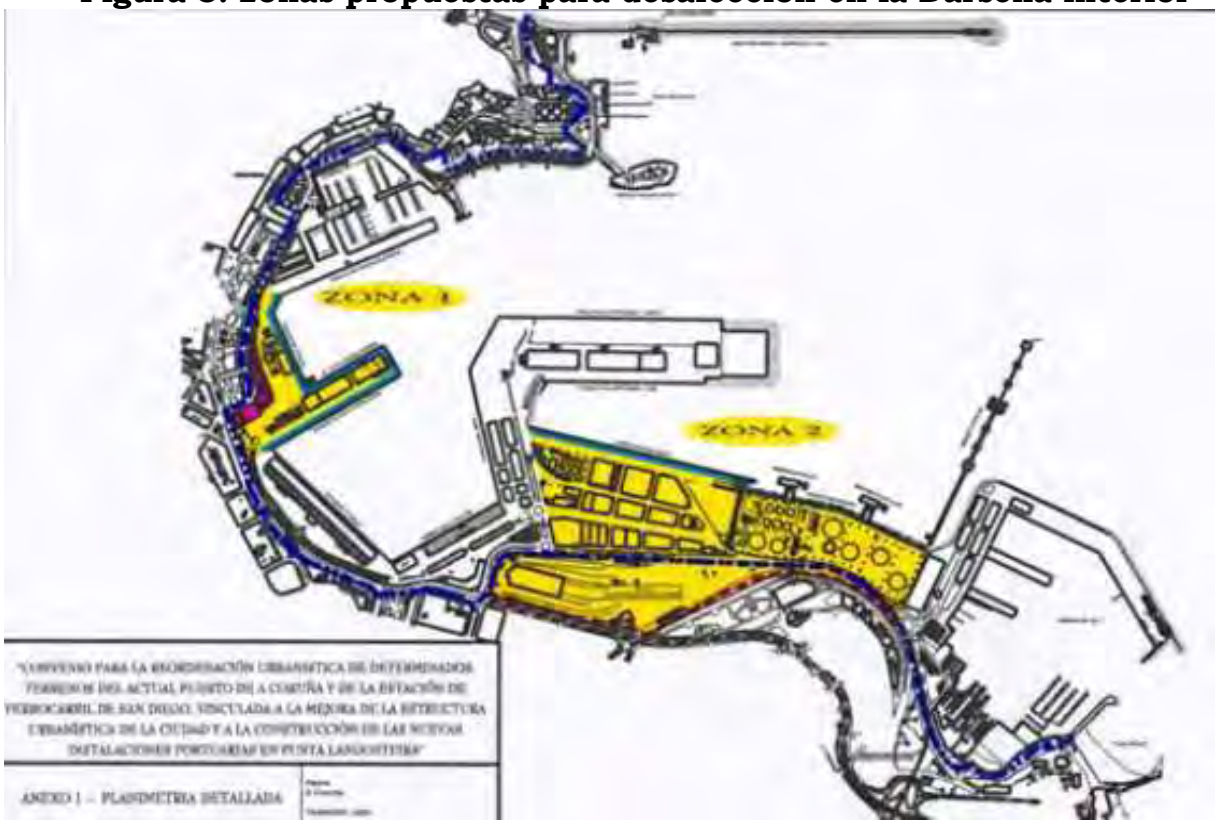
Estos espacios se corresponden con:

Zona I: actuales Muelles de Batería y Calvo Sotelo quedando excluidas de esta operación las edificaciones de carácter público sitas en la Avenida Alférez Provisional.

Zona II: integrada por el Muelle de San Diego, por el Puerto Petrolero y por la Estación de Mercancías de San Diego afectados respectivamente por el dominio público portuario y ferroviario respectivamente.

Como ya se ha indicado anteriormente, la liberación de los espacios de la dársena interior (unos 430.000 m^2 aproximadamente) se producirá a medida que se trasladen las actividades portuarias a Punta Langosteira.

Figura 3. zonas propuestas para desafección en la Dársena interior



Fuente: Autoridad Portuaria de A Coruña

Esto no es un asunto menor, ya que los retrasos que se produzcan en las obras del Puerto exterior, sea cual sea su origen, repercuten en las operaciones de remodelación urbana que quedarán pospuestas en el tiempo y condicionadas a que no se produzcan cambios en la orientación de los objetivos de Punta Langosteira.

3. Agentes implicados, estrategia y planificación de la renovación del frente marítimo de A Coruña

Los numerosos agentes implicados en las operaciones de rehabilitación del frente marítimo, así como las relaciones económicas, laborales, sociales y culturales que se establecen en las ciudades portuarias convierten a la planificación portuaria/urbana en un proceso largo e intrincado.

En el espacio portuario confluyen los intereses del Municipio, de la Comunidad Autónoma y del Estado y los instrumentos de planificación deben articular la concurrencia de competencias de las diferentes Administraciones. A esto hay que sumar la complejidad de su tramitación con un proceso de consultas, informes y aprobación que exige un alto nivel de participación, diálogo y consenso.

Para la tramitación y puesta en marcha del proyecto coruñés, los principales entes implicados en el mismo -Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de A Coruña- deben redactar una serie de documentos que

den validez jurídico-administrativa a las operaciones de renovación del frente marítimo.

Por parte de la Autoridad Portuaria se debe modificar el *Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP)* para permitir la desafectación de los terrenos objeto de transformación y tras su aprobación definitiva por parte del Ministerio de Fomento readaptar el *Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios*. Al Ayuntamiento le corresponde la redacción de un *Plan Director* y la modificación del *Plan General de Ordenación Municipal (PGOM)*. Finalmente, se redactará un *Plan Especial de Reforma Interior* que desarrollará las previsiones acordadas por la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de A Coruña.

La práctica mayoría de esta documentación está, actualmente, en proceso de tramitación, tanto las modificaciones del *PEUP* referidas a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira como las correspondientes a la dársena interior; entre ellas la desafectación del Muelle de Batería.

La ordenación urbanística del frente marítimo, en si misma, depende de la citada desafectación de los terrenos por parte de Puertos del Estado y, de la revisión y adaptación del *PGOM* que, a día de hoy, cuenta con aprobación inicial y está pendiente de la contestación de alegaciones, tras una fuerte contestación pública.

Otros documentos para definir las relaciones entre puerto y ciudad son el *Plan Director de la nueva ciudad marítima en el puerto de A Coruña*[4] y el *Plan Estratégico del Puerto de A Coruña 2009-2013*. La redacción del primero corrió a cargo de Joan Busquets y su equipo que también son los encargados de la revisión y adaptación del *PGOM* de la ciudad. El Plan Director no es un documento normativo que fije actuaciones concretas, sino la exposición de una serie de líneas maestras para la transformación urbanística de los terrenos. El Plan Estratégico del Puerto por su parte, analiza la situación actual, el entorno competitivo del puerto y marca objetivos estratégicos para el ente.

Actualmente, la planificación de tiempos establecida por Ayuntamiento y Autoridad Portuaria para la aprobación de planes y para la desafectación de suelos se ha visto retrasada por diversos factores, entre ellos la farragosidad del proceso. Sin embargo, para gestionar y dar coherencia a un proyecto tan complejo hubiera sido una opción interesante establecer una planificación coordinada por un organismo independiente que conjugase los intereses de puerto y ciudad.

Las "Buenas Prácticas"[5] para la transformación de los espacios portuarios y la experiencia de los numerosos casos de renovación del

[4] BUSQUETS, J., (2008) *A Coruña, la nueva ciudad marítima en el puerto*, Ayuntamiento de A Coruña, Coruña

[5] *Guía de Buenas Prácticas: Estrategias de transformación de los espacios portuarios abandonados interfaces o intermedios entre la ciudad y el puerto*. Programa Urbal, Red nº7 Proyecto sostenido por la Comisión Europea y coordinado por la ciudad de Marsella

waterfront llevado a cabo por ciudades como Montreal[6] recomiendan la creación de una entidad autónoma encargada de la negociación para conseguir un proyecto más flexible, transparente, participativo y viable.

4. Objetivos y líneas maestras para la transformación del frente marítimo

El Plan Director, redactado por el equipo de urbanistas del BAU encabezado por Joan Busquets, establece una serie de propuestas estratégicas para la ciudad en relación con su apertura al mar. Entre estas es de destacar:

-Crear nuevas centralidades entre el área del waterfront y la ciudad interior.

-Conectar los dos frentes marítimos de la ciudad -playas y puerto- con los ejes urbanos más tradicionales

-Reestructurar los barrios existentes facilitando su conexión con el waterfront.

-Fomentar la mezcla de usos en el puerto

-Compatibilizar los usos urbanos con los usos recreativos marítimos

-Poner en valor y articular los elementos culturales singulares del puerto

5. Programa de usos y alternativas de ordenación

La asignación de nuevos usos para el frente marítimo es una decisión estratégica para la ciudad, tanto para revalorizar y dar visibilidad a su imagen como para llevar a cabo cambios profundos y perdurables en la calidad de vida de los ciudadanos y reforzar su vínculo social y cultural con el medio urbano que les rodea. La reclasificación de esos espacios debe tener como base un proyecto consensuado y referido a las características propias de la ciudad/puerto (históricas, geográficas, económicas, sociales y culturales). La renovación del Waterfront supone la oportunidad de re-pensar la ciudad y de escoger las funciones que se desea que se desarrollen en ella, es decir, *planificar la ciudad del futuro*.

El agua debería ser el *ancla* del proyecto y acoger actividades que la precisen para desarrollarse una prioridad. Los espacios en contacto con el mar son escasos y mantener el carácter marítimo de la ciudad promueve la reafirmación de su identidad y de la vocación de su emplazamiento. A estos usos marítimos se suman otros muchos que configuran un amplio abanico de posibilidades para revitalizar los espacios obsoletos, baldíos y degradados del puerto interior. La combinación equilibrada de unos y otros, de manera que se garantice el dinamismo del área es la mejor garantía de que el proceso de reactivación perdurará en el tiempo.

(Francia).

[6] http://www.havremontreal.qc.ca/en/vision2025/index.htm

En el caso de A Coruña, el Convenio firmado no implica la desaparición de todas la funciones portuarias desarrolladas en la actual dársena, ya que todos los tráficos y actividades que no sean incompatibles con el medio urbano y, por tanto, trasladados al puerto exterior se seguirán efectuando desde la dársena interior.

Figura 4. Usos actuales del Puerto de A Coruña

Fuente: Plan Estratégico del Puerto de A Coruña 2009-2013.

4.1. Zona I (Muelle de Batería y Calvo Sotelo)

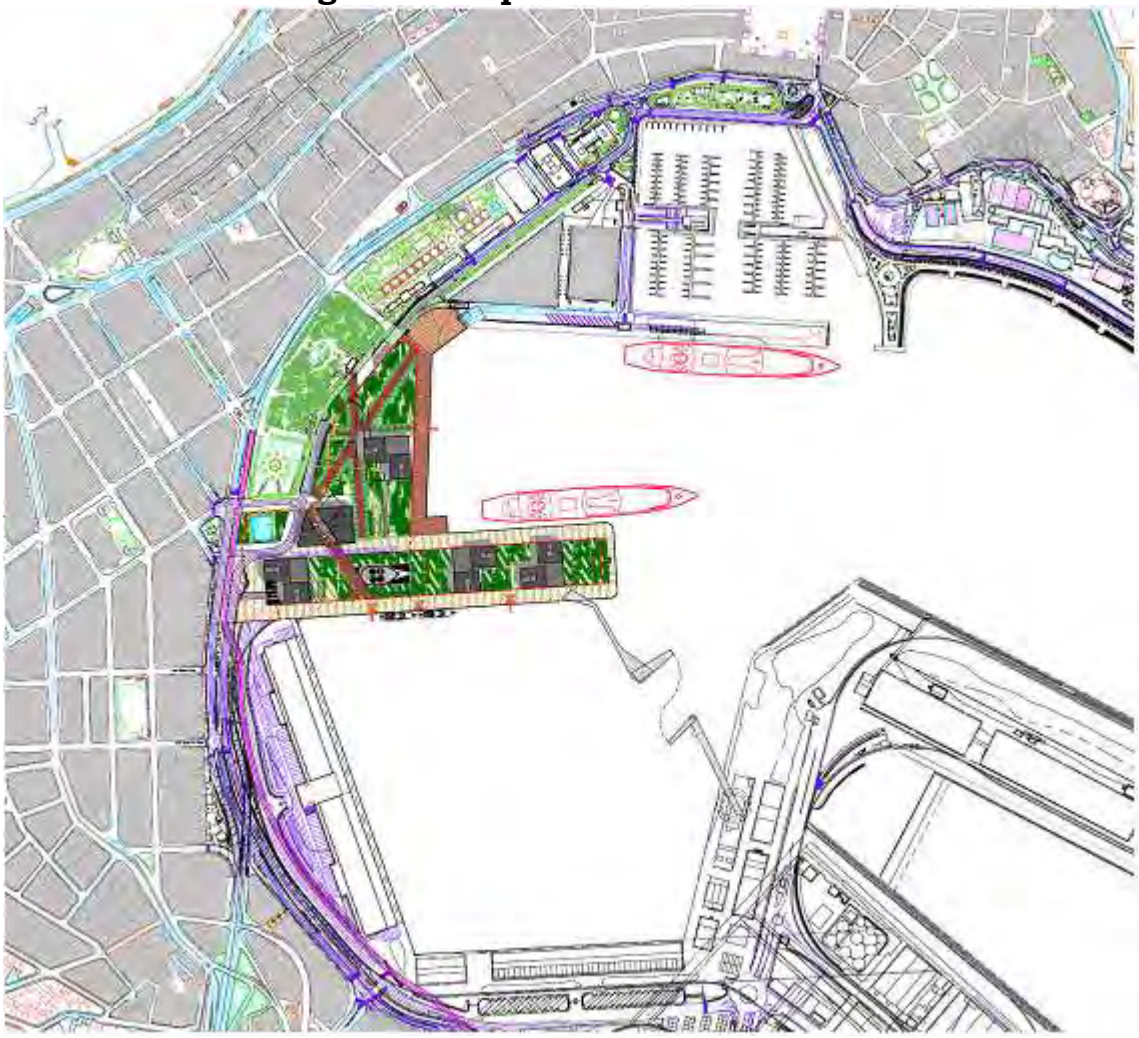
El programa planteado se correspondería con usos institucionales y terciarios de carácter lucrativo como hoteles, oficinas y centros comerciales o de ocio.

Quizás, ésta sea una reasignación poco innovadora que se inclina, nuevamente, por unas actividades que ya se desarrollan en el área, tanto desde el punto de vista comercial como dotacional (Centro de Ocio, Área Comercial Abierta "Obelisco", La Terraza, Kiosco Alfonso, Palexco, etc.). Igualmente, es necesario señalar la presión que este polo de atracción comercial/ferial ejercerá sobre la complicada accesibilidad del sector.

La ordenación propuesta en el "Plan Especial de Transformación: Batería/Calvo Sotelo", incorporada al documento del *PGOM* aprobado inicialmente el 1 de diciembre de 2009, tiene algunas diferencias con las tres alternativas que figuraban en el Plan Director pero mantiene su filosofía general. Ubica una serie de edificios de tipología cúbica en el Muelle de Calvo Sotelo y zonas adyacentes que combina con la conservación de elementos como el Silo del Cantábrico y la creación de espacios libres. La ordenación propuesta no supone la introducción de nuevas escalas de referencia. Los usos se repiten y las tipologías constructivas no enriquecen la relación entre ciudad y puerto ni conseguir hacerla más abierta y compleja.

En cuanto a la conexión de los espacios "liberados", con los jardines colindantes preexistentes no se articula correctamente, ya que sólo se plantea el soterramiento parcial del vial que los atraviesa (C/Alférez Provisional).

Figura 5. Propuesta de ordenación



Fuente: PGOM y Autoridad Portuaria

Los primeros pasos en la renovación de este ámbito comenzaron con la construcción de un Centro de Ocio y de un Palacio de Congresos (Palexco) en suelos liberados por el Puerto frente al Muelle de Transatlánticos. Lo que nació como una oportunidad magnífica para la recuperación del borde marítimo de la ciudad, se transformó en un claro fracaso.

El proyecto firmado por Bofill y César Portela consiguió crear una pantalla visual con la ubicación de dos edificios independientes concebidos de espaldas al mar en una superficie de 22.000 m^2 con una carencia prácticamente absoluta de espacios públicos de los que el ciudadano se pudiese apropiar.

Figura 6. Centro de Ocio y Palexco frente al muelle de transatlánticos

La elección de este proyecto estuvo rodeada de polémica ya que se dejaban de lado propuestas que tenían mucho más en cuenta las características propias de la dársena y que proponían una intervención que aprovechaba su imagen simbólica y su vocación de espacio público (Jean Nouvel).

Figura 7. Propuesta "El Muelle" de Jean Nouvel

Actualmente, la controversia sigue presente en este mismo sector con una segunda actuación urbanística encabezada por la Autoridad Portuaria: la construcción de un aparcamiento subterráneo en el Parrote (charnela entre la Ciudad Vieja y la Marina). La realización del parking está paralizada por el hallazgo de la antigua muralla del siglo XVII-XVIII que circundaba el frente marítimo de la ciudad.

Figuras 8 (izquierda) y (derecha). Excavación parking y hallazgo muralla; propuesta[7] de X.L. Martínez y C. Almuiña

La falta de calidad o de consenso sobre las soluciones y los intereses económicos parecen inclinar la balanza hacia el mantenimiento del aparcamiento con la supresión del 30% de las plazas, para la conservación de la muralla. La pérdida de repercusión económica para la concesionaria se solucionará con la construcción en superficie de usos comerciales.

4.2. Zona II (Muelle de San Diego, Puerto Petrolero y Estación de Mercancías de San Diego)

Es la zona con mayor superficie y, por tanto, la que desarrollará la mayor parte del programa del Convenio. A este ámbito se le asignarán usos lucrativos residenciales y terciarios. Al menos, el 50% de la edificabilidad se reservará a vivienda protegida y el restante a libre. Los usos terciarios se encaminarán hacia oficinas y actividades empresariales.

Figura 10. Croquis propuesta reordenación III. S/E.

[7] La propuesta presentada por X.L. Martínez (Vicerrector de infraestructuras de la UDC) y C. Almuíña fue rechazada desde el Ayuntamiento de A Coruña por considerarla una solución de escasa calidad.

Esta es el área que cuenta con menor definición ya que por el momento no hay una alternativa seleccionada, pero son destacables tres aspectos, de los cuales dos son negativos y uno positivo

El primero aspecto es el desaprovechamiento de la estación ferroviaria de San Diego, que dada su ubicación privilegiada podía haber sido una oportunidad para la ciudad de mejorar sus comunicaciones y favorecer los enlaces intermodales de transporte público, para descongestionar de tráfico privado las áreas centrales de la ciudad.

Un segundo aspecto es la presión residencial de la ciudad hacia el frente marítimo; este crecimiento inmobiliario se podía acomodar en otras áreas de expansión evitando esta zona de contacto con el mar tan sensible. Por otra parte, dado que el 50% de las viviendas son de protección oficial la obtención de financiación para la construcción del Puerto Exterior se verá seriamente mermada.

Un último aspecto a destacar es el interesante uso de la lámina de agua que propone el Plan Director y que se puede ver en el croquis de la propuesta III (ver Fig.10). Los Muelles de San Diego y del Centenario se cierran para acoger entre ellos un lago interior en torno al cual se disponen los usos terciarios que protagonizan la fachada marítima.

5. Conclusiones

La liberalización de determinados terrenos del Puerto de sus usos actuales ofrece una oportunidad única para transformar la fachada marítima de A Coruña y mejorar notablemente su estructura urbanística.

Pero la renovación del frente marítimo es una operación compleja, costosa y a largo plazo. Intervienen muchos actores en el proceso y cada uno de ellos tiene objetivos e intereses propios que pueden llegar a ser divergentes.

Dos de las actuaciones realizadas para reordenar el frente marítimo de A Coruña: Centro de Ocio/Palexco y Parking del Parrote, no han gozado de consenso y su resultado no ha sido el esperado. Esto pone de manifiesto que la eficacia de la revitalización está condicionada a un estudio coherente y serio de la calificación y clasificación de los usos e intensidades (aprovechamientos) que en cada zona se pueden realizar.

El encuentro entre la ciudad y los nuevos espacios recuperados debe ser un reflejo de cómo se entienden las nuevas relaciones urbanas, y el proyecto pensado para A Coruña deja algunos aspectos sin definir, como por ejemplo el encaje de las actividades pesqueras y el mantenimiento del actual edificio de la Lonja que genera una fuerte discontinuidad entre la Zona I y la Zona II afectadas por las operaciones de renovación.

Por otra parte, los actuales problemas económicos del Puerto Exterior y la necesidad de financiar, al menos un tercio de los costes globales de la obra con los recursos que obtenga la Autoridad Portuaria de los terrenos desafectados (según Convenio 2004) también hace que se plantee la cuestión

de si el proyecto es flexible y realista como para adaptarse a las diferentes circunstancias financieras, temporales y políticas que lo rodeen.

Sobre este proyecto surgen muchas dudas, sin embargo, hemos de tener en cuenta que es una operación en realización por lo que cabe la oportunidad de subsanar los errores y mejorar la propuesta.

El estudio paralelo de este proceso permitirá analizar, paso a paso, la consecución de objetivos y la puesta en marcha de un reto urbano de dimensiones únicas para la ciudad de A Coruña.

Bibliografía

BUSQUETS, J., A Coruña, *La nueva ciudad marítima en el puerto*, Ayuntamiento de A Coruña, Coruña, 2008

BOUBACHA, E., DAVOULT, D. y GUEGUEN, E. *Ville et Port*. "Mutation et Recomposition, note de synthese et bibliographie", Asociación Internacional de Villas y Puertos (AIVP), 1997.

GRANDÍO DOPICO, A. y col., *Ordenación de los espacios litorales en Galicia*, Netbiblo, D.L., A Coruña 2005

GRINDLAY MORENO, A.L., "Integración urbana de espacios portuarios. Consideraciones ambientales" en *I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente.*, pags. 425-440

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I., *Introducción al urbanismo: conceptos y métodos de planificación urbana*. Ed. Alianza, Madrid 1999

SCHUBERT, D., "Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas", en Revista *Ciudades*, nº 8, Universidad de Valladolid, 2004, pp: 15-36. www.uva.es/iuu

SOLÀ-MORALES, M, *De cosas urbanas*, Editorial GG, Barcelona 2008

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco · Euskal Herriko Unibertsitatea

EL TREN DE ALTA VELOCIDAD Y LOS PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN DISCONTINUA DEL TERRITORIO. LOS CASOS DE SEGOVIA Y LLEIDA

Carmen BELLET SANFELIU
Departamento de Geografía y Sociología
Universitat de Lleida

1. Un modo de transporte que acompaña las trasformaciones postfordistas: la alta velocidad ferroviaria

El ferrocarril de alta velocidad, como lo fue ya el primer ferrocarril del siglo XIX, es un medio de transporte con una clara vocación urbana, y su reciente implantación refleja no sólo las actuales condiciones sociales y técnicas, sino también algunas de las características que va tomado el mismo proceso de urbanización: su carácter extensivo, el proceso de metropolización y el proceso de concentración-polarización del territorio. (NEL.LO, 2007).

Si pensamos en los cambios de escala y tiempo que introdujo en su momento el ferrocarril en el siglo XIX, que permitió y acompañó el desarrollo de la revolución industrial, y más tarde a principios de siglo XX el avión, que facilitó el paso a la economía global, podemos incluso relativizar la llamada revolución que introduce la alta velocidad para finalmente considerarlo un tren veloz que acompaña las actuales reorganizaciones productiva y espaciales (KLEIN, 2001).

Concebido inicialmente como un medio de transporte para articular eficazmente las grandes metrópolis urbanas (ZEMBRI, 2005; GUTIÉRREZ, 2004), los nodos más importantes de la futura red de alta velocidad, el TAV es quizás, como ninguna otra, una infraestructura postfordista. Se insiere en los procesos de diferenciación espacial y transformación socio-productiva contemporánea de una forma bastante convulsa: generando una gran dualidad entre espacios servidos y no servidos, articulando dinámicas socioeconómicas en espacios discontinuos y creando fuertes polaridades en los entornos de los nodos-estación.

Esta misma lógica de superconcentración es desarrollada también por otros medios de transporte a través de políticas y estrategias: grandes puertos industriales, sistemas de autovías y autopistas, plataformas aéreas tipo *hub*, polos intermodales, etc. El efecto de reagrupamiento y aspiración que reflejan estos proyectos de transporte es innegable y la alta velocidad viene a confirmarlo (TROIN, 1995). Mientras, el espacio

intermedio, el espacio entre los nodos de acceso y salida, se convierte en espacio soporte, en espacio atravesado y banal. Paisajes de lo efímero que con la velocidad al viajero solo puede que intuir. Así, los espacios metropolitanos y los espacios banales aparecen totalmente imbricados. Manuel Castells ya comenta que al lado del espacio de los flujos, fuertemente relacionados con las funciones metropolitanas, aparece el espacio de los lugares mucho más banalizados. Aunque estas realidades son indisociables ya que resultan de una misma construcción social del espacio (CASTELLS, 2001).

Así, el tren de alta velocidad (TAV) y otros nuevos sistemas logísticos conforman un conjunto coherente de innovaciones tecnológicas que posibilitan la fuerte convergencia espacio-temporal de la producción, del consumo y de otras actividades. Los sistemas de transporte y comunicación se hallan en la base misma de los recientes cambios de la organización espacial de la producción, cuya lógica muestra tendencias simultáneas a la dispersión selectiva de ciertas funciones productivas y a la integración funcional de procesos productivos y de consumo; esta dinámica conforma redes complejas de flujos de personas, de bienes, servicios e información, cuyos nodos más importantes están ocupados por las grandes ciudades.

2. El tren de alta velocidad y la reestructuración espacial

Ciertamente, el tren de alta velocidad puede actuar polarizando y jerarquizando el territorio a la vez que contribuyendo a una mejor articulación territorial. El TAV es instrumento de competitividad entre lugares pero también puede convertirse en un instrumento de cohesión y articulación territorial.

Las nuevas oportunidades de relación que el servicio introduce provocan un cambio en el papel que el núcleo juega dentro de su propio territorio. El efecto polarizador del TAV se concreta en escalas locales en el refuerzo de la capitalidad y posición del nodo en su propia área de influencia (PLASSARD, 1992). Por ello se suele insistir mucho en que hay que ofrecer las garantías suficientes de accesibilidad desde cualquier punto de la región urbana, irrigando con redes y servicios de transporte el territorio inmediato, no solo para difundir las nuevas oportunidades de relación introducidas por el ferrocarril del siglo XXI sino también como estrategia de articulación del propio territorio.

Si bien a escala local el tren de alta velocidad produce un notable efecto de polarización, a escala regional o nacional incide en la articulación de los mercados, como ya provocó su antecesor en el siglo XIX.

La entrada en servicio del TAV ha facilitado e impulsado diversas transformaciones territoriales, entre las que destacan la fragmentación espacial a escala regional, y la integración de espacios disjuntos, polarizados por los nodos de las redes, a escala supra-regional. No obstante, estos y otros efectos no aparecen de modo automático ni progresan de forma lineal, pues dependen del contexto económico, social, político, físico en el que estas infraestructuras se insertan y al que, inexorablemente, modifican.

Los trenes de alta velocidad acortan de manera espectacular el tiempo de viaje entre los nodos que conectan y un área en torno a los mismos, generalmente reducida, pero dejan intacta esta propiedad en el resto del territorio que atraviesan, como si circulasen por un túnel. Las líneas de alta velocidad conectan puntos muy distantes entre si, y utilizan el territorio intermedio como mero soporte. Las carreteras, en cambio, con redes muy densas y con accesos a casi todos los asentamientos poblados, permiten un modo de articulación del territorio prácticamente "continuo".

Así, la puesta en marcha de líneas de alta velocidad es muy probable que intensifique procesos de polarización socioeconómica a favor de los núcleos conectados por trenes de alta velocidad, que profundice en las rupturas socioespaciales preexistentes y cree otras nuevas.

3. La red española de alta velocidad y la metropolización del territorio

La actual configuración de la red de tren de alta velocidad en España tiene las siguientes características físicas: (UREÑA, 2006):

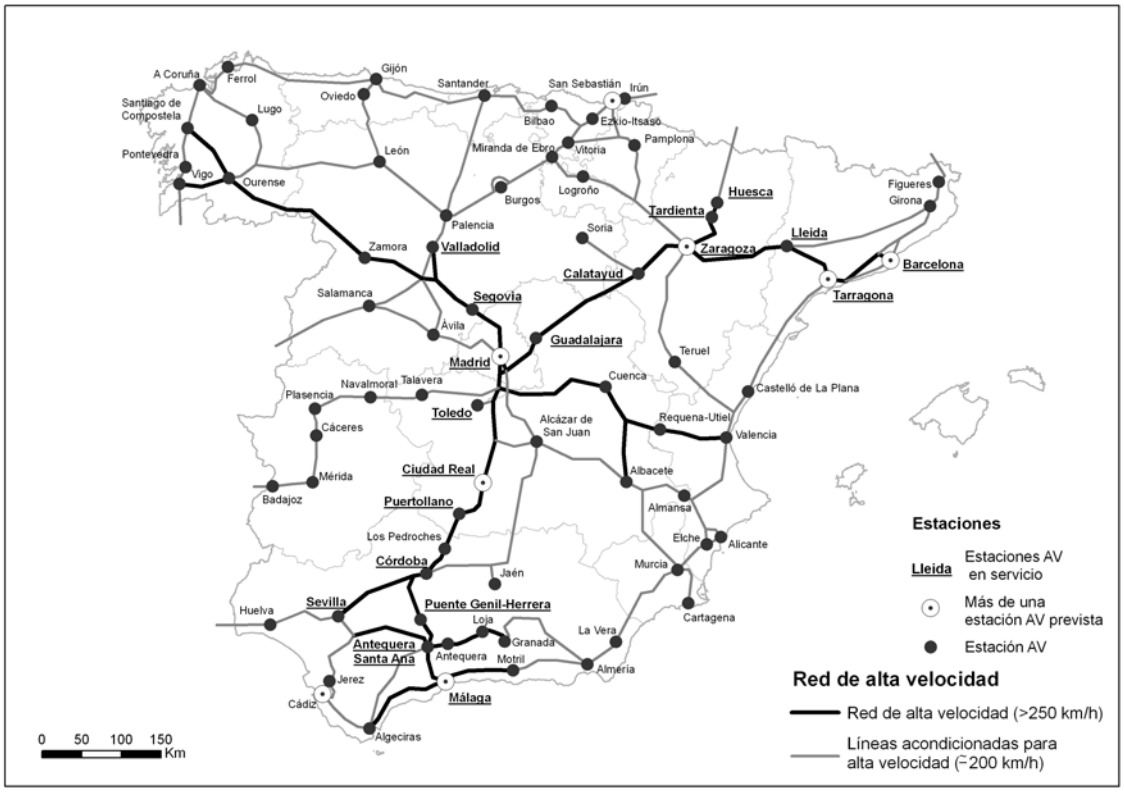
- Tres líneas radiales polarizadas hacia/desde Madrid
- Estaciones cada 60-70 km como media, que incluye todas las grandes ciudades del recorrido y unas pocas ciudades medias y pequeñas.

Las características de la red, los nodos y los servicios refuerzan la metropolización del territorio a través de dos tipos de procesos:

- La definitiva inclusión de las áreas en la periferia de grandes metrópolis centrales. Esto se produciría para las ciudades medias y pequeñas que cuentan con estación de TAV y distan entre 50 y 100 km de la metrópoli central, que vendría a ser una media hora de viaje en TAV.
- La extensión territorial de las dinámicas metropolitanas incluyendo parcialmente a ciudades y territorios más distantes, entre 150 y 200 km, esto es sobre una hora de viaje en TAV. Ello implica la aparición de un nuevo tipo de *commuter* de larga distancia, como ha sido puesto de manifiesto para los casos de Ciudad Real y Lleida (UREÑA, 2009).

Las dinámicas metropolitanas se extienden por los nodos del corredor, especialmente entre los nodos de grandes ciudades (Madrid-Sevilla; Madrid-Valladolid; Madrid-Zaragoza; Madrid-Barcelona) pero también entre grandes ciudades y ciudades medias y territorios menos densos cercanos a grandes ciudades. Toledo, Segovia y Ciudad Real (a media hora las primeras y a 55 minutos la segunda) se han visto articuladas a la gran metrópoli madrileña. Cada día se mueve entre estas ciudades miles de viajeros muchos de los cuales son viajeros que se desplazan por motivos laborales de forma cotidiana, los llamados *commuters*. Los mercados laborales, profesionales y algunos servicios (a las empresas pero también personales) parecen quedar articulados (UREÑA, MENERAULT y GARMENDIA, 2009)

Figura 1. La red española de alta velocidad ferroviaria (enero 2009)



Fuente: Elaboración propia a partir de ADIF

4. La metropolización discontinua del territorio

La metropolización es una noción forjada por extensión del término "metrópoli" para designar a un proceso de transformación cualitativa, a la vez funcional y morfológica, de las concentraciones urbanas más

importantes del territorio. La metropolización se caracteriza tanto por un crecimiento del peso de las ciudades más grandes en la repartición de ciertas funciones, como por la concentración de la población en áreas metropolitanas. El proceso metropolitano se apoya sobre una puesta en red de los principales asentamientos, en el cual los fenómenos de conectividad tienden a prevalecer sobre las relaciones de proximidad.

Si entendemos que en los nuevos procesos de metropolización los fenómenos de conectividad tienden a prevalecer sobre las relaciones de proximidad entonces el tren de alta velocidad es un poderoso instrumento de la metropolización. Proceso de metropolización totalmente discontinuo espacialmente que va a potenciarse a través de la red ferroviaria. Las ciudades de los corredores de algunas de las infraestructuras de alta capacidad (autopistas, tren de gran velocidad) en un margen no superior a los 60 minutos quedan articuladas a las dinámicas de la metrópoli o metrópolis conectadas.

Efectivamente la alta velocidad contribuye a difundir de forma selectiva los procesos de metropolización del territorio. En cierto sentido, podríamos afirmar que el TAV refuerza los procesos de concentración y difusión de la organización productiva: procesos de difusión selectiva de las actividades que militan por una forma de convergencia a la vez que por mantener y reforzar las jerarquías existentes.

5. Madrid, tan lejos, tan cerca. La definitiva integración de Segovia a las dinámicas metropolitanas de Madrid

El 22 diciembre del 2007 el tren de alta velocidad (TAV) llega a la ciudad de Segovia. El proyecto del tren de alta velocidad (TAV) que discurre entre Madrid-Segovia-Valladolid, dentro de la línea de acceso ferroviario con el Norte (comunicación con Galicia) y Noroeste de España (comunicación con el País Vasco), tiene 179,5 kilómetros, parte de Chamartín y presenta estaciones en Segovia-Guiomar y Valladolid-Campo Grande. Segovia se introduce así a través del TAV en uno de los corredores de transporte de viajeros más estratégicos de la península. En una posición casi equidistante de Madrid (85 Km., 25-30 minutos en alta velocidad) y Valladolid (95 Km., 30 minutos en tren de alta velocidad) Segovia se encuentra así tensionada por las potentes dinámicas procedentes de la metrópoli central y las dinámicas de la capital castellano-leonesa.

La estación, sobre la línea nueva que transcurre por el sur del municipio, se localiza en el sureste de la ciudad cerca de la Ermita de Juarrillos y a unos 5 km. del centro. (BELLET, 2010)

La cercanía de la metrópoli madrileña lleva tiempo incidiendo en las dinámicas socioeconómicas más o menos cotidianas de la población segoviana. Desde la segunda mitad del siglo XIX, y gracias a las nuevas infraestructuras de transporte y el nuevo orden económico, Segovia comienza a integrarse a las dinámicas que se despliegan en el área de influencia de Madrid. La proximidad entre las capitales y el papel ambivalente que siempre ha desempeñado la Sierra (una barrera para la comunicación, al tiempo que un gran atractivo para la burguesía madrileña) son factores que han alimentado esa histórica relación (BELLET et alt., 2008).

Durante el siglo XX, en especial en su segunda mitad, la intensidad de las relaciones de intercambio con Madrid, relaciones de dependencia del *hinterland*, va en aumento en todas sus facetas, desde las meramente económicas hasta las culturales y, sobretodo las turísticas y residenciales temporales (turismo, actividades de ocio y viviendas de segunda residencia). Pero son las nuevas infraestructuras de transporte construidas en estos últimos 20 años, la autopista a San Rafael y el tren de alta velocidad, las que integran de forma definitiva Segovia a la metrópoli madrileña.

Las dinámicas metropolitanas se hacen sentir con mucha más fuerza con la alta velocidad, pero, a diferencia de lo que sucede en el corredor del Henares o hacia Toledo, sin solución de continuidad geográfica por la presencia de la Sierra. Las relaciones metropolitanas están siendo especialmente intensas con Madrid desde la puesta en marcha de las lanzaderas, convirtiéndose Segovia en un barrio alejado de la metrópoli central.

Los trenes AVE-lanzadera comenzaron a circular entre Madrid y Segovia el 20 de febrero del 2008, con un servicio denominado Avant y seis trenes diarios en cada sentido. Un año después, el 26 de enero del 2009, Renfe amplió el número de servicios con tres trenes que prolongaron el recorrido hasta Valladolid. A mediados del año pasado, el 22 de junio, Renfe comenzó a emplear los AVE-lanzadera en doble composición, lo que permitió a la compañía reforzar los servicios con mayor demanda, al pasar cada tren reforzado de las 282 plazas habituales a un total de 564 plazas. No obstante, esta ampliación supuso que se redujera el número de servicios AVE «tras adaptar la oferta a la demanda», según informó el Ministerio de Fomento.

Tal y como muestra el cuadro 1 son 24 los servicios que cubren la relación Segovia-Madrid, en 30-35 minutos, siendo 14 los correspondientes a los AVE lanzadera. Los servicios se concentran en horarios laborables y están organizados para ir a trabajar a Madrid a

primera hora de la mañana y regresar desde media tarde desde Madrid. Sin embargo, horarios y frecuencias registran no pocas quejas y movilizaciones sociales.

Cuadro 1. Número de servicios en la estación Segovia-Guiomar para la relación Segovia-Madrid

Producto	Segovia-Madrid	Madrid-Segovia
Ave-Lanzadera	7	7
Alvia	4	4
Talgo	1	1
Total servicios	12	12

Fuente: Renfe- operadora – datos para Febrero de 2010

Cuadro 2. Viajeros en servicios de alta velocidad a o desde la estación Segovia-Guiomar

	Febrero 2008-2009	Febrero 2009-2010	Media diaria
Segovia-Madrid	(1) 524.000	590.000	1.616
Segovia-Valladolid		36.000	99
Total servicios AV		626.000	1.715

(1) - 413.960 en servicios AVANT. El resto en producto AVE

Los bonos mensuales en la relación Segovia-Madrid (para viajes de lunes a viernes) registran unas ventas de 760 unidades (durante los meses de invierno) que disminuyen a 600 durante los meses de verano. Estos datos corroboran la gran utilización del tren de alta velocidad de una forma cotidiana desde la oferta de los productos AVANT y después AVE-Lanzadera.

Cuadro 3. El perfil del viajero en la relación Segovia-Madrid

MOTIVO DEL VIAJE	Segovia
Trabajo	33,3
Profesional/negocios	11,8
Estudios	5,9
Compras	-
Vacaciones anuales	-
Puente/fin de semana	7,8
Otros ocio/turismo	7,8
Familiar/personal	31,4
Servicio militar	-
Otros	2,0

Fuente: Dirección de publicidad, estudios e Internet - RENFE

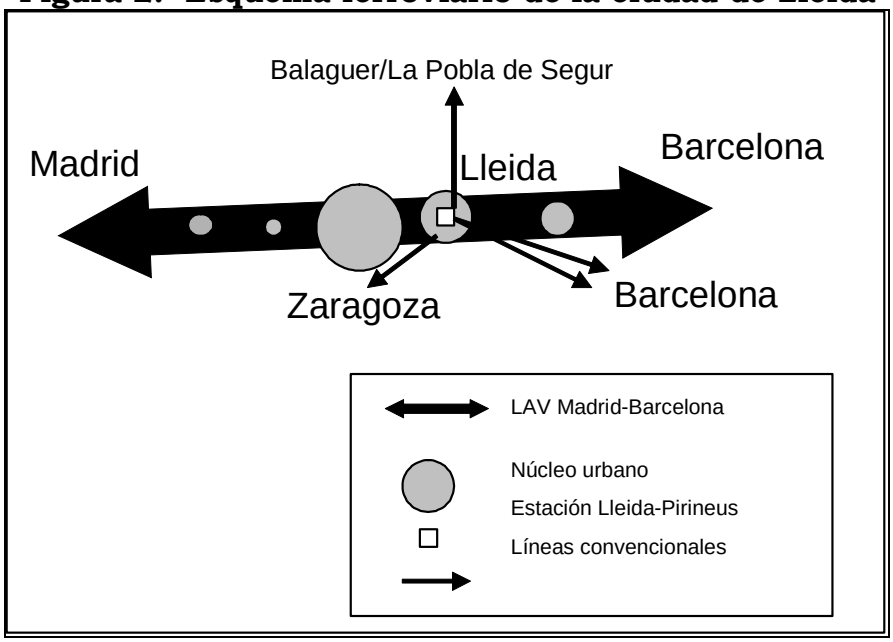
La tipología del usuario debido al precio es bastante diversa. Los motivos laborales y profesionales suelen ser predominantes. Los estudiantes siguen viajando, la gran mayoría, en autobús, por precio y conveniencia de las paradas. El ocio y el turismo representan, como sucede en Toledo, una buena parte de los viajeros que en la muestra suman un 15%.

La llegada del tren de alta velocidad incide así en la integración definitiva de Segovia a las dinámicas metropolitanas que se expresa en una intensa relación de viajeros que se desplazan en esta relación con mucha frecuencia, casi de forma diaria.

6. Lleida-Barcelona, la reciente configuración de una metrópoli laxa

La alta velocidad entró en servicio en la estación de Lleida-Pirineus el 12 de octubre de 2003. Mientras que en Tarragona y Barcelona lo hizo en 2006 y 2008 respectivamente. La estación de Lleida-Pirineus es un nodo intermedio de la LAV. Situada a una distancia equivalente entre Zaragoza (45 min.) y Barcelona (1h. 10 min.), éstas son las dos principales servidas después de Madrid.

Figura 2. Esquema ferroviario de la ciudad de Lleida



La implantación de la alta velocidad en la ciudad aprovecha buena parte de las infraestructuras ferroviarias existentes localizando los nuevos servicios en la vieja estación central, que fue objeto de un intenso proceso

de remodelación, y construyéndose, además, un by-pass en el sureste de la ciudad para los trenes que no tienen parada (BELLET 2002 y 2007).

En la estación de Lleida-Pirineus convergen además de LAV, 4 líneas de media distancia de ferrocarril convencional (de ancho ibérico). Además, la mayoría de los servicios de Larga Distancia que conectan Barcelona con el resto el norte y el centro de la Península realizan también parada en esta estación. Por ello la estación se ha consolidado en un centro intermodal clave en toda la región funcional.

La puesta en marcha de los servicios de AV ha supuesto un incremento sensible del volumen de viajeros de la estación. Así, si un año antes de la puesta e marcha de los servicios de AV el volumen de viajeros diario se situaba entorno a los 2.200, en los últimos años este valor ha superado los 3.500 y se aproxima progresivamente a los 4.000 viajeros/día.

Los servicios AV de Larga Distancia hacia Madrid a partir de 2003 propiciaron que el volumen de viajeros se triplicara y casi cuadruplicara hacia Zaragoza y Madrid, respectivamente. El año 2006 se inaugura el tramo Camp de Tarragona- Barcelona Sants, que permite la relación Lleida-Barcelona Sants en 1 hora (en AVE), 1 hora y 10 minutos (AVANT).

Cuadro 4. Servicios en la estación Lleida-Pirineus para la relación Lleida-Barcelona (Febrero de 2010)

Producto	Lleida-Barcelona	Barcelona-Lleida
Avant	6	6
Ave	11	11
Alvia	5	6
Tren Hotel	2	2
Total	24	24

Fuente: Renfe operadora

En la actualidad son 48 los servicios ferroviarios que aprovechan las infraestructuras de alta velocidad en la relación Lleida-Barcelona Sants, tal y como muestra el cuadro 4. Entre estos, 22 son servicios AVE y 12 servicios AVANT.

Cuadro 5. Viajeros en la relación Lleida-Barcelona. Servicio Larga Distancia (AV y convencional) -viajeros totales

	Origen Lleida		Destino Lleida		Total	
	Lleida - Barcelona	Total LD	Lleida - Barcelona	Total LD	Lleida - Barcelona	Total LD
2007	50.271	270.097	54.585	273.651	104.856	543.748
2008	53.634	277.228	57.990	282.922	111.624	560.150
2009	21.180	112.310	25.053	116.896	46.233	229.206

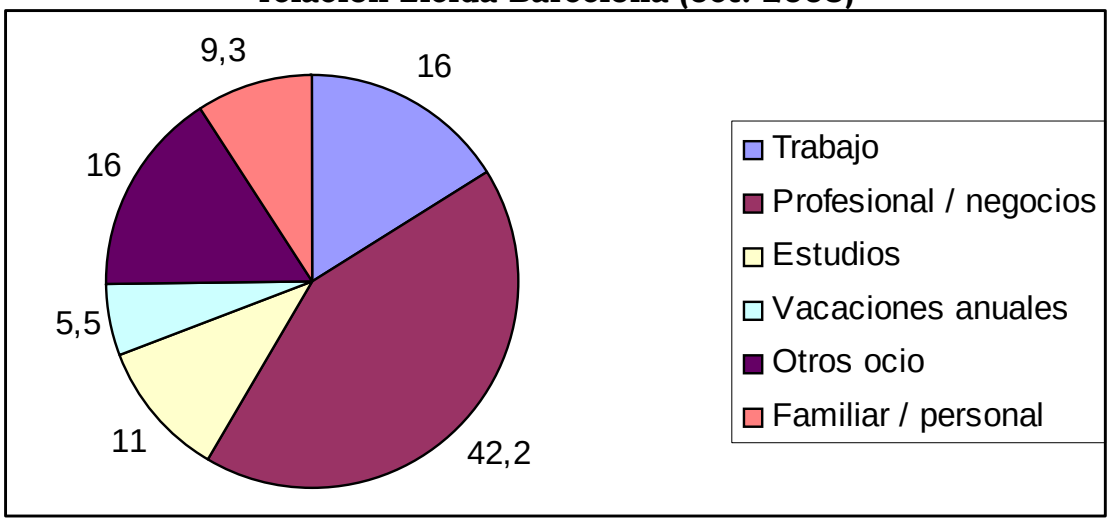
(*) Datos hasta mayo de 2009. Fuente: Renfe operadora

Cuadro 6. Viajeros en el producto AVANT entre las estaciones Lleida-Camp de Tarragona y Barcelona Sants en los dos primeros años de funcionamiento

		Lleida - Barcelona	Camp de Tarragona - Barcelona	Lleida - Camp de Tarragona	Total
Primer año	28/04/2008 - 28/04/2009	373.587	69.104	41.276	483.967
Segundo año	28/04/2009 - 28/042010	395.242	84.334	31.239	510.815
	Total	768.829	153.438	72.515	994.782

Fuente: Renfe operadora

Figura 4. Motivos del desplazamiento (%) en producto AVANT en la relación Lleida-Barcelona (oct. 2008)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de movilidad Enero-Junio 2005 para la estación Lleida-Pirineos. Gabinete Comunicación y RR.EE. ADIF

En abril de 2008 entraron en funcionamiento los AVANT. Éste es un producto de RENFE de alta velocidad en media distancia, con un precio inferior a los servicios AVE. La entrada en servicio de los AVANT ha tenido un significativo éxito en la ciudad de Lleida, especialmente en la relación con Barcelona. Casi el 80% de los viajeros de AVANT en Cataluña realizan el trayecto Lleida-Barcelona (el resto se corresponden a la relación Tarragona Barcelona y Lleida Tarragona). En el producto AVANT una media de 1.083 viajeros al día se desplazaron a diario entre estas dos ciudades durante en el segundo año de funcionamiento.

Según datos de encuesta a viajeros realizada por la propia RENFE operadora en noviembre de 2008, entre los motivos de los desplazamientos en los servicios AVANT en la relación Lleida-Barcelona-Sants dominan las

cuestiones profesionales y negocios (42 %) y las laborales (16%), así como otras motivaciones vinculadas con el ocio (16%).

7. Conclusiones

El tren de alta velocidad (TAV) nació con la vocación de establecer relaciones entre grandes núcleos urbanos distantes entre sí, pero su posterior implantación, las características de los servicios y el uso de la infraestructura ha originado nuevas vocaciones. Así hoy el TAV desarrolla otras nuevas funciones territoriales potenciando los procesos de metropolización en una doble vertiente: la articulación de ciudades más lejanas a la nuevas dinámicas metropolitanas (función regional y supraregional) y la articulación de entornos metropolitanos discontinuos (función metropolitana).

La función metropolitana puede leerse fácilmente a través de los servicios y las dinámicas de los viajeros pendulares que se dan entre Toledo, Ciudad Real y Segovia-Guiomar con Madrid; y entre Lleida y Camp de Tarragona (aunque esta última con menor peso) con Barcelona. Estas ciudades se quedan articuladas con los servicios de ferrocarril de alta velocidad a la respectivas metrópolis centrales en una hora. En el texto se analiza, a través de los casos de estudio de Segovia y Lleida, como va configurándose esta nueva realidad territorial, la metrópoli discontinua, a través del proceso de contracción espacio-temporal.

Bibliografía

BELLET SANFELIU, C. (2002), "El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano", en *Revista de Geografía,* Universitat de Barcelona-Universitat de Lleida-Universitat Rovira i Virgili, núm. 1, pp. 55- 77

BELLET SANFELIU, C. (2007), "El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones en torno al caso español", en RIBALAYGUA, C. (ed), *Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, núm.10, pp.141-156.

BELLET SANFELIU, C. (2010), "Nuevas tecnologías de transporte y metropolización discontinua del territorio. El tren de alta velocidad en Segovia", a *ACE- Arquitectura, Ciudad y Entorno*, Vol. IV, núm: 12, pp-26-42, Barcelona- Universitat Politècnica de Catalunya

BELLET, C.; ALONSO, P.; CASELLAS, A. (2010), "Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España", a *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles,* núm. 52, pp.143-163

BELLET, C. (Dir); ALONSO, P. ;CASELLAS, A.; MORELL, R.; GIL, E (2008), *Los efectos socioeconómicos y territoriales de la llegada del tren de alta velocidad a Segovia*, Caja Segovia, Segovia, pp. 620.

CASTELLS, M (2001): *La era de la información: Economía, Sociedad y Cultura. Vol.1 – La Sociedad Red*, Madrid, Alianza Editorial

FOLGADO, J.A. (2005) *La economía segoviana a principios de siglo XXI.* Segovia, Caja Segovia, Obra social y cultural, Segovia.

GUTIERREZ PUEBLA, J. (2004) "*El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales", en Investigaciones Regionales Asociación Española de Ciencia Regional,* núm.5,pp199-221, Otoño 2004.

KLEIN, O. (2001) *Les horizons de la grande vitesse: le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*. Tesis (Doctorado en Ciencias Económicas, mención en economía del transporte). Lyon, Francia, Université Lumière, Lyon 2. Noviembre de 2001, pp.308. (Inédita)

NEL.LO COLOM, O. (2007): "La tercera fase de metropolitanización en España", en ARTIGUES, A.; , BAUZÀ, A.; BLAZQUEZ, M.; GONZÁLEZ, J. M.;, MURRAY, I. ; RULLÁN, O. (2007), *Los procesos urbanos postfordistas, VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía.* Islas Baleares, 2006

PLASSARD, F. (1992) "L'impact territorial des transports à grande vitesse*", en* DERYCKE, P.H. (coord.) (1992), *Espace et dynamiques territoriales*. Paris, Economica, pp. 243-322.

UREÑA, .J.M., CORONADO, J.M., ESCOBEDO, F., RIBALAYGUA, C. y GARMENDIA, M. (2006): "Situaciones y retos territoriales de la alta velocidad ferroviaria en España". *Ciudad y Territorio*, nº 148, 397-424.

UREÑA, J.M.; MENERAULT, P.; GARMENDIA, M., (2009) "The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective", en *Cities*, vol. 26, núm.5, pp.266-279

ZEMBRI, P (2005): "El TGV, la red ferroviaria y el territorio en Francia". *Infraestructuras y Territorio*, IT, nº 70, 12-19.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

EL ESPACIO CATALÁN TRANSFRONTERIZO: CREACIÓN DE PROYECTO Y REESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL

Mita CASTAÑER
Jaume FELIU
Obdulia GUTIÉRREZ
Departamento de Geografía
Universidad de Girona

1. Introducción

En esta comunicación se presenta el proceso de elaboración, la metodología, reflexiones y conclusiones del *Libro Blanco del Eurodistrito Catalán Transfronterizo*. Este trabajo, realizado entre octubre de 2007 y julio de 2008, fue un encargo de la Generalitat de Cataluña y el Consejo General de los Pirineos Orientales a la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) y a la Universidad de Girona (UdG)[1]. El origen está en la declaración de intenciones para creación del Eurodistrito del Espacio Catalán Tranfronterizo firmada en Céret en 2007 por parte de 25 instituciones de la Cataluña norte y la Cataluña sur.

Las administraciones consideraron como espacio Catalán Transfronterizo aquél constituido por una parte de los territorios históricamente catalanes alrededor de la frontera estatal. Por un lado, las comarcas de la Cataluña del norte, administrativamente dentro del departamento francés de los Pirineos Orientales. Por el otro, las comarcas de la Cataluña del sur pertenecientes a la provincia de Girona, además de la parte barcelonesa de la comarca de la Cerdanya, colindante también con Cataluña del norte.

Uno de los objetivos de las administraciones promotoras del Libro Blanco ha sido la estructuración de un Eurodistrito del Espacio Catalán Transfronterizo. Desde el punto de vista jurídico, el Eurodistrito se enmarca en la legalidad vigente, la del Tratado franco-español de Bayona de 1995, de la legislación francesa sobre el «distrito Europeo» (agosto 2004) y del reglamento de la Unión Europea sobre la «agrupación Europea de Cooperación Territorial» (julio 2006)[2].

---

[1] El estudio fue coordinado por la Mission Opérationnelle Transfrontalière con sede en París, y realizado de forma simultánea en dos idiomas (francés y catalán). Por parte de la MOT participó Olivier Denert, director de proyectos, Jean Rubió y Ludivine Salambo. La participación de la Universidad de Girona vino por parte de la Cátedra de Geografía y Pensamiento Territorial, con los miembros que firman la presente comunicación.

[2] De hecho, existen proyectos u organismos operativos parecidos o próximos a las otras fronteras del Estado francés, especialmente el Eurodistrito "Pamina" entre el norte de la

El estudio tiene como objetivo acompañar la definición y la emergencia de un proyecto de territorio transfronterizo basado en la realidad de un ámbito territorial compartido entre el departamento de los Pirineos Orientales y las comarcas de la provincia de Girona. Debe servir también de base para la creación de una hoja de ruta para que las diversas administraciones elaboren los estatutos del Eurodistrito.

El contenido del Libro Blanco se divide en tres partes. La primera consiste en un diagnóstico transfronterizo completo del territorio que engloba la provincia de Girona y el departamento de los Pirineos Orientales. En concreto, se determinan los puntos convergentes y las diferencias entre un lado y otro de la frontera, el funcionamiento de los territorios, el análisis de los flujos socioeconómicos, la cooperación transfronteriza existente y la visión recíproca de los actores de ambos lados.

La segunda parte consta de un análisis de los retos que se desprenden de las constataciones anteriores y que corresponden a temáticas de cooperación, concretadas en propuestas de proyectos transfronterizos.

Y finalmente, una última parte está dedicada a la gobernanza del proyecto de territorio transfronterizo que implicaría la ejecución del proceso de Eurodistrito.

2. Contexto territorial

El territorio del Eurodistrito acoge 1.117.000 habitantes, 10.247 km² de superficie, 13 comarcas históricas y 453 municipios.

Tabla 1. Datos demográficos

	Superficie (km²)	**Población 2006** (núm. habitantes)
Cataluña Norte	4.116	427.000
Catalunya Sur	6.131	690.500
Espacio Catalán Transfronterizo	10.247	1.117.500

Fuente: INSEE, IDESCAT. *Libro Blanco del Eurodistrito.*

Este espacio presenta una cierta simetría en su configuración física, con una planicie litoral y agrícola (el Rossellón y el Empordà), una zona fronteriza montañosa (Alberas, Vallespir, Conflent y Cerdaña), y una zona interior dividida en valles.

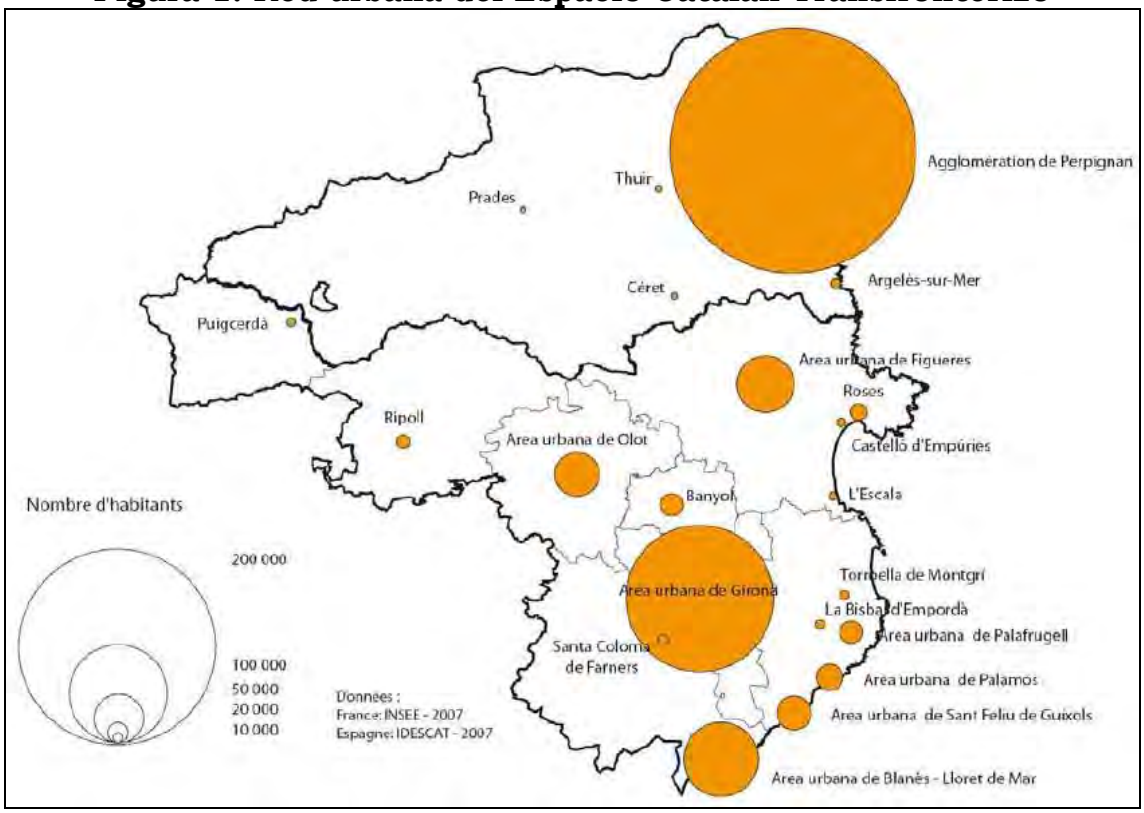
Como unidad, se puede distinguir entre un espacio litoral dinámico, delimitado por los tres principales polos urbanos que son Perpiñán, Figueres y Girona, y una zona considerada más «deprimida», menos poblada y situada en la parte más montañosa del territorio transfronterizo. La franja litoral concentra la mayoría de les áreas urbanas de más de 10.000 habitantes (Canet-en-Roussillon, Roses, Palafrugell, Palamós, Sant

Alsacia y el Palatinato-Mittlerer Oberrhein, pero también por ejemplo la «plataforma transfronteriza» de las Flandes francesa y belga.

Feliu de Guíxols, Blanes-Lloret de Mar). Algunas de estas ciudades forman parte de un sistema urbano consolidado (Canet dentro de la aglomeración de Perpiñán) o en curso de consolidación (Roses en el sistema urbano de Figueres).

La estructura urbana, sin embargo, está mucho más diversificada al lado sur, cosa que no ocurre en la parte francesa donde la aglomeración de Perpiñán es el único centro de referencia en el departamento. En la parte sur, por el contrario, la disposición urbana es policéntrica, en el marco de un sistema urbano catalán también con las mismas características. Aunque en los últimos años Girona ha adquirido un papel fundamental en la región, el policentrismo ha sido y es aún uno de los valores distintivos y positivos de este territorio que presenta un importante número de centros urbanos bien distribuidos, cada uno de ellos con un área comarcal de influencia y con una estructura económica propia. Todas las comarcas gerundenses cuentan con una ciudad o más que se aproxima o supera los 10.000 habitantes, un umbral que puede garantizar una dotación de servicios y de funciones urbanas importante.

Figura 1. Red urbana del Espacio Catalán Transfronterizo



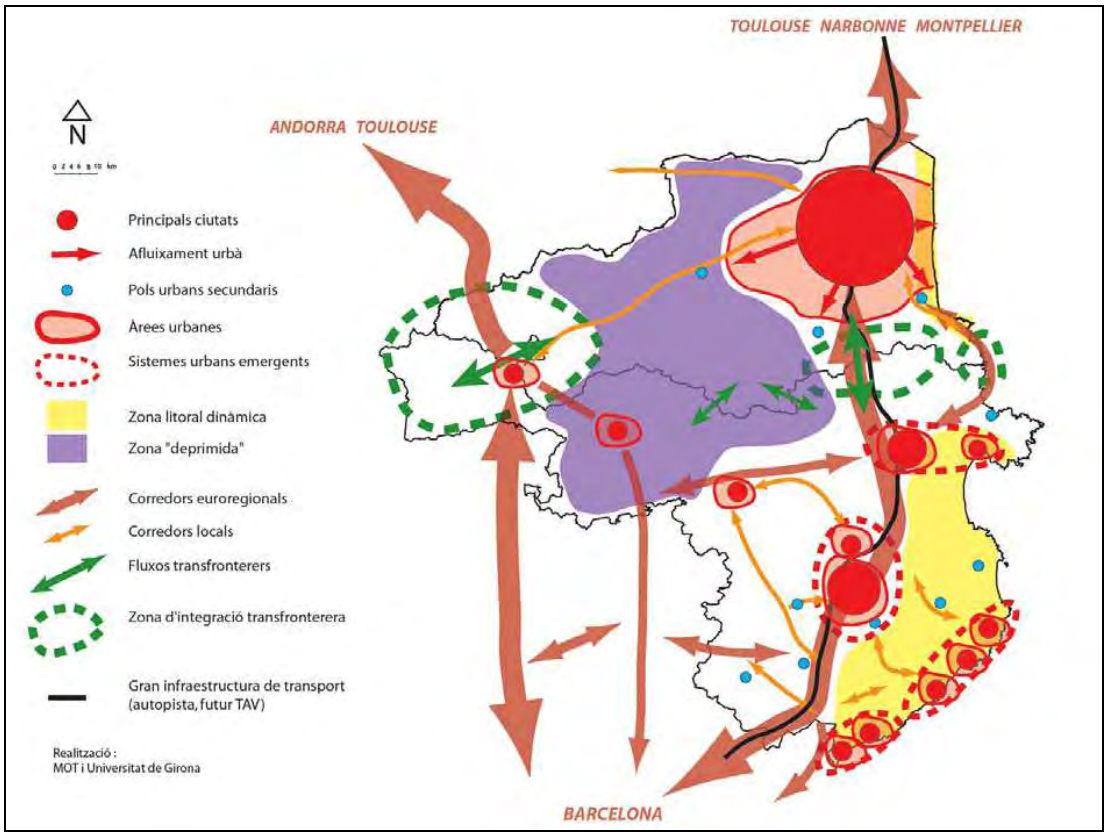
Fuente: MOT-UdG (2008), *Libro Blanco del Eurodistrito.*

Esta diferencia entre el norte y el sur del Eurodistrito no es anecdótica sino fundamental para comprender el funcionamiento de cada vertiente de la Cataluña transfronteriza, de las estrategias de desarrollo y de las tendencias observadas a un lado y otro de la frontera.

La parte sur del espacio transfronterizo también está mejor interconectada, con carreteras secundarias este-oeste y corredores de escala supraregional enlazando las principales ciudades con Barcelona (Puigcerdá, por ejemplo, se sitúa a dos horas por carretera de la capital catalana vía túnel del Cadí). Por el contrario, en el lado norte, aunque Perpiñán y la parte oriental del departamento que entra en su órbita están bien conectados con eje Barcelona-Girona-Montpellier (trazado del futuro TAV), toda la parte cerdana está paradoxalmente más próxima al eje Toulouse-Barcelona que a la capital del departamento.

Los principales ejes de comunicación, de larga distancia, en este territorio son la autopista A9 la Jonquera-el Portús o la N22 a Andorra (eje Toulouse-Andorra-Barcelona). Las vías con una función más de proximidad son la carretera de Cerbera, las carreteras de la Cerdanya, los pasos del Vallespir y la RD900 del Portús.

Figura 2. Esquema del funcionamiento territorial del Espacio Catalán Transfronterizo



Fuente: MOT-UdG (2008), *Libro Blanco del Eurodistrito.*

Las zonas transfronterizas más integradas dentro de todo el espacio del Eurodistrito son básicamente la Cerdaña, el paso del Pertus y el litoral rocoso. Estas zonas son las que mantienen más flujos transfronterizos de proximidad, ya sea per razones profesionales, por compras, ocio, etc. Por el contrario, la zona más «deprimida» es la menos integrada a nivel

transfronterizo, a causa sobre todo de la dificultad de acceso por carretera y la presencia de un relieve que constituye un obstáculo natural para las comunicaciones entre ambos lados de la frontera.

Además de las diferentes municipalidades y escalas administrativas existentes a un lado y otro de la frontera, el territorio transfronterizo está proyectado por un cierto número de documentos de planificación territorial y urbanística: Esquemas de coherencia territorial (SCOT) y Planes locales de urbanismo (AGRADAT) en el lado francés, pero también territorios de proyecto que en ocasiones se superponen a las áreas de planificación, pero con perímetros distinto (el denominado *Pays* y un Parque Natural Regional); y en el lado sur catalán Planes directores territoriales, Planes territoriales parciales, Planes directores urbanísticos y Planes urbanísticos municipales.

La yuxtaposición de distintos perímetros de estructuras administrativas, de documentos de planificación y, finalmente, de proyectos de territorio no dejan de crear una cierta confusión y una gran complejidad en la conducción de las políticas de ordenación del territorio y del desarrollo local.

3. Metodología

En este contexto territorial descrito a grandes líneas, la realización inicial de un análisis y diagnóstico del territorio catalán transfronterizo debía aportar un marco de referencia fiable en el proceso de concreción y posterior gestión del Eurodistrito. Una previa en esta primera fase del trabajo fue el examen de los documentos existentes sobre el ámbito de estudio, para evitar duplicaciones y aprovechar al máximo el material editado. Una constatación fue la existencia de numerosos estudios de análisis a ambos lados de la frontera catalana, pero con la escala transfronteriza prácticamente ausente, testimoniando el recorrido que todavía queda en este sentido. En el análisis estadístico de los dos ámbitos territoriales se constataron también grandes diferencias en la actualización de los datos. En la parte francesa, al estar en un período intercensal, la mayoría de la información se refiere a 1999 y ha quedado prácticamente obsoleta. En cambio, en la parte española existen datos mucho más actualizados ya sea por el censo (2001) o, sobretodo, por la labor de recopilación del Instituto de Estadística de Cataluña (Idescat) en numerosos sectores y ámbitos administrativos.

Una baza metodológica importante del estudio fue el amplio trabajo de campo, que permitió una primera identificación de las temáticas más importantes, de los proyectos ya existentes y de los actores clave del territorio. Este trabajo permitió aprehender físicamente y visualmente el territorio en todos sus componentes, especialmente las zonas fronterizas de paso. Se entrevistaron a más de 50 personas[3] de ambos lados de la frontera. Se consultaron a las administraciones locales de todos los niveles

[3] Puede consultarse la lista en el anexo del Libro Blanco.

y en todo el conjunto del territorio, pero a también los actores socioeconómicos que juegan un papel transfronterizo fundamental en este espacio. Además se tuvo en consideración tanto el ámbito urbano como el rural. Las entrevistas permitieron también informar a los actores sobre el proceso de creación del propio Eurodistrito.

En la segunda parte, y a partir de la diagnosis realizada y del contacto con los actores del territorio, se aplicó un esquema propositivo ordenado jerárquicamente para determinar proyectos de actuación (imagen 3). Después de identificar una serie de constataciones básicas se propusieron unos retos o desafíos que el Eurodistrito debe superar a través de acciones de futuro. El esquema se ramifica hasta la identificación de 13 temáticas y 18 proyectos.

Las temáticas y los proyectos propuestos fueron escogidos según criterios de diversidad temática, de escala (que afectan una parte o todo el ámbito), de los lugares afectados (rurales, urbanos y periurbanos, litoral, montaña), y de los actores implicados. Cabe decir que algunos responden a líneas de relación ya iniciadas entre una parte y otra de la frontera a través de proyectos del programa europeo Interreg entre Francia y España[4], y que por lo tanto interesa consolidar y darles un nuevo impulso y un marco más estable.

Los proyectos establecidos en el Libro Blanco van desde la creación de un observatorio del territorio tranfronterizo, a la implantación de una institución de formación e investigación sanitaria y social, o a facilitar la creación y recuperación de empresas en este espacio. Algunos, como la reflexión sobre la creación de líneas de transporte público, por su interés y necesidad, comportaron ya el impulso de estudios paralelos en el mismo momento en que se realizaba el Libro Blanco del Eurodistrito.

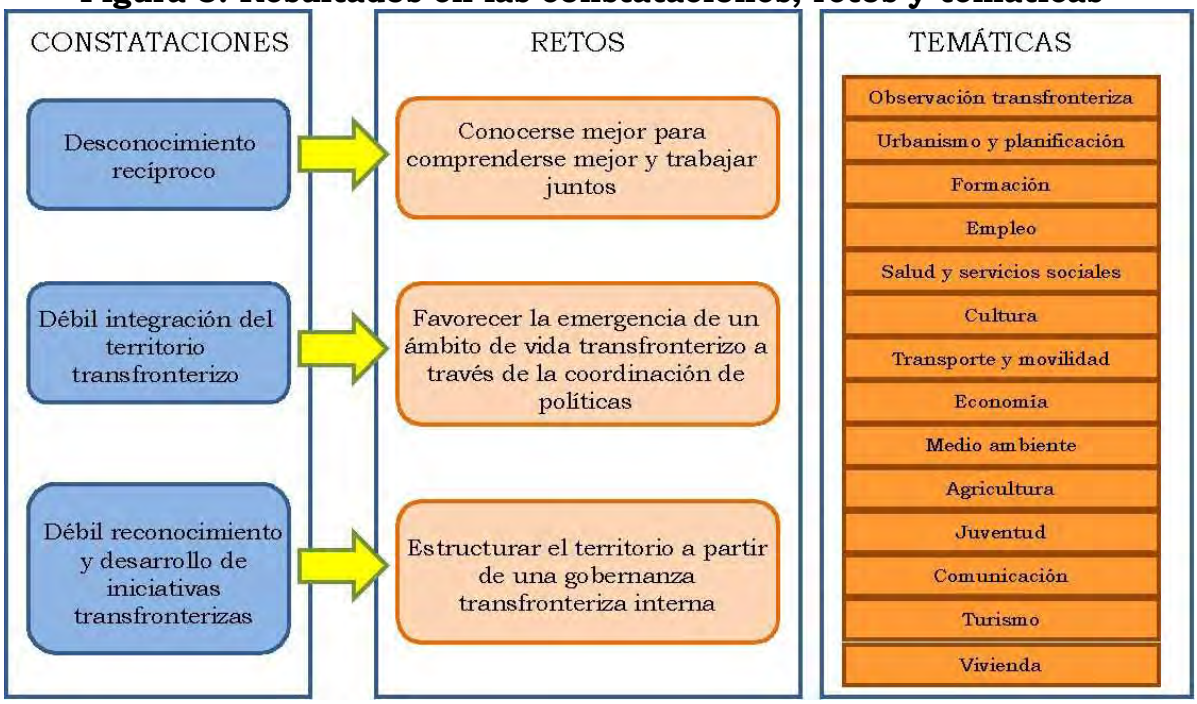
Cada proyecto se describe ampliamente en una ficha donde se detalla la acción y los resultados esperados, el territorio implicado, los socios que pueden participar, el contexto en relación a las ventajas o inconvenientes que pueden existir, la posible fuente de financiación y el calendario previsible.

Finalmente, una tercera fase del estudio tuvo como objetivo obtener una visión global de les inquietudes de los representantes políticos socios de este espacio transfronterizo sobre la posible gobernabilidad, y en concreto de cómo organizar el futuro organismo del Eurodistrito tanto a nivel político, como técnico y jurídico. Para poder recoger las diferentes posiciones de los actores, se elaboró un cuestionario para los representantes de las instituciones asociadas del Espacio Catalán Transfronterizo, es decir, veintitrés destinatarios. La respuesta fue del 90%, lo que indica el interés real en el proyecto del Eurodistrito. Los

[4] En el marco del programa Interreg IIIA Francia-España (2000-2006) se realizaron 51 proyectos dentro del territorio del Espacio Catalán Transfronterizo con un coste total de 46.357.050 euros. Del presupuesto total del programa Interreg IIIA Francia-España, la parte dedicada al espacio del Eurodistrito catalán representó en esa edición el 26%.

resultados de esta última fase constituyen, pues, una sólida base de reflexión para la estructuración jurídica posterior de la gobernanza del Eurodistricte del Espacio Catalán Transfronterizo.

Figura 3. Resultados en las constataciones, retos y temáticas



Fuente: MOT-UdG (2008), *Libro Blanco del Eurodistrito.*

4. Conclusiones del estudio

En este apartado se describen de forma sintética las conclusiones del Libro Blanco.

4.1. Interacciones limitadas que se deben reforzar

A diferencia de otros territorios situados a un lado y otro de la frontera, el Espacio Catalán Transfronterizo se caracteriza por una frontera muy poco permeable para las poblaciones próximas que viven a su alrededor. A pesar de características territoriales a menudo parecidas, una forma distinta de hacer y de desarrollo han hecho evolucionar las dos vertientes de manera diferente en el transcurso de los últimos decenios por lo que la frontera constituye todavía un verdadero obstáculo político o cultural. En este sentido, los flujos de trabajadores fronterizos, poco numerosos, se concentran esencialmente en la Cerdaña, mientras que los flujos relacionados con las prácticas comerciales se sitúan mayoritariamente en el paso del Pertús. La interrelación funcional residencial continúa siendo relativamente débil, lo que explica también la relativa debilidad de los flujos transfronterizos de proximidad.

A pesar de la presencia de la cultura catalana a un lado y otro de la frontera, la lengua es considerada tanto por los actores del norte como del sur una barrera. Si bien muchos franceses de los Pirineos Orientales

entienden el catalán sin necesariamente hablarlo, los catalanes del sur no se encuentran siempre en condiciones de comprender el francés. Sin embargo, el aprendizaje del catalán está mostrando una cierta recuperación en el lado norte y podría volver a representar la lengua de intercambio y de trabajo en el territorio transfronterizo, aunque sin minimizar la importancia del francés o del castellano.

4.2. Legitimidad del Eurodistrito al servicio de la población

Numerosos actores (municipios, agrupación de municipios, comarcas, cámaras de comercio, universidades, organismos públicos, etc.) han sido entrevistados en el transcurso de este estudio. La mayoría de ellos coinciden en reconocer la legitimidad del proceso del Eurodistrito. La escala del proceso parece pertinente y se opina que el Eurodistrito debe jugar el papel de unión y de estimulador de todas las iniciativas transfronterizas en curso y futuras, entidad que hasta ahora faltaba en este territorio. En efecto, hasta hoy, los proyectos transfronterizos promovidos por los diferentes actores del norte y del sur no se han basado en ninguna estrategia transfronteriza global previa. El Eurodistrito tiene que responder a ésta carencia y asumir un papel clave en materia de cooperación transfronteriza.

En todos los casos, los actores interrogados desean que el Eurodistrito no sea una estructura suplementaria sobre un territorio que dispone ya de un cierto número de niveles de administración. Se trata de acompañar las diferentes iniciativas transfronterizas existentes permitiendo que se las integre dentro de una dinámica territorial más amplia. También es importante para el Eurodistrito promover o dirigir proyectos muy concretos, comprensibles para la población que se podrá así identificar mejor con el territorio transfronterizo en donde vive.

La veintena de proyectos identificados en el marco de este estudio pueden constituir un buen soporte para las acciones concretas a establecer, respondiendo a los diferentes retos identificados: mejorar el conocimiento recíproco de los actores a fin de que se puedan comprender mejor y trabajar juntos; favorecer la emergencia de un ámbito de vida transfronterizo a través de la coordinación de las políticas y estructurar el territorio en su gobernanza política interna. Estos proyectos tienen en cuenta la diversidad temática del Espacio Catalán Transfronterizo ya sea en el ámbito de la economía, del trabajo, de la agricultura, del medio ambiente, de los transportes públicos, del turismo, de la cultura, de la salud, etc.

4.3. Voluntad común de gobernanza

Los actores interrogados desean que el Eurodistrito del Espacio Catalán Transfronterizo se dote de un organismo de gobernanza que dé al territorio una visibilidad política fuerte y la capacidad operacional de reforzar la cooperación transfronteriza para un desarrollo concertado.

Las principales misiones de este organismo tienen que ser: la definición de una estrategia transfronteriza que apunte a hacer del Eurodistrito un polo de desarrollo, el impulso de las acciones transfronterizas estructurantes para el Eurodistrito, la creación de una plataforma de intercambios y de un sitio de concertación para los socios del Eurodistrito y, finalmente, el acompañamiento de los promotores de proyectos transfronterizos miembros del Eurodistrito.

Este organismo tiene que representar a los diferentes componentes del territorio transfronterizo (urbano, rural, litoral, montaña, etc.) y a la mayoría de los organismos públicos o de las instituciones de nivel superior, en función de la adecuación de sus competencias con las diferentes acciones a establecer. No obstante, como en numerosos otros Eurodistritos, no se considera que los estados francés y español sean plenamente miembros del organismo de gobernanza (organismo integrado por colectividades territoriales). Los estados son sin embargo susceptibles de ser socios en ciertas acciones, o de tener un papel de observador y/o de facilitador.

La creación de este organismo implica una reflexión sobre las modalidades de asociación de los actores pertinentes, la definición de los criterios de adhesión, así como la representatividad política de los miembros adheridos dentro de la estructura y la contribución financiera a su funcionamiento.

4.4. Una estructura jurídica operativa

El actual proceso de estructuración del Eurodistrito tendría que llevar, según el voto de la mayoría de los actores interrogados, a la creación de una estructura jurídica transfronteriza.

El interés en dotar al organismo de una personalidad jurídica estaría en el poder actuar como un operador único, en disponer de una autonomía económica (presupuesto propio) y ofrecer garantías financieras para la gestión de fondos públicos (fondos estructurales europeos sobre todo), al hacer contratos, responder a llamamientos de ofertas, y tener personal propio. Este organismo realizaría tareas de manera única al servicio de los miembros adheridos. Tendría igualmente la capacidad de llevar a cabo él mismo ciertos proyectos (promotor).

Finalmente, la mayoría de los actores interrogados desean que el organismo de gobernanza del Eurodistrito del Espacio Catalán Transfronterizo pueda tomar la forma de una Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT), más que la de un consorcio. Esta elección se explica por la facultad del AECT de dar una mayor visibilidad política al Eurodistrito a nivel europeo, reunir una colaboración transfronteriza más amplia que el consorcio y, finalmente, poder escoger país para establecer la sede.

5. Estado del proceso

El noviembre de 2008 se presentó el Libro Blanco del Eurodistrito y se aprobó la hoja de ruta hacia el Eurodistrito del Espacio Catalán Transfronterizo en presencia de todos los socios que integran el proyecto. En definitiva, como se ha explicado, se trata de diseñar una estrategia de desarrollo compartida, establecer políticas transfronterizas de carácter vertebrador, crear un lugar de concertación y una plataforma de intercambios pera los distintos actores, asesorar y acompañar a los impulsores del proyectos y dar mayor visibilidad y proyección exterior al conjunto de este espacio.

En noviembre de 2009, fecha en que se cumplía 350 años de la frontera actual, las instituciones que forman parte del proyecto acordaron los estatutos para convertir el Eurodistrito en una Agrupación Europea de Cooperación Territorial.

Bibliografía y fuentes de información

Ajuntament de Figueres, *Efectes socio-econòmics del d'alta velocitat en zones urbanes. Etl TAV a Figueres,* abril 2002.

CASTEX – EY, J.-F., *La Catalogne Nord en quête d'identité*, T.D.O, 2005.

Université de Perpignan / CNRS, *Le TGV Perpignan / Barcelone : quels effets de mobilité ?,* mai 2006.

Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, *Pla director territorial de l'Empordà*, setembre 2006.

HARGUINDÉGUY, J.-B., *La frontière en Europe: un territoire? - Coopération transfrontalière francoespagnole*, l'Harmattan, 2007.

Mission Opérationnelle Transfrontalière y Universidad de Girona, *Llibre Blanc de l'Eurodistricte, per a un futur transfronterer. Missió d'acopanyament de l'Espai Català Transfronterer per a l'elaboració del seu esquema de desenvolupament i ordenació concertada*, Generalitat de Catalunya, Consel General Pyrénées Orientales, octubre de 2008.

Mission Opérationnelle Transfrontalière, *Enjeux fonciers et immobiliers sur les littoraux basque et catalan*, *Partie 2: Le littoral transfrontalier catalan*, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, octobre 2007.

Trésorerie générale de Perpignan, *Etat des lieux du département des Pyrénées-Orientales*, juin 2006.

Syndicat mixte SCOT Littoral Sud/PROSCOT, *SCOT Littoral sud, Rapport de présentation*, « Diagnostic » mai 2005

Syndicat mixte SCOT Littoral Sud/PROSCOT, *SCOT Littoral sud, Rapport de présentation*, « Etat initial de l'environnement » mai 2005

Syndicat mixte SCOT Littoral Sud/PROSCOT, *SCOT Littoral sud, Scénarios de développement, besoin en urbanisation et spatialisation*, novembre 2006.

Pays Pyrénées-Méditerranée, *Diagnostic et analyse stratégique*, Juillet 1999.

Pays Pyrénées-Méditerranée/ Région Languedoc-Roussillon/ Préfecture des Pyrénées-Orientales/ Conseil Général des Pyrénées-Orientales, *Candidature du littoral transfrontalier catalan au patrimoine mondial de l'UNESCO*, 2006.

PINATELLA, Moisès Jordi, *Els conflictes territorials transfronterers entre les Comarques Gironines i la Catalunya Nord, Estudi de base de l'Eurodistricte de l'espai transfronterer català*, febrer 2008.

PNR Pyrénées-Catalanes, *Charte, Diagnostic socio-économique*, mars 2004.

PNR Pyrénées-Catalanes, *Rapport*, mars 2004.

Pays Terres Romanes en Pays Catalan, *Charte de Territoire*, 2004.

MAURY Caroline, *Construire le « Pays Catalan » : Les Dynamiques d'un échange politique territorialisé*, Congrès AFSP Toulouse, 2007.

CCI de Perpignan, *Etude des flux de consommation et des comportements d'achat des ménages des Pyrénées-Orientales*, février 2004.

INSEE : www.insee.fr

IDESCAT: www.idescat.cat

Programa Interreg IIIA España-Francia: www.interreg3france-espagne.org

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

ESTRUCTURAS SOCIOESPACIALES DE LAS CIUDADES MEDIAS DE BASE ECONÓMICA EXPORTADORA EN CHILE: ESTUDIO DE CASOS[1]

Severino ESCOLANO UTRILLA
Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio
Universidad de Zaragoza (España)
Jorge ORTIZ VÉLIZ
Departamento de Geografía
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile (Chile)

Resumen

Las ciudades latinoamericanas han presentado desde los años ochenta, y con mayor intensidad desde la última década del siglo pasado, transformaciones estructurales relacionadas con el proceso de la globalización. Dicho proceso no solamente ha implicado modificaciones económicas en el contexto sectorial, sino que además ha traído consigo repercusiones territoriales, funcionales y socio-espaciales de cierta envergadura, particularmente en aquellos asentamientos cuya base económica lateral se asocia estrechamente a las fuerzas del mercado.

Esta situación se reproduce también en varias ciudades de Chile, toda vez que la apertura de la economía nacional al sistema mundial ha generado cambios en el modelo de organización del sistema urbano, debido al crecimiento de los núcleos intermedios, en especial de aquéllos cuya base económica local descansa en producciones que se han incorporado al mercado mundial.

En el contexto esbozado, en este trabajo se exploran los cambios funcionales y socio-espaciales en tres ciudades que se han constituidos en nodos de hinterland productivos insertados en el mercado mundial: Copiapó (uva de mesa); Quillota (*paltos*, aguacates) y Curicó (fruticultura y vitivinicultura).

Los resultados muestran que la influencia de la globalización es elevada en el grado de especialización de las funciones urbanas, particularmente, las productivas y en menor medida de los servicios de producción y de intermediación. La dinámica poblacional y estructuras sociales también han sido afectadas ya que la ampliación del mercado laboral ha fomentado la inmigración desde diferentes regiones del país, atraída por las oportunidades percibidas de trabajo.

[1] Proyecto FONDECYT N°1071102

1. Introducción

Desde mediados de la década de los setenta del pasado siglo está en marcha un intenso proceso de reestructuración general a escala mundial que se manifiesta en todas las dimensiones fundamentales de la organización social: en la economía, en la cultura, en la relaciones entre los estados, en los modos de consumo… y en otras tantas que conforman la matriz de la vida social de las personas y del funcionamiento de las empresas.

Por encima de la fragmentación de los estudios que abordan estas transformaciones y de la diversidad con que son denominadas (globalización, mundialización, post-industrialización…) persiste la idea del carácter global e interrelacionado de los cambios y su alcance planetario, y la preeminencia de las fuerzas económicas. Asimismo, se destaca la coherencia entre la renovación de la base material y la reestructuración socio-institucional implicadas en el proceso, y que se apoya en las grandes capacidades de las innovaciones tecnológicas aplicadas a la producción, a la distribución y al consumo.

El desarrollo de la globalización depende de numerosos factores, entre otros de las actitudes sociales sobre la misma y de las políticas económicas que adopten los estados.

En Chile, desde mediados de los setenta del siglo pasado, los sucesivos gobiernos han tomado decisiones encaminadas a incorporar a la sociedad y economía nacionales en los sistemas mundiales. De forma paulatina, se han puesto en marcha nuevas medidas reguladoras de la relación capital-trabajo, se ha liberalizado la circulación de capitales, se han privatizado servicios públicos, en especial los urbanos, y se han promulgado otras disposiciones que redefinen la función del Estado en la producción y reproducción social y, por supuesto, su cometido en la planificación y ordenación territorial.

Como resultado, han sido contadas las partes de la sociedad, la economía y el territorio chileno que han quedado al margen de la influencia directa o indirecta del proceso de inserción en la economía mundial. Entre otras manifestaciones del mismo cabe señalar el espectacular incremento de la inversión extranjera directa, y la conformación de un sector exportador "no tradicional", cuyos productos agrícolas, ganaderos, pesqueros y forestales se suman a las tradicionales exportaciones de cobre.

La creciente internacionalización de la economía ha ido acompañada del incremento y diversificación de los flujos de personas, de bienes y servicios, financieros y de información a todas las escalas. La producción y gestión de estos flujos requieren de variadas actividades socioeconómicas que conectan los entornos locales de producción y consumo con el ámbito de lo global.

La articulación institucional, espacial y técnica de los flujos se lleva a cabo a través de redes cuyos nodos fundamentales los ocupan las ciudades. Precisamente, para canalizar la gran magnitud de estos movimientos, las redes urbanas han modificado, de forma selectiva, sus niveles de organización y muchas ciudades han redefinido su posición en las mismas.

En este marco cabe situar la emergencia de *ciudades mundiales*, o la conexión directa de ciudades intermedias con otras ciudades de niveles urbanos superiores situadas incluso en otros espacios nacionales. En efecto, tanto (DE MATTOS, 1999) como STADEL (2000), señalan que son los centros urbanos en especial los de tamaño medio cuya producción de "base económica lateral" es demandada por las fuerzas del mercado, los que se ven más impactados por la mundialización de la economía.

Diversas transformaciones socioespaciales asociados a la globalización en Chile han sido objeto de investigación, especialmente las referidas a cambios en las estructuras sociales, a la renovación de ciertos sectores productivos, o a los impactos causados en las grandes ciudades. En cambio, ha recibido menos atención el estudio de las implicaciones territoriales de la internacionalización económica en las ciudades intermedias de base económica exportadora.

Los efectos de la globalización en las ciudades se evidencian en múltiples aspectos (económicos, en el paisaje, en la estructura urbana), pero en cada caso conforman patrones específicos resultado de la interacción diferencial entre las fuerzas globales y la base socioeconómica local en la que aquéllas se concretan.

El objetivo de este trabajo consiste en describir y valorar algunas implicaciones relacionadas con las actividades agrarias no tradicionales orientadas la exportación en las ciudades de Copiapó, Quillota y Curicó[2]. En particular, se consideran dos componentes socioespaciales importantes en la dinámica urbana general:

1. Por una parte se analiza la distribución de la población ocupada por funciones socioeconómicas, para estimar los tipos y el grado de especialización socio-económica en relación con la agricultura de exportación.
2. Por otra, y en relación con su especialización funcional, se explora el alcance socio-espacial de estas ciudades como centros de articulación de mercados de trabajo.

2. La emergencia del sector exportador "no tradicional" en Chile

El desarrollo de la política económica iniciada a mediados de 1970 en Chile ha consolidado un modelo económico que ancla fuertemente en la economía mundial. Ciertas determinaciones, como la descentralización de la planificación territorial y el mayor grado de autonomía regional de la gestión de los recursos locales, y otras medidas de política agraria (DAVID, DIRVEN Y VOGELGESANG, 2000: 1682-1685), han impulsado el aprovechamiento del enorme potencial agroambiental (suelo, agua, condiciones térmicas) de algunas regiones, que se ha combinado con la disponibilidad de mano de obra agraria barata y de elevada cualificación.

[2] El terremoto que se produjo el 27 de febrero de 2010 en la zona centro-sur del país ha causado graves daños a los cultivos e infraestructuras de la zona vitivinícola de Curicó.

Los agentes privados, con apoyo de las instituciones, han explotado estos recursos mediante la utilización intensiva de tecnología y capital. Las producciones son muy competitivas en los mercados internacionales por su precio, calidad y presentación y por la oportunidad estacional de su llegada a los mercados. Los productos agropecuarios, forestales y pesqueros engrosan un nuevo y dinámico sector exportador "no tradicional" (ARNADE y SPARKSS, 1993; GWYNNEG, 1996; GWYNNE, 1999; BARTON, GWYNNE y MURRAY, 2007). El valor de las exportaciones de este sector se ha multiplicado por 5 entre 1990 y 2008 (2.779 millones de dólares en 1990; 15.605 M de dólares en 2008), lo que ha significado el crecimiento de las exportaciones agropecuarias chilenas en el conjunto mundial, que han pasado del 0,7% en 1990 al 1,2% en 2008 (OMC, 2009).

La pujanza del nuevo sector exportador en algunas regiones y en ciudades como las consideradas en este estudio, ha convertido a las actividades relacionadas con la agricultura orientada a la exportación en el motor de importantes transformaciones locales y nacionales y en fuente de numerosos impactos en la base económica urbana, en la estructura del propio sector agrario (AMIN y FERRANTINO, 1997; MURRAY, 1997), el paisaje rural y urbano, o las condiciones ambientales.

En la Región de Atacama, cuya economía es altamente dependiente de la minería del cobre, la viticultura se ha revelado como una actividad que ha promovido importantes transformaciones económicas y territoriales en la región, cuya importancia se acentúa particularmente en el valle del río Copiapó. El sector agrario ha incrementado constantemente su participación en el PIB regional, que ha pasado desde el 8,6% en 1985 al 16,7% en 2006, y ocupa el segundo puesto tras la minería. Su peso es todavía mayor en la ocupación de la población activa, ya que supone alrededor del 12% de los ocupados en 2006 y 2007. La uva de mesa es el principal rubro de las exportaciones agrícolas, y en 2004 alcanzó el 5% de las exportaciones regionales. La superficie de viñedo de la región ha registrado un crecimiento continuado, al menos desde 1994 (6.296 ha) hasta 2006 (9.197 ha); algo más del 80% de los *parronales* se localizan en la comuna de Copiapó y en la vecina comuna de Tierra Amarilla (Fuente: ODEPA con información de SAG). Predominan las explotaciones medianas y grandes (*fundos* de 300 a 600 ha), muy tecnificadas.

Quillota ubicada en el centro de la Región de Valparaíso, es una ciudad agroindustrial que sufrió la reconversión productiva de su área agrícola, al cambiar sus cultivos tradicionales por cultivos orientados a la exportación (*paltos*: aguacates). Comparando los censos agropecuarios de 1997 y 2007 se verifica que la superficie destinada a este tipo de cultivo se incrementó en un 99%, superando ampliamente la variación regional que fue de un 51%. Este antecedente resulta fundamental a la hora de reconocer la vocación frutícola de la comuna, y el grado de importancia de esta actividad dentro de la región, entidad administrativa cuyo PIB regional del sector agropecuario

varió positivamente de 27.000 millones de pesos en el año 1985 a 243.000 millones en el 2006.

En el centro-sur del país, Curicó sobresale principalmente por la industria de la fruta de exportación (kiwis, manzana) y la producción de vinos de calidad, tanto para la comercialización a nivel nacional como hacia el exterior, estableciéndose grandes corporaciones de vino (Puga, 2009). El incremento de la superficie de viñas y parronales en los 10 años que van del censo de 1997 al de 2007 fue de un 26%, y con una producción vitivinícola que equivale a la tercera parte de la producción del país. El aporte al PIB de la Región del Maule del sector agrario fue de 369.000 millones de pesos al año 2006, cifra significativamente superior si se le compara con los 33.000 millones de pesos del año 1985.

Finalmente, cabe completar el marco del estudio señalando que el crecimiento demográfico reciente de las tres ciudades ha sido continuado, aunque con intensidad distinta en cada caso. Copiapó, con 129.091 habitantes de el último censo (2002), ha registrado elevadas tasas de crecimiento (2,52% entre 1992 y 2002), por encima del promedio nacional (2,46%); Quillota con 75.916 habitantes en 2002, y Curicó con 119.585 en el mismo año, han crecido con tasas más bajas durante el mismo período (1,47% y 1,86% respectivamente). Estos valores han hecho que Copiapó haya escalado puestos en la jerarquía urbana nacional, pues ha pasado del lugar 20 en 1970 al 17 en 2002; en cambio, Curicó no ha variado su posición en este tiempo (rango 21) y Quillota ha descendido del escalón 25 al 30 en los mismos años.

3. Metodología y datos

En este trabajo se han incluido básicamente dos clases de entidades: *personas*, por un lado, y *comunas y ciudades*, por otra. De las primeras se ha considerado el tipo de actividad económica que realizan, y se han referido a las unidades espaciales (comunas, ciudades) incluidas en el estudio.

La actividad económica se ha diferenciado a partir de las categorías de la variable "giro" del Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadísticas (INE, 2002) que proporciona la población ocupada según 60 tipos de actividad económica, más otro para los no clasificados (códigos de actividad económica, revisión 3 a 2 dígitos).

Esta misma tipología se utiliza para identificar las funciones –el trabajo- de las ciudades en la red urbana. Además, se han manejado dos nuevas clasificaciones agrupando las categorías anteriores para reducir su variabilidad: una está compuesta por la nomenclatura del INE, y la otra por tres "esferas de actividad": *producción, intermediación* y *reproducción social* (BECKOUCHE y DAMETTE, 1993), que se adaptan mejor a la realidad del sistema productivo que la tradicional división en sectores económicos.

Un paso previo para obtener los datos censales mediante la aplicación REDATAM-G4 ha consistido en establecer una definición operativa de "ciudad". Se ha considerado como tal al conjunto de los "distritos" (entidad

espacial del censo) de un municipio calificado como "urbanos" en el censo, contiguos o no, que suman más de 5.000 habitantes en 2002. Para cada una de las 193 ciudades así delimitadas se ha contabilizado su población en diversos años y los ocupados en cada categoría de la variable "giro" (se han utilizado datos válidos para 191 ciudades).

La especialización funcional de cada ciudad, y de los grupos de ciudades en relación con el conjunto nacional se ha medido a través del *coeficiente de localización* (QL) con cuyos fundamentos encuentran en la conocida "teoría de la base económica"; su razón matemática se expresa:

$$QL_{ij} = (X_{ij}/X_{i.}) \ / \ (X_{.j}/X_{..})$$

Coeficiente de localización de la actividad *j* en la ciudad *i* (QL_{ij}):

X_{ij}: Ocupados en la actividad *j* en la ciudad *i*

$X_{i.}$: Ocupados en todas las actividades de la ciudad *i*

$X_{.j}$: Ocupados de la actividad *j* en todas las ciudades

$X_{..}$: Valor de la variable X (ocupados) de todas las actividades en todas las ciudades

Los límites del coeficiente de localización son: $0 \leq QL \leq \infty$. Los valores superiores a la unidad en una actividad y ciudad determinadas son indicativos de especialización en relación con la intensidad promedio del conjunto de ciudades; por tanto, es probable que toda o parte de la producción de esa actividad se destine a mercados no locales.

La movilidad intercomunal de los trabajadores se ha obtenido de la variable del censo "lugar o comuna donde trabaja o estudia". De la misma se han discriminado las personas que trabajan de las que estudian y se ha identificado la "rama" y el "giro" en que se encuadran.

Finalmente, se realizaron entrevistas a gestores y técnicos de empresas de cada zona así como a diversos agentes sociales (técnicos de las municipalidades, comerciantes, etc.) para conocer sus opiniones, perspectivas y determinados datos sobre la situación socioeconómica local (trabajo de campo en 2007, 2008 y 2009).

4. La funciones socioeconómicas asociadas a la agricultura de orientación exportadora

La interpretación de los impactos de la agricultura orientada a la exportación ha de tener presente el contexto general de cambio socioeconómico, que se refleja también en la matriz funcional de las ciudades.

La etapa actual, a la que no referimos en este artículo, puede caracterizarse como de "transición funcional", ya que el modelo funcional de las ciudades chilenas registra cambios importantes debidos a la incorporación de actividades características de una "economía de servicios y de la información". Entre los rasgos más sobresalientes de este proceso reorganización funcional urbana sobresalen: 1) el retroceso de la producción, especialmente intenso en algunas funciones, aunque estas actividades mantienen todavía un peso considerable en las economías urbanas; 2) el

avance de la producción inmaterial y de los servicios; 3) el alcance desigual del proceso en cada figura, principalmente en razón de su tamaño, localización geográfica, posición en la red urbana y conexión con los mercados internacionales (Escolano, Ortiz y Moreno, 2007).

El análisis se ha llevado a cabo en tres niveles de resolución creciente: *esferas de actividades, ramas de actividad y funciones*. Esta triple aproximación permite apreciar la importancia general de las actividades agrícolas, por un lado, y descubrir posibles conexiones con otras funciones productivas o de servicios, por otro.

Tabla 1. Coeficientes de localización (QL) por *esferas* y *ramas* de actividad en las ciudades mayores de 5.000 habitantes (2002)

(Habitantes; miles; 2002) **Esfera** / **Rama**	**Gran Santiago** (5.387)	(14) **Áreas urbanas** (100-50)	**Copiapó** (126)	**Quillota** (62)	**Curicó** (93)
A. Agricultura	0,28	***2,63***	***2,40***	***4,92***	***4,47***
B. Pesca	0,06	***1,88***	0,24	0,07	0,04
C. Minas	0,27	***1,33***	***7,35***	1,08	0,05
D. Indust. manufacturera	***1,13***	0,99	0,59	0,61	1,01
F. Construcción	0,86	1,11	1,15	1,03	0,87
Producción	**0,86**	**1,31**	**1,17**	**1,18**	**1,23**
E. Energía	0,92	1,07	1,07	***1,72***	1,00
G. Comercio	1,01	0,93	0,96	1,00	1,15
H. Hoteles	***1,24***	0,66	0,87	0,64	0,77
I. Transporte	1,03	0,86	0,89	0,99	1,07
J. Finanzas	0,96	1,00	0,67	0,71	0,72
K. Activ. inmob. y empres.	***1,40***	0,52	0,97	0,69	0,60
Intermediación	**1,07**	**0,86**	**0,97**	**0,95**	**1,01**
L. Admon. pub.	0,86	1,04	1,13	1,01	0,59
M. Enseñanza	0,91	1,01	1,09	1,07	1,01
N. Salud	1,12	0,80	0,76	0,91	0,75
O. Servicios sociales	1,11	0,84	0,82	0,95	0,79
P. Servicio doméstico	1,15	0,85	0,71	0,78	0,78
Q. Órganos extraterritoriales	1,95	0,14	0,04	0,40	0,00
Reproducción social	**1,03**	**0,90**	**0,91**	**0,93**	**0,81**

Fuente: (Escolano, Ortiz y Moreno, 2007: 44 y ss.)

En la tabla 1 se recogen los coeficientes de localización por esferas y ramas de actividad para el Gran Santiago, 21 áreas urbanas entre 50.000 y

100.000 habitantes, y las tres ciudades en estudio. La composición funcional más avanzada corresponde al Gran Santiago, con cifras más bajas en las actividades de *producción* (excepto en industrias manufactureras) y más elevadas en *intermediación* y *reproducción social* debido a la gran concentración de tareas de servicios y de producción inmaterial. En cambio, el segmento de ciudades intermedias presenta cierto grado de especialización productiva y coeficientes más bajos, incluso que la unidad, en *intermediación* y *reproducción social*.

La estructura funcional de las ciudades de esta investigación es muy similar a la de las ciudades de parecido tamaño demográfico, pero aquéllas difieren de éstas precisamente por su elevada especialización agrícola. En efecto, los QL de la agricultura son muy altos en Quillota y Curicó, y algo más bajos en Copiapó; en esta última ciudad el enorme peso de la minería rebaja la contribución relativa de las restantes ramas. Si a los ocupados residentes en las ciudades sumamos los trabajadores que diariamente se desplazan a las mismas procedentes de otros comunas de la región y los que lo hacen para emplearse en faenas estacionales, entonces queda plenamente confirmada la gran importancia de la actividad agraria orientada a la exportación en el grado de ocupación y en la especialización funcional de las ciudades estudiadas aquí.

La producción agrícola, viticultura y producción de vinos, y fruticultura en este caso, se integra en un *continuum* productivo, de tal manera que otras actividades le suministran insumos en forma de bienes y servicios.

Las conexiones entre las diversas instancias de estas redes (agentes, recursos materiales y de organización) pueden dar lugar a configuraciones muy complejas. Por ejemplo, en la producción y distribución de palta intervienen, además de la fuerza de trabajo fija y estacional, empresas y proveedores de bienes y servicios (maquinaria; abonos; material de embalaje; transporte y redes de frío; servicios aduaneros, fletes, etc.), instituciones y organismos públicos y privados (reguladores; de financiación y fomento; de investigación), y los agentes de las cadenas de distribución hasta llegar a los consumidores finales.

Sin embargo, las innovaciones tecnológicas habidas en los procesos de producción, de distribución y de organización, en particular las relacionadas con las nuevas tecnologías de la información, posibilitan la fragmentación espacial y funcional de las actividades. En consecuencia, algunas actividades que están ligadas funcionalmente a la producción agrícola de estas ciudades (en especial las de servicio), se pueden desarrollar en otros lugares alejados, sobre todo en el Gran Santiago e incluso en otro país.

Mediante las categorías de actividad económica de la variable "giro" se puede estimar con más detalle la especialización funcional de las ciudades y, en cierto modo, la difusión de la influencia de la agricultura en el ámbito socioeconómico local. En la tabla 2 se recogen los QL de las actividades mayores que 1 en alguna de las tres ciudades.

Tabla 2. Coeficientes de localización (QL>1) por actividades (funciones) económicas en 2002

Actividad económica (revisión 3, dos dígitos)	**Copiapó**	**Quillota**	**Curicó**
Agricultura, ganadería, caza y actividades conexas	2,03	4,22	3,8
Extracción de minerales de uranio y torio	7,91	0	0
Extracción de minerales metalíferos	7,3	1,08	0,05
Extracción de otras minas y canteras	7,97	1,07	0,32
Elaboración de productos alimenticios y bebidas	0,46	0,88	2,02
Producción de madera y fabricación de productos de madera y de corcho, caucho, excepto muebles, artículos de paja y materiales trenzables	0,29	0,58	1,51
Fabricación de maquinaria de oficina, contabilidad e informática	0	1,48	0
Suministro de electricidad, gas, vapor y agua caliente	0,94	1,62	1,11
Captación, depuración y distribución de agua	1,39	1,94	0,69
Comercio al por mayor y en comisión, excepto el comercio de vehículos automotores y motocicletas	1,08	1,16	1,67
Alquiler de maquinaria y equipo sin operarios y de efectos personales y enseres domésticos	1,87	0,39	0,65

Fuente: Escolano, Ortiz y Moreno, 2007

Los valores del coeficiente de localización reflejan al menos dos perfiles diferentes. En Copiapó destacan las actividades mineras, pero ni éstas ni la agricultura han impulsado otras funciones de servicios de forma destacada, al menos por encima del promedio de ciudades mayores de 5.000 habitantes; la fuerte presencia de actividades de captación, depuración y distribución de agua así como las de alquiler de maquinaria, se vincula directamente con la minería y la agricultura. En Quillota, la especialización en fabricación de maquinaria de oficina obedece más a la proximidad de Santiago que a las producciones locales. El caso de Curicó es distinto, ya que la orientación de la viticultura hacia la producción de vino para el mercado nacional y para la exportación ha promovido el desarrollo de un pujante conglomerado agroindustrial (bodegas, producción de madera, corcho y otros productos conexos), aunque no se observa la misma

intensidad en la especialización de funciones de los servicios, salvo el comercio mayorista.

La generalización de los datos anteriores permite identificar dos tipos de impacto de la agricultura orientada a la exportación en los entornos socioeconómicos analizados. El primero, que opera en Copiapó y Quillota, adquiere la forma de una implantación socioeconómica relativamente aislada, cuya influencia local se limita a la actividad principal (viticultura, fruticultura) y otras muy relacionadas con la misma, muy centradas en la producción y el movimiento de productos, en tanto que la presencia de servicios, en particular, los servicios avanzados, es muy limitada. El segundo, que se localiza en Curicó, se diferencia del anterior por su mayor alcance y diversidad, ya que su producción vinícola involucra variadas actividades productivas y de comercialización capaces de crear un conglomerado agroindustrial muy dinámico, aunque no es capaz de generar especializaciones funcionales en servicios.

5. La organización regional de los mercados de trabajo

La concentración de población y actividades productivas y de servicios y su diversificación funcional han convertido a Copiapó, Quillota y Curicó en nodos organizadores de los mercados de trabajo regional, por cuanto aquí se ofrecen más oportunidades de trabajo.

En efecto, en el último censo de población se contabilizaron 14.657 inmigrantes a Copiapó, 8.536 a Quillota y 12.526 a Curicó, siendo los principales centros tributarios entidades pobladas de las propias regiones y de las regiones inmediatamente colindantes.

En la tabla 3 y la figura 1 se recoge la proporción de la población ocupada que se desplaza diariamente a trabajar hacia cada una de estas ciudades desde las comunas de sus regiones, así como también desde éstas a sus respectivos entornos.

En la Región de Atacama quienes trabajan en Copiapó provienen principalmente de Tierra Amarilla; Caldera y Vallenar. En Quillota el área de influencia laboral es superior en cuantía de trabajadores y en entidades comunales. Comunas de la provincia de Valparaíso (Quilpué, Villa Alemana , Viña del Mar) y de la propia provincia de Quillota (La Calera, La Cruz, Limache) son los principales lugares de residencia de los trabajadores. En tanto que en la Región del Maule, las entidades que más contribuyen son Molina, Teno, Sagrada Familia, Romeral, Rauco (figura 1).

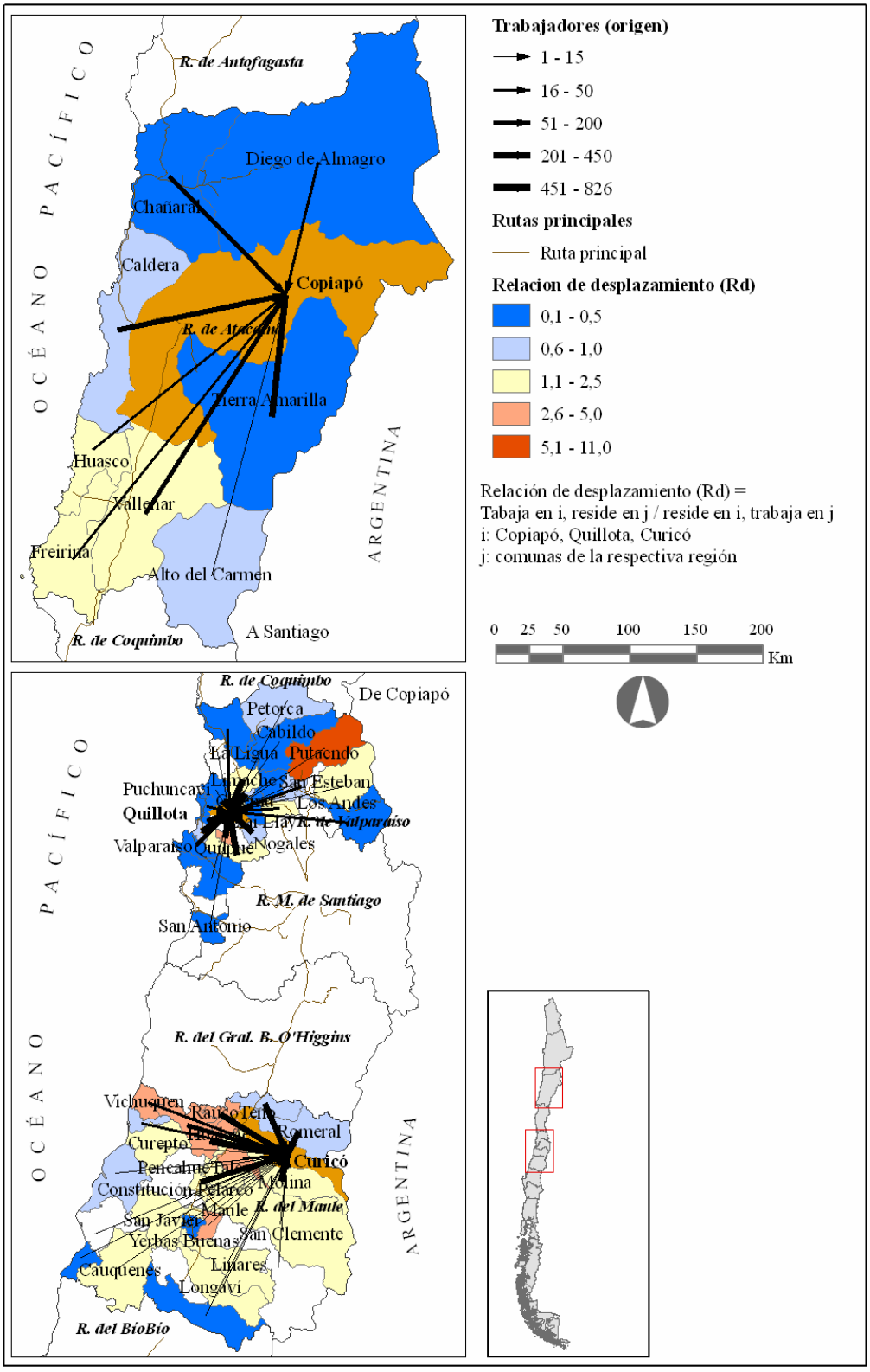
Habida cuenta de que Copiapó, Quillota y Curicó son centros francamente urbanos y con un status administrativo de capital regional la primera, y de capitales provinciales las dos restantes, además de cabeceras comunales cada una de ellas, no deja de llamar la atención la alta participación de trabajadores en la esfera de *producción*. En Quillota y Curicó las actividades agrícolas y agroindustriales concentran más del 50% de los trabajadores en esta esfera, en tanto que en Copiapó lo es la minería al bordear el 40%.

Tabla 3. Actividades de los trabajadores. 2002

Rama de actividad	**Vive en las región, trabaja en**			**Vive C, Q, Cu, trabaja en la región**		
Esfera de actividad	**Copiapó**	**Quillota**	**Curicó**	**Copiapó**	**Quillota**	**Curicó**
1. Agricultura	*63*	*363*	*402*	*394*	*267*	*387*
2. Pesca	7	1	0	47	13	
3. Minas	128	11	3	1.262	206	3
4. Indust. manufacturera	46	315	229	147	389	224
5. Energía	9	96	10	19	50	9
6. Construcción	68	442	133	223	313	129
Producción (%)	***321 (38,4)***	***1.228 (32,9)***	***777 (43,3)***	***2.092 (70,9)***	***1.238 (32,0)***	***752 (43,0)***
7. Comercio	130	645	381	250	741	373
8. Hoteles	15	62	37	33	68	37
9. Transporte	120	262	145	90	282	145
10. Finanzas	6	114	16	5	114	16
11. Activ. inmob. y empres.	106	313	88	252	363	86
Intermediación (%)	***271 (32,4)***	***1.083 (29,0)***	***579 (32,2)***	***630 (21,4)***	***1.568 (40,5)***	***657 (37,6)***
12. Admon. pub.	44	200	58	60	288	58
13. Enseñanza	15	407	99	105	390	96
14. Salud	21	251	54	36	227	53
15. Servicios sociales	18	96	48	20	58	47
16. Servicio doméstico	40	158	93	7	102	86
17. Órganos extraterritoriales	0	0	0	0	0	0
Reproducción (%)	***244 (29,2)***	***1.425 (38,1)***	***440 (24,5)***	***228 (7,7)***	***213 (27,5***	***340 (19,4)***
Total	**836**	**3736**	**1801**	**2.950**	**3.871**	**1.749**

Fuente. INE. Censo de población 2002. Elaboración propia

Figura 1. Movimiento diario de trabajadores hacia Copiapó, Quillota y Curicó desde las comunas de sus respectivas regiones. 2002



Si se tiene en cuenta ahora la población que desde estos centros se orienta a otros lugares de sus respectivas regiones, se puede observar que desde el punto de vista de las actividades económicas que desempeñan, el modelo que componen apenas difiere del patrón anteriormente descrito, ya que es nuevamente la esfera de *producción* la que concentra una proporción importante de empleados.

Mención especial merece Copiapó. Por un lado, porque son más los trabajadores que salen a los que llegan a trabajar a ella (2.950 frente 836), y por otro lado, porque los ocupados en minería representan el 60,3% del total de los activos en producción y el 42,8% del total en todas las actividades económicas. La Refinería de cobre de Paipote en la comuna aledaña de Tierra Amarilla y el centro cuprífero de El Salvador en la comuna de Diego de Almagro, son los principales destinos de estos trabajadores. A su vez no deja de ser importante el volumen de empleados en la actividad agrícola ya que el valle del Copiapó es uno de los principales centros de producción de uva de mesa de exportación del país.

Las relaciones de trabajo diario con el Gran Santiago pueden ser expresivas de la separación espacial de las funciones de producción (que se localizan en las regiones de Atacama, Valparaíso y del Maule) de las de servicios, especialmente de los "servicios avanzados". La creación de una red de aeropuertos regionales y las buenas comunicaciones terrestres con Quillota posibilitan los desplazamientos. Diariamente más de 400 trabajadores se dirigen desde Quillota a la metrópoli, 126 lo hacen desde Curicó y 42 desde Copiapó. En dirección inversa, de la capital hacia estas ciudades, los flujos son muy significativos hacia Copiapó (79 personas) y menores hacia Quillota y Curicó (alrededor de 20 trabajadores en ambos casos).

6. Conclusiones

El desarrollo de las actividades agrarias orientadas a la exportación ha impulsado la diversificación y fortalecimiento de la base económica local de las ciudades estudiadas, al tiempo que ha promovido cambios en la estructura de los mercados laborales, en la organización espacial y funcional de los usos del suelo, en la morfología urbana, y en las condiciones ambientales locales, entre otros aspectos.

Los análisis llevados a cabo en este artículo sobre las funciones urbanas y los mercados laborales diarios, permiten sustentar las consideraciones siguientes.

Como rasgo general, se puede afirmar que la agricultura orientada a la exportación ha ampliado y reforzado la base económica de Copiapó, Quillota y Curicó, principalmente por medio de la creación de puestos de trabajo directos en el propio sector, y también con otros puestos indirectos en actividades del comercio y de los "servicios comerciales". No obstante, cabe señalar que en gran parte se trata de trabajo no especializado y de carácter

temporal; una parte mínima de las ocupaciones son de elevada cualificación, como corresponde a actividades altamente tecnificadas.

Las oportunidades de trabajo que surgen en estas ciudades generan movimientos estacionales y diarios de trabajadores que hacen de éstas centros articuladores de los mercados regionales de trabajo.

Los datos relativos a la especialización funcional de las ciudades muestran que los impactos de las nuevas actividades agrarias tienen un alcance diferente en cada ciudad; se pueden distinguir dos tipos o modelos de inserción de las mismas en la economía y sociedad locales:

En el caso de Copiapó y Quillota, la viticultura y fruticultura han acentuado la importancia del sector agrario y han creado demandas en el comercio y servicios tradicionales pero no parece que hayan inducido el desarrollo de otras actividades, especialmente de servicios avanzados.

En cambio, en Curicó la producción vinícola ha dado lugar a notables efectos de "conglomerado", que han formado a un tejido regional de actividades agroindustriales y de servicios muy potente y dinámico.

Desde el punto de vista de las sociedades locales la formación de modelos similares a este último es más conveniente, pues no sólo posibilita mayor autonomía en el uso de los recursos sino que también demanda más trabajo local.

Bibliografía

AMIN, S. y FERRANTINO, M. (1997). "Export diversification and structural dynamics in the growth process: The case of Chile". *Journal of Development Economics* 52 (2), 375-391.

ARNADE, C. y SPARKS, A. (1993). "Chile's agricultural diversification". *Agricultural Economics* 9 (1), 1-13.

BARTON, J. R., GWYNNE, R. N. y MURRAY, W. E. (2007). "Competition and co-operation in the semiperiphery: closer economic partnership and sectoral transformations in Chile and New Zealand". *The Geographical Journal* 173 (3), 224-241.

BECKOUCHE, P. y DAMETTE, F. (1993). "Une grille d'analyse globale de l´emploi". *Economie & Statistiques* 270, 37-50.

DAVID, M. B. D. A., DIRVEN, M. y VOGELGESANG, F. (2000). "The Impact of the New Economic Model on Latin America's Agriculture". *World Development* 28 (9), 1673-1688.

DE MATTOS, C. (1999). "Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo". *EURE* XXV (76), 29-56.

ESCOLANO, S., ORTIZ, J. y MORENO, R. (2007). "Globalización y cambios funcionales recientes en las ciudades del sistema urbano chileno". *Cuadernos Geográficos* 41 (2), 33-60.

GWYNNE, R. N. (1996). "Direct foreign investment and non-traditional export growth in Chile: the case of the forestry sector". *Bulletin of Latin American Research* 15 (3), 341-357.

GWYNNE, R. N. (1999). "Globalisation: commodity chains and fruit exporting regions in Chile". *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geographie* 90 (2), 211-225.

INE (2002). *Censos de población y viviendas (varios años)*. Instituto Nacional de Estadísticas.

MURRAY, W. E. (1997). "Competitive global fruit export markets: Marketing intermediaries and impacts on small-scale growers in Chile". *Bulletin of Latin American Research* 16 (1), 43-55.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL del COMERCIO (OMC) (2009). *Estadísticas del comercio Internacional, 2009*, OMC, Ginebra. Disponible en: http://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2009_s/its09_toc_s.htm

PUGA, C. (2009). *Impactos de la globalización económica en las ciudades intermedias: especialización agroindustrial y la evolución de los servicios de producción avanzada y mano de obra en Curicó*. Memoria de Título. Escuela de Geografía. Universidad de Chile, 87 pp.

STADEL, C. (2000). "Ciudades medianas y aspectos de la sustentabilidad urbana en la región andina". *Espacio y Desarrollo*, 12, 25-43.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

EL PROCESO DE METROPOLITANIZACIÓN REGIONAL EN CATALUÑA INDUCIDO POR LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE[1]

Jaume FELIU
Mita CASTAÑER
Departamento de Geografía
Universidad de Girona

1. Introducción

Las infraestructuras de transporte son uno de los factores decisivos que permiten la articulación del territorio y la extensión de las dinámicas urbanas. En los últimos años, Cataluña está viviendo una acelerada fase de planificación y construcción de nuevas infraestructuras que no tiene parangón con ninguno de los decenios anteriores. Por ejemplo, el *Pacte nacional per a les Infraestructures* de 2009[2], propone una inversión de 100.000 millones de euros hasta 2020 y supone la ejecución, en varias fases, de un gran número de infraestructuras de transporte que cambiarán, de realizarse, las dinámicas urbanas o metropolitanas del territorio catalán.

Sólo en referencia a la red ferroviaria se prevén más de 1.000 km. de nuevas vías. La gran mayoría tendrán un efecto directo sobre la movilidad de la región metropolitana de Barcelona. Otras ayudan a articular las áreas urbanas de las ciudades intermedias catalanas. Y otras están llamadas a modificar drásticamente las relaciones interurbanas, a nivel regional, existentes en la actualidad. Éste es el caso de las líneas ferroviarias de alta velocidad, que formarán una red constituida por la línea entre Lleida-Barcelona-frontera francesa, el corredor mediterráneo y el eje transversal ferroviario.

La hipótesis de esta investigación, de carácter especulativo, se refiere especialmente a esta última red y plantea la posibilidad que en los próximos años se produzca en Cataluña un avance decisivo en la integración funcional metropolitana a escala regional, gracias a la mejora de la accesibilidad producida por la red infraestructural de alta velocidad, entre otros factores. Como resultado, la nueva región metropolitana tendría una extensión mucho más amplia que la actual y una configuración más discontinua del territorio causada por una accesibilidad desigual,

[1] Síntesis del capítulo de Feliu, J.; Castañer, M. (2010, en prensa), "Metropolitanización regional a partir del tren de alta velocidad: una prospectiva para Cataluña", en Feria, JM.; Albertos, JM. (eds.), "La ciudad real en España: procesos urbanos y metropolitanos en la primera década del siglo XXI", Thomson-Civitas.
[2] Documento de carácter estratégico. Consúltese en: http://www.gencat.cat/especial/pni/

policéntrica, entre las mayores ciudades catalanas. Pero la accesibilidad no es una condición suficiente, aunque sí necesaria, para la creación de una red de ciudades con una alta integración metropolitana, de características más o menos policéntricas. Hay otras condiciones que se desglosarán en este escrito y que pretenden defender esta hipótesis.

2. Estado de la cuestión

No existe una extensa literatura científica, en el ámbito de los efectos urbanos y regionales del TAV, que haya reflexionado de forma genérica sobre las consecuencias de la unión de una o varias ciudades en un corredor de alta accesibilidad regional. Aún y así, existen un buen número de ejemplos europeos de corredores de esta tipología.

En cuanto a reflexiones desde un punto de vista teórico, BLUM et al. (1997) han examinado la integración económica en una nueva región funcional a corto, medio y largo plazo en términos de organización económica espacial. Desde el punto de vista de la economía, las inversiones en alta velocidad son vistas como un instrumento para integrar mejor los mercados aislados parcialmente, reduciendo el monopolio, rebajando los precios y ampliando las opciones, forzando así a las empresas con economías de escala a incrementar la producción y la competencia entre ellas.

A corto plazo, deberíamos esperar dos efectos cuando pequeñas regiones funcionales se integran para formar una mayor región funcional. En primer lugar, el incremento de la intensidad de tránsito y, en segundo lugar, un crecimiento económico en la región estimulada por la extensión de los mercados de trabajo y de servicios. Un efecto a corto plazo es el decrecimiento generalizado de los costes del *commuting* como resultado de la construcción del la línea AV. Esto conduce a un incremento de los desplazamientos en ambas direcciones y una mayor producción total en la mayoría de industrias. A corto plazo se espera también una mayor integración de los consumidores en las actividades de compra o culturales y de ocio.

A medio plazo podríamos esperar que ciertos grupos de trabajadores escojan cambiar de residencia en vez de continuar desplazándose. Podríamos esperar también que ciertos grupos de empresas cambien su localización dentro de la región o del corredor para aprovechar las ventajas de la mejor accesibilidad.

Finalmente, a largo plazo, el TAV puede conducir a un patrón de localización completamente nuevo con mayores volúmenes de tránsito, en términos cuantitativos, y con cambios en los patrones de viaje, en términos cualitativos. Pero la predicción a esta escala temporal se presenta muy complicada, ya que deberíamos esperar una reacción no-lineal con consecuencias impredecibles (BLUM et al., 1997).

Efectivamente, las consecuencias socioeconómicas y territoriales del TAV son más impredecibles cuanto más nos alejamos en la escala temporal

(y podríamos ampliarlo también a la escala territorial). Ésta es una de las conclusiones que han develado numerosos estudios empíricos sobre las consecuencias del TAV en Europa.

De las experiencias estudiadas desde los años ochenta hasta hoy, podemos extraer ciertas conclusiones comunes que van en el sentido de no simplificar la relación infraestructura-territorio. En primer lugar, la sola existencia de la nueva infraestructura no garantiza unas consecuencias en el territorio, sino que deben darse unas características adecuadas en el servicio de alta velocidad en términos de tiempo de recorrido, frecuencia de trenes, precio, puntualidad, intermodalidad eficiente, etc. que permitan una accesibilidad realmente mejorada entre las ciudades que une la infraestructura. Así mismo, debe existir una cierta masa crítica de pasajeros para que sea rentable la existencia de estos servicios, que depende de la población de las diversas ciudades (así como de los servicios y las actividades que ofrecen) y de una red secundaria de transporte eficiente e interconectada.

En segundo lugar, los efectos socioeconómicos del TAV dependen, en buena parte, de cual era la dinámica preexistente en aquel territorio. Si entre dos ciudades se daban anteriormente ciertas relaciones comerciales o de negocios, el TAV permitirá el aumento de estas relaciones o la atracción de empresas. Si en cambio no existían dinámicas comunes, el TAV difícilmente las creará. Esto supone, por lo tanto, que el TAV no crea dinámicas socio-económicas nuevas sino que acelera las tendencias existentes o, en otros términos, “el TAV mueve aquello que ya se movía” (BELLET 2002).

En tercer lugar, los sectores económicos que se ven favorecidos por el TAV, que crean sinergias con el nuevo servicio de alta velocidad, están relacionados con el terciario avanzado, como los servicios de negocio, turismo urbano, actividades de ferias y congresos o educación, formación e investigación. Son los sectores que algunos han llamado "*infotainment*" (BERG y POL, 1998), una mezcla de "*information*", "*communication*" y "*entertainment*", propia de las economías avanzadas. Y esto se reflejará, obviamente, en los usuarios de los servicios de AV.

Finalmente, la voluntad y la capacidad de los actores de liderar estrategias económicas y territoriales es un factor crucial para los procesos de desarrollo local en relación al TAV (FELIU, 2007). Por un lado, se puede producir un salto hacia una nueva fase de desarrollo si los actores locales reciben la nueva infraestructura como un factor de potenciación de sus oportunidades y de aprovechamiento de sus recursos endógenos. Por otro lado, los actores supralocales pueden aprovechar la nueva infraestructura para reordenar las dinámicas territoriales y favorecer una nueva articulación urbana a partir de principios como el equilibrio y la cohesión territorial a partir de políticas diversas en materia de transporte o económica.

Por lo tanto, y teniendo en cuenta lo inmediatamente anterior, si

queremos estudiar las posibles consecuencias del TAV para un conjunto de ciudades dentro de una región que pueden tender a estar más integradas, dentro de tiempos de recorrido metropolitanos, tendremos que analizar varios aspectos: (a) la accesibilidad que permite el nuevo servicio AV, (b) cuales son las tendencias poblacionales en curso en el territorio y que pueden verse amplificadas con el TAV, (c) que dotación económica e infraestructural tienen las ciudades para crear sinergias con el TAV y erigirse como polos de desarrollo, (d) que reacción tienen los actores locales frente el TAV, (e) que estrategias realizan los actores supralocales. Son precisamente estos aspectos los que serán estudiados para el caso catalán y la red de trenes de alta velocidad que se está configurando a corto y largo plazo.

3. Prospectiva del territorio catalán

3.1. El TAV y la nueva dimensión en la accesibilidad de las ciudades

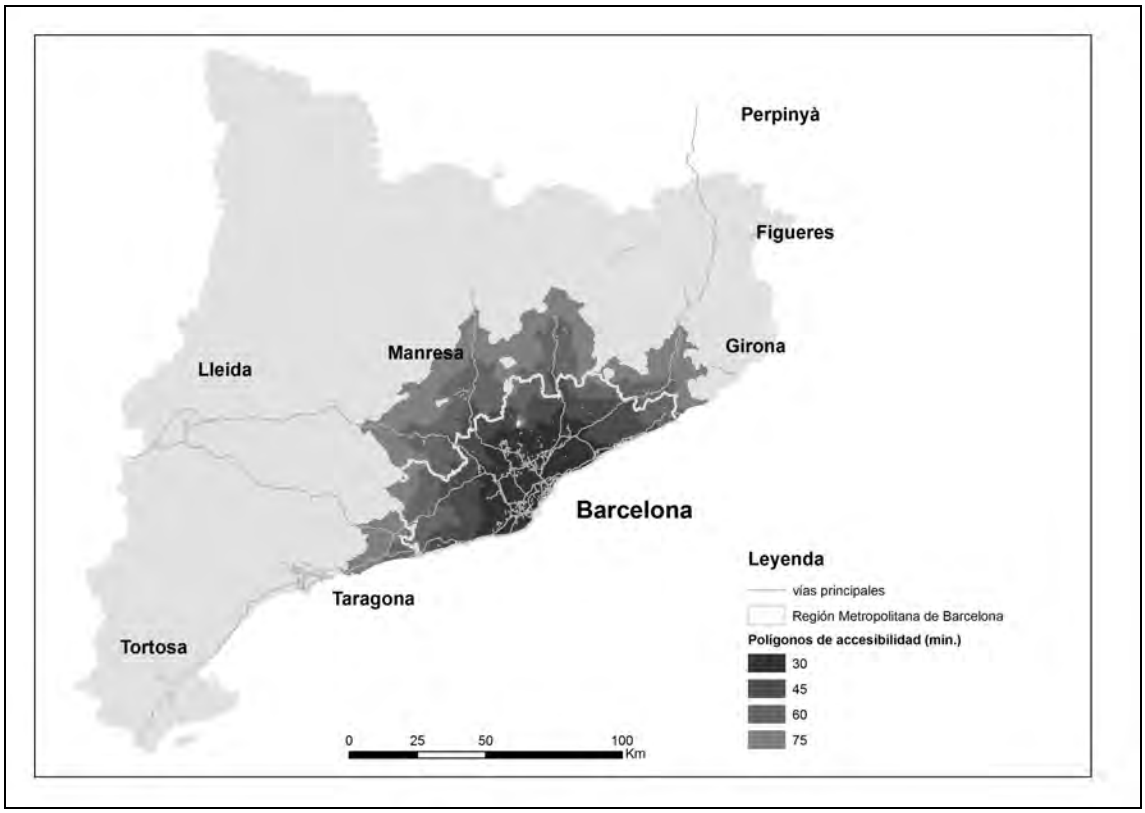
En Cataluña se ha producido históricamente una concentración importante de las infraestructuras de transporte en la región metropolitana de Barcelona y, dentro de ésta, especialmente en su núcleo más densamente habitado. El resto de Cataluña dispone de una dotación notable de infraestructuras en los corredores geográficos donde han transcurrido históricamente las principales vías, como el corredor prelitoral que atraviesa el Pirineo hasta el Camp de Tarragona y discurre paralelo al mar en dirección a Levante, o el corredor de la depresión central hacia la Península Ibérica. También en los valles que penetran hacia el interior desde Barcelona, o en las áreas litorales, se han concentrado una importante cantidad de infraestructuras (ver mapa 1).

Esta dotación que se ha configurado desde la capital catalana, de tipo radial, ha permitido una accesibilidad homogénea a todo un territorio que ha favorecido, a su turno, la creciente difusión de la influencia metropolitana de Barcelona, también homogénea, hasta territorios relativamente amplios. Esto es lo que nos muestra el mapa 1, es decir las áreas cubiertas por diferentes polígonos de accesibilidad según diferentes tiempos de recorrido (de 30, 45, 60 y 75 minutos), unos tiempos que pueden considerarse probables para la creación o la consolidación de flujos de movilidad cotidiana, obligada y no obligada.

Ésta ha sido la situación hasta la actualidad, hasta que no han entren en funcionamiento los nuevos servicios de transporte que cubren la movilidad cotidiana, de ámbito regional, en unos tiempos muy rápidos y que, por consiguiente, cambien el mapa de la accesibilidad en Cataluña. Para mostrar las diferentes fases de la accesibilidad, según los tempos constructivos del TAV, hemos calculado los polígonos de accesibilidad para varios escenarios de futuro: 2012, 2026 y 2040. Para este efecto se ha

utilizado una red viaria de Cataluña[3], y se han añadido los tramos de alta velocidad que corresponden a cada escenario[4].

Figura 1. Accesibilidad por la red viaria catalana anterior a la construcción del TAV



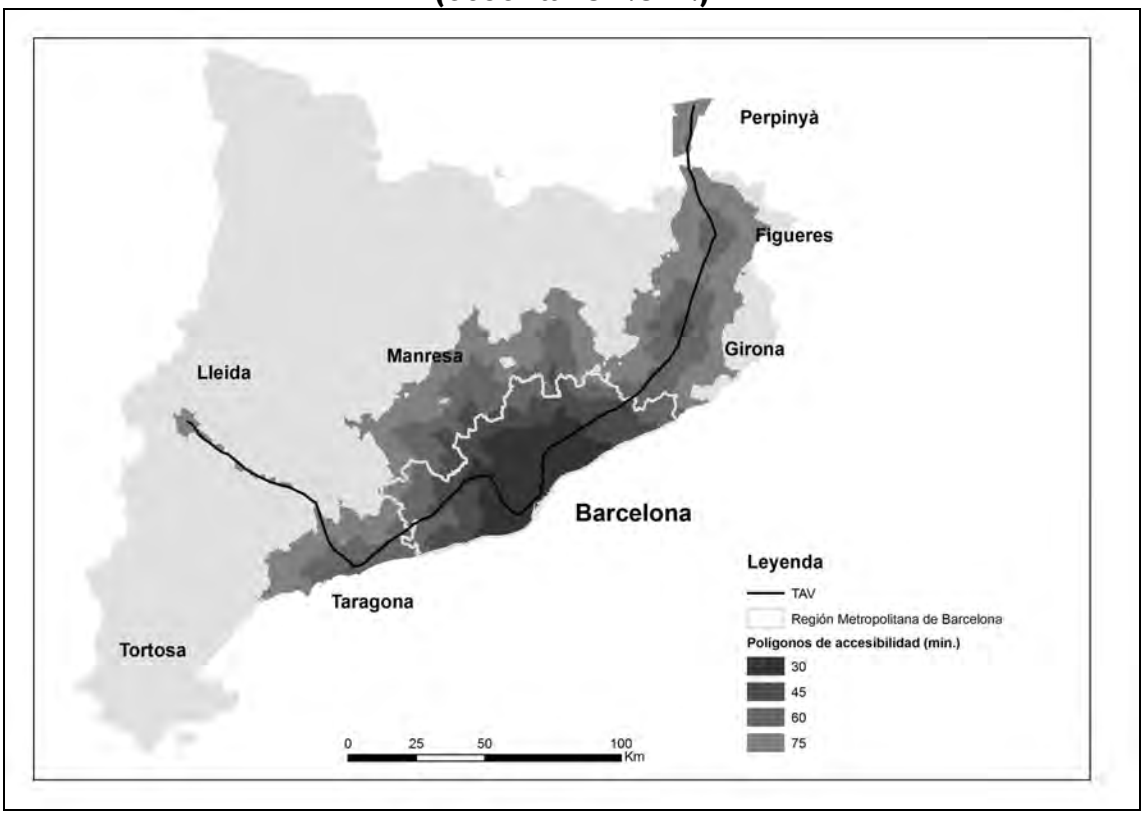
Fuente: elaboración propia

En términos de accesibilidad, la construcción del tren de alta velocidad supone y va a suponer un cambio substancial en el tiempo de recorrido entre las ciudades que dispondrán de estación TAV y sus territorios inmediatos. Los tiempos y estructuras de recorrido de tipo metropolitano (bidireccionales y complementarios) se van a ampliar sensiblemente para abarcar la casi totalidad de ciudades intermedias catalanas, como veremos, en su situación final.

[3] Una red topológicamente construida, elaborada por el Departament de Política Territorial y Urbanisme de la Generalitat de Catalunya con datos actualizados hasta octubre de 2008.

[4] El punto de calculo de los polígonos se ha localizado en la Plaça de les Glòries de Barcelona. El software utilizado para el cálculo ha sido la extensión Network Analyst de ArcGis. Se ha calculado la impedancia en minutos de recorrido a partir de la longitud de cada arco según la categoría de cada vía. Se ha previsto un coste de transbordo TAV-red viaria de 4 minutos en cada estación. Nótese que la falta de desarrollo de la red en la parte francesa dificulta unos resultados satisfactorios para Perpiñán.

Figura 2. Accesibilidad después de la construcción del TAV (escenario 2012)

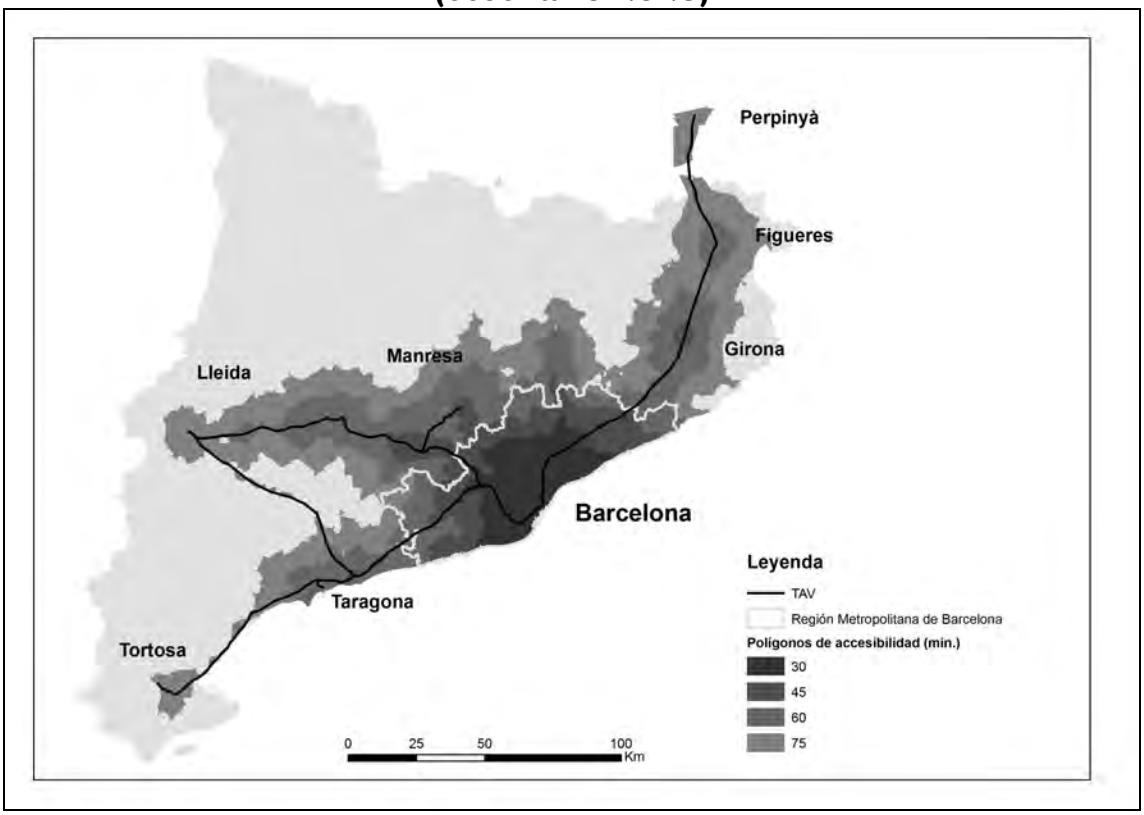


Fuente: elaboración propia

En un primer estadio, la accesibilidad en 2012 va a suponer un cambio rotundo en los tiempos de acceso a Barcelona desde los territorios que aparecen ahora tramados en el escenario 2012 (mapa 2), es decir los correspondientes al eje de Barcelona a Perpiñán (incluyendo las áreas urbanas de Girona y Figueres), el área urbana del Camp de Tarragona (con ciudades como Tarragona, Reus, Valls) y la ciudad de Lleida (estos últimos ya en servicio desde 2008). Como se observa se crean con el TAV unas áreas de accesibilidad desigual, polares, alrededor de aquellas ciudades servidas por una estación TAV.

En un segundo estadio, se añadirá a la red TAV, por un lado, parte del eje transversal ferroviario hasta Manresa con una unión entre Igualada y Martorell y, por el otro, el trazado del corredor Mediterráneo (mapa 3). Esto va a permitir un aumento importante de la accesibilidad a muchas ciudades del eje transversal entre Barcelona y Lleida debido a las múltiples estaciones previstas (Martorell, Igualada, Manresa, Cervera, Tàrrega y Mollerussa). La accesibilidad de Tarragona se verá también reforzada por la construcción de un ramal hasta la ciudad. Finalmente, el área de Tortosa y Amposta verán también mejorada su accesibilidad con Barcelona, entrando dentro de tiempos de recorrido metropolitanos.

Figura 3. Accesibilidad después de la construcción del TAV (escenario 2026)



Fuente: elaboración propia

Finalmente, el último estadio supone la red de ferrocarril de alta velocidad completamente construida, añadiendo a la fase anterior el corredor del Vallès (con una estación en algún punto medio de su recorrido) y el resto del eje transversal ferroviario, de Manresa hasta el aeropuerto de Girona. No representamos el mapa, ya que el completamiento de la red no supone un gran cambio en la accesibilidad desde Barcelona, pero sí que permitirá tiempos de recorrido mejorados entre las diferentes ciudades intermedias de la región como entre Girona y Lleida, o Girona y Tarragona.

3.2. El TAV como acelerador de la metropolitanización

Una tendencia urbana actual en Barcelona es la reconcentración de la población en la ciudad central combinada con la dispersión de la urbanización (tercera fase de metropolitanización) (NEL·LO, 2007). En los últimos diez años, la dispersión de la población no se ha limitado a la primera o la segunda corona metropolitana (que han recogido los mayores crecimientos absolutos de la Región Metropolitana de Barcelona, RMB), sino que ha afectado más allá de la RMB. Así, las comarcas limítrofes han tenido los mayores crecimientos relativos de toda la Comunidad catalana en el período. Por otro lado, las ciudades intermedias catalanas situadas más allá de la RMB, como Tarragona, Lleida, Girona, Manresa, han visto crecer tanto su municipio central como su área urbana contribuyendo al fortalecimiento

demográfico de numerosos núcleos regionales.

Otra tendencia a tener en cuenta se refiere a la movilidad. Las tendencias en curso en Cataluña podrían resumirse en tres características principales: el aumento en el número total de desplazamientos que se realizan cotidianamente, el aumento de las distancias recorridas en estos desplazamientos y la dispersión de los flujos emitidos por los diferentes municipios (CASTAÑER, M., GUTIERREZ, O., VICENTE, J., 2005, 2010).

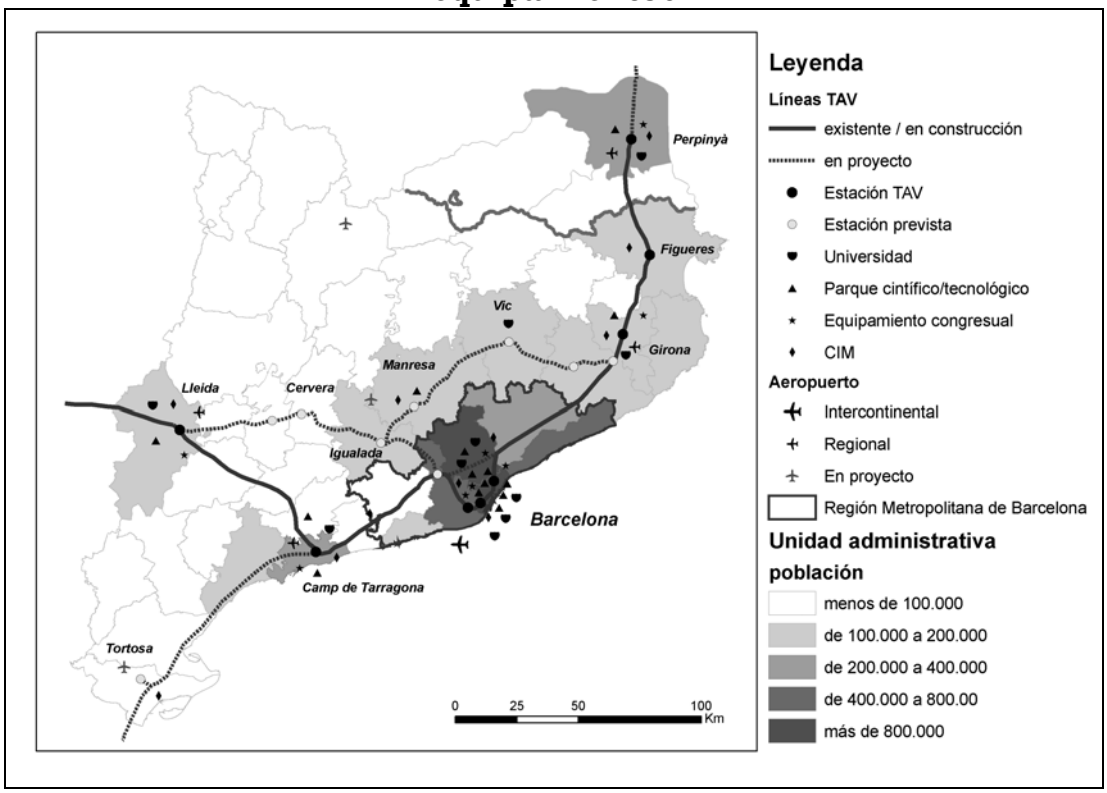
En este escenario de dispersión, los desplazamientos tienden a individualizarse, dificultando lógicamente su colectivización y trasladando la demanda sobre los medios de transporte individual. La oferta de transporte colectivo no ha podido atender la creciente diversidad de demandas y se ha limitado a aquéllas donde existen unos volúmenes mínimos de usuarios que garantizaran su eficiencia o donde existía una infraestructura funcional. Así, en la RMB, la movilidad individual ha aumentado en los últimos años, con excepción de áreas dotadas de oferta ferroviaria en corredores relativamente densos, como el Maresme o el Garraf. Es decir, que a más y mejor transporte colectivo, más utilización se produce en detrimento del individual (proyecto del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, 2009).

Estas dos tendencias descritas nos invitan a reflexionar sobre los efectos de ampliar la accesibilidad metropolitana a un territorio con una tendencia a la expansión de sus flujos de población con, además, una oferta de transporte colectivo como el TAV que actúa como acelerador de las tendencias pre-existentes. Sería coherente pensar que las tendencias a la metropolitanización podrían verse aumentadas, con una mayor polaridad en los flujos de origen y destino.

3.3. El TAV como factor de desarrollo económico

Diferentes estudios territoriales (p.e. RIERA, P., 1991) han corroborado la importancia de las ciudades intermedias catalanas como estructuradoras del territorio y como polos de desarrollo socioeconómico. Dentro de la región metropolitana de Barcelona, existen numerosas ciudades intermedias que ya son polos y forman parte de una región urbana de características policéntricas, como Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Vilafranca del Penedès, etc. Más allá de la RMB, encontramos otras ciudades, que estarán unidas por el TAV, y que disponen también de características favorables para devenir nuevos polos metropolitanos, como una masa crítica importante, teniendo en cuenta tanto la población municipal como la de sus entornos inmediatos. Así, encontramos cuatro ciudades intermedias que superan los 100.000 habitantes (y que corresponden a las capitales administrativas del Estado: Tarragona, Perpinyà, Lleida, Girona), y cuatro ciudades más (Manresa, Figueres, Vic, Igualada) que superan este umbral teniendo en cuenta su área funcional Podríamos esperar que estas ciudades (por orden de grupo) estarían mejor posicionadas para aprovechar las potencialidades del nuevo servicio TAV aunque, evidentemente, existen otros factores a parte del demográfico.

Figura 4. Distribución de la población, infraestructuras y equipamientos



Fuente: elaboración propia

Además, estas áreas urbanas intermedias con TAV son también aquéllas que concentran las infraestructuras y equipamientos que permiten unas sinergias esenciales con los servicios AV en términos socioeconómicos. Según BERG y POL (1998), sectores relacionados con la información, la comunicación y el entretenimiento son los más favorecidos por el TAV, después del estudio de numerosas ciudades europeas. Basándonos en estos sectores, hemos enumerado, representado en el mapa y descrito algunas infraestructuras que se engloban en los sectores citados, ya que representan un ejemplo, una muestra de factores objetivos para desarrollos polares futuros. Hemos observado principalmente: aeropuertos, universidades y parques tecnológicos, centros de congresos importantes y centros logísticos.

3.4. El TAV y la proyectualidad de las ciudades

El anuncio de llegada de TAV (principio de los 90s) fue visto por las diversas ciudades medias catalanas como una oportunidad de replantear el modelo de ciudad dada la situación territorial que resultaba de la nueva conexión con Barcelona y con el resto de ciudades nacionales e internacionales. Inmediatamente, numerosas conferencias y planes estratégicos y urbanísticos reflejaron las nuevas oportunidades, y también las amenazas que podía comportar. Sin embargo, la reacción de las

ciudades ha sido diferente en relación a la estrategia adoptada para aprovechar los beneficios que el TAV supone. Algunas ciudades tomaron el TAV como un verdadero revulsivo, una gran oportunidad para cambiar la dinámica de la ciudad, mientras que otras vieron el TAV como un elemento entre otros de la estrategia de la ciudad. Esto permitiría diferenciar entre las ciudades que dan al TAV un rol "*catalizador*" o las ciudades que le dan un rol "*facilitador*", siguiendo la clasificación propuesta por POL (2002). Precisamente, las ciudades que han tomado TAV como un papel catalizador son las que se encuentran más alejadas de Barcelona -y quiénes mejorarán más el tiempo de viaje con la capital (ver Mapa 3)- y las que tienen una situación socioeconómica relativamente menos favorecida. Son ciudades como Lleida, Figueres, Perpinyà. Por otra parte, las ciudades mejor situadas geográfica y económicamente -y las que ya tenían una tendencia de crecimiento continuado- han tomado TAV como un papel facilitador. Son ejemplos Girona y Camp de Tarragona.

Finalmente existen un conjunto de ciudades que todavía no se han posicionado en relación a la nueva estación TAV por estar aún lejos temporalmente de su realización, aunque encontramos ejemplos de principios de movilización, como en Manresa.

3.5. Planificación integral del territorio catalán

Un elemento favorecedor para la creación de una región urbana integrada es la pertenencia de la casi totalidad de las ciudades involucradas en una misma entidad política y administrativa, la Comunidad Autónoma de Cataluña, con un gobierno que tiene competencias en múltiples ámbitos como ordenación del territorio, transportes, promoción económica, etc. Este hecho ha permito desarrollar políticas y planes para una estructuración regional más equilibrada que ha considerado, como un factor clave, el policentrismo y la dinámica que generan i/o pueden generar las ciudades intermedias.

Esta voluntad de reequilibrio territorial, a partir del reconocimiento de la estructura polinuclear, la encontramos a lo largo del siglo pasado en las numerosas propuestas que, des de diferentes disciplinas, se han planteado con respeto a la organización del territorio catalán y en las no tan numerosas propuestas de ordenación territorial de toda la Comunidad y, sobretodo, del área metropolitana de Barcelona. A partir del periodo democrático, y una vez aprobado el Estatuto de Autonomía de Cataluña, el gobierno catalán ha elaborado políticas territoriales concretadas en planes territoriales y sectoriales que intentan dotar de nuevas infraestructuras y equipamientos a las diferentes áreas urbanas con la finalidad de equilibrar el territorio, de favorecer la equidad territorial y de localizar en el territorio aquellos elementos que han de favorecer el desarrollo[5].

[5] Un ejemplo es el propio trazado del TAV. Entre Lleida y Barcelona, que se desvió hacia el sur para dar servicio al Camp de Tarragona, con enormes reticencias del ministerio

En este sentido hemos de destacar la ley de Política Territorial de Catalunya aprobada el 1983 , el Plan Territorial General de Catalunya aprobado el 1995 y sobretodo la generación de Planes Territoriales Parciales que se han impulsado des del 2003. También cabe destacar la primera generación de Planes Directores Urbanísticos, una nueva figura de planificación urbanística, creada a partir del 2004 con la nueva ley de urbanismo que permite planificar áreas urbanas. Toda esta tipología de planes bien articulada ha de permitir, desde una perspectiva pluriescalar una planificación ordenada y articulada.

4. Conclusiones

En esta investigación nos preguntábamos hasta qué punto el TAV permitirá la expansión de las dinámicas metropolitanas existentes más allá de la propia región metropolitana, hasta territorios mucho más amplios, centrados en las mayores ciudades intermedias catalanas. A partir de reflexiones y experiencias europeas, hemos expuesto la capacidad del TAV para crear dinámicas metropolitanas en una región, siempre que se cumplan unas condiciones de accesibilidad, tendencias preexistentes, características socioeconómicas y voluntad de los actores, locales y supralocales, para formar parte de una región urbana integrada. Por este motivo, hemos estudiado estas condiciones para la región catalana.

Una vez observados estos aspectos podemos concluir que existen indicios razonables para la creación de un verdadero sistema metropolitano a escala regional, si bien con ciertos matices. En primer lugar, la accesibilidad metropolitana a territorios lejanos estará restringida a un único modo de transporte, el TAV, que además conlleva unas restricciones relacionadas con el precio, las frecuencias y los horarios. Este hecho condicionará seguramente la extensión de la movilidad metropolitana a ciertos segmentos de la población y para ciertas funciones. Es decir que podrán existir dos escalas de integración del territorio de forma paralela, una como gran región metropolitana y otra centrada en la consolidación de las áreas urbanas actuales, de forma más autónoma.

En segundo lugar, las ciudades intermedias tendrán unas posibilidades diferentes de integración según su proximidad a Barcelona, pudiendo distinguir ciudades más cercanas y con más integración (Girona, Tarragona) y ciudades más lejanas y menos integradas (Lleida, Perpinyà). Esto afectará también el ámbito de influencia de cada ciudad, que será más amplio en las primeras (toda el área urbana) y menor en las segundas, quizá restringido a los límites de la propia ciudad central. Por otra parte, esto no significa que puedan crearse otro tipo de relaciones estrechas, por ejemplo entre ciudades intermedias, como Girona-Figueres-Perpinyà.

En tercer lugar, a pesar de la capacidad de las ciudades intermedias para generar dinámicas económicas, a partir proyectos actuales o

---

responsable en su momento.

renovados, y de la voluntad planificadora regional, será muy difícil la creación de un sistema metropolitano verdaderamente policéntrico debido al peso indiscutible de la capital, Barcelona. Aun y así, creemos que esta será la tendencia a más largo plazo y que el protagonismo de las ciudades intermedias crecerá relativamente en el conjunto del país.

Bibliografía

BELLET, C (2002): "El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano", *Revista de Geografia*, nº 1, segona època, pp. 57-77.

BERG, L. VAN DEN; POL, P. (1998): *The European high-speed train-network and urban development: experiences in fourteen European urban regions*. European institute for comparative urban research, Ashgate.

BLUM, U., HAYNES, K.E. AND KARLSSON, C. (1997): "Introduction to the special issue: the regional and urban effects of high-speed trains", *The Annals of Regional Science* 31(1), pp. 1-20.

CASTAÑER, M., GUTIERREZ, O., VICENTE, J. (2005): *Mobilitat laboral i àrees de cohesió a Catalunya, 2001*, Universitat de Girona, documento de trabajo, Girona.

CASTAÑER, M., GUTIERREZ, O., VICENTE, J. (2010, en prensa): **"**Mobilitat laboral, àrees de cohesió i àrees de planificació a Catalunya", *Treballs de la Societat Catalana de Geografia.*

FELIU, J. (2007), "La organización de los actores en el desarrollo territorial. El tren de alta velocidad en la ciudad intermedia", *Investigaciones Geográficas*, nº 43, pp. 99-122.

GENERALITAT DE CATALUNYA (1995): *Pla Territorial General de Catalunya*, Generalitat de Catalunya, DPTOP, Direcció General de Planificació i Acció Territorial, Barcelona.

GENERALITAT DE CATALUNYA (2009): *Pacte nacional per a les Infraestructures*, Generalitat de Catalunya, Barcelona.

NEL.LO, O. (2007): "La tercera fase del proceso de metropolitanización en España". En A. Artigues et al. (eds.) *Los procesos urbanos postfordistas.*, Universitat de les Illes Balears y AGE, Palma, pp. 33-46.

POL, P. (2002): *A renaissance of stations, railways and cities: economic effects, development strategies and organisational issues of European high-speed-train stations*, Delft, DUP Science.

RIERA ,P. (1991): "Les ciutats el territori: balanç dels estudis sobre el sistema urbà de Catalunya 1931-1991". Ponencia presentada en el Primer Congrés Catalá de Geografia, Barcelona.

VV.AA. (2009): *Pla territorial metropolità de Barcelona* (Projecte), Memòria General I, Marc de Referència, Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana de Barcelona, Ponència tècnica.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

UNA APROXIMACIÓN DIFUSA A LA DELIMITACIÓN Y CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA METROPOLITANO ESPAÑOL A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD RESIDENCIA-TRABAJO[1]

José Mª FERIA
José Manuel CASADO
Eva BARRENA
Universidad Pablo de Olavide. Sevilla

1. Introducción

Una de las características fundamentales que definen y diferencian a nuestra sociedad de otras pasadas es la nueva naturaleza y escala de los fenómenos y procesos urbanos. Frente a la visión de una realidad físicamente autocontenida en unos límites bien definidos, que es la de la ciudad tradicional, los procesos espaciales y funcionales que han tenido lugar en las sociedades avanzadas han modificado sustancialmente la forma y función de las ciudades, dando lugar a realidades territoriales radicalmente diferentes, difuminando dichos límites y superando ampliamente las organizaciones administrativas a ellas asociadas.

La extensión masiva del proceso urbanizador, la separación física entre el lugar de residencia y el de otras actividades básicas como el trabajo o la compra, el incremento de la movilidad de bienes y personas, las redes locales de empresas, etc., dan lugar a unas nuevas realidades territoriales que hay que reconocer, identificar y delimitar apropiadamente. Y ello, en primer lugar, por evidentes razones de orden práctico en lo que se refiere, por ejemplo, a la organización del tráfico y los transportes públicos, las políticas fiscales locales espacialmente homogéneas, la planificación de los suelos para usos residenciales y productivos, la adecuada gestión de las políticas de empleo, o la recogida, explotación y análisis de la información estadística en ámbitos espacialmente relevantes (OCDE, 2002). Pero junto a estas razones hay también otras de naturaleza científica y académica igualmente importantes, porque si los análisis empíricos y teóricos no se hacen a la escala adecuada en la que se producen los procesos, se pueden producir, como desafortunadamente ocurre a menudo, graves errores de apreciación. Y esto es especialmente válido para los análisis de redes y sistemas urbanos no sólo en su concreta definición y

[1] Este trabajo se ha realizado en el marco de los proyectos SEJ2007-67767-C04-01 y SEJ2007-67767-C04-02, financiados por el Ministerio de Ciencia e Innovación y FEDER dentro del Plan Nacional de I+D+i.

delimitación, sino también en lo que se refiere a su configuración y dinámica. En ese sentido, y en la medida en que, como todos sabemos, la configuración actual de la ciudad en los países avanzados es fundamentalmente metropolitana, porque afecta a una mayoría del conjunto de la población y, por supuesto a los principales elementos de la jerarquía urbana, resulta imprescindible la tarea de definir y delimitar dicho sistema metropolitano.

Ello explica que en la mayoría de los dichos países y en un buen número de los restantes se haya hecho un esfuerzo, que se prolonga ya varias décadas en algunos de ellos, para delimitar con mayor precisión esta nueva realidad y, a partir de ello, recoger, presentar y posteriormente analizar y evaluar su dimensión, configuración y funcionamiento. En España, sin embargo, todavía no existen a efectos "oficiales" –ni estadísticos, ni, por supuesto, institucionales- delimitaciones y definiciones de esta naturaleza, con lo cual las referencias territoriales básicas siguen siendo las que aportan las estadísticas municipales y/o provinciales. Ante esta perspectiva, parece ineludible abordar la tarea de delimitar, con criterios rigurosos, sistemáticos y homogéneos, la realidad metropolitana en España. Como es sabido, probablemente la más identificable, coherente y potente de las líneas de trabajo en torno a la cuestión es la que utiliza a la movilidad residencia-trabajo como elemento clave a la hora de instrumentalizar el procedimiento de delimitación (HORNER, 2004). Desde que se utilizó por primera vez en Estados Unidos en el Censo de 1950 para la definición de las Standard Metropolitan Areas (BERRY et alia, 1970), esta variable ha venido constituyendo hasta nuestros días el referente básico para los procesos de delimitación de las nuevas realidades urbano-espaciales. Su disponibilidad a través de la información censal, su condición material (como desplazamiento físico) frente a otro tipo de interrelaciones no sometidas a las constricciones de la distancia, su carácter de proceso recurrente y su factor de vinculación entre los mercados de trabajo y vivienda justifican su relevancia y virtualidad como variable de referencia para definir y delimitar los sistemas metropolitanos (FERIA, 2004).

Con el Censo de 2001 se dispuso por primera vez para toda España de información sobre movilidad residencia-trabajo, lo que está permitiendo abordar definiciones de los sistemas metropolitanos para el conjunto del país de acuerdo a dicha variable. En ese sentido, el objetivo general de este trabajo es profundizar en el alcance y configuración del sistema metropolitano español, tal como este puede ser definido a través de la movilidad residencia-trabajo. Ello se concretará a través de dos tareas específicas claramente diferenciadas. La primera es presentar y evaluar los resultados de los dos procedimientos convencionales de delimitación de este tipo de ámbitos llevados a cabo por los autores de este trabajo, lo que nos permitirá

tener una primera aproximación a las complejas condiciones y características del sistema metropolitano español. La segunda es explorar, a través de un caso regional, el de Andalucía, las posibilidades que ofrece la lógica difusa para profundizar en dicha complejidad, en la medida en que dicha lógica permite modelizar el estado de flujos, apertura e indeterminación que caracteriza a los sistemas metropolitanos tal como estos se materializan a través de la variable residencia-trabajo.

2. La configuración de los sistemas urbanos a partir de los datos de movilidad residencia-trabajo: áreas metropolitanas y mercados locales de trabajo en España

La necesidad de entender correctamente la escala y dimensión de las redes y sistemas urbanos ha llevado, como se ha dicho, a intentar delimitar con criterios rigurosos y coherentes esta nueva realidad. Utilizando la variable residencia-trabajo, hay dos metodologías alternativas, que destacan por su nivel de utilización tanto para análisis de carácter académico en diferentes países y momentos del tiempo como por parte de las administraciones como unidad de referencia estadística y de políticas públicas: las áreas metropolitanas y los mercados locales de trabajo (MLT).

Tal y como se ha señalado en el apartado anterior, en su acepción básica las áreas metropolitanas deben ser entendidas como áreas polinucleares que conforman mercados unitarios de residencia y trabajo y son, a la vez, reflejo del aumento de escala del espacio de vida colectivo y de las diversas estrategias espaciales de los individuos que con ellas relacionados (FERIA, 2008). La complejidad y la diversidad de las relaciones que se establecen entre los agentes en los entornos metropolitanos harían necesario, probablemente, el tratamiento de múltiples variables que permitieran considerar cada una de estas facetas. Sin embargo, la relevancia que la movilidad cotidiana por motivos laborales tiene sobre el conjunto de interacciones que se producen entre las unidades territoriales de base, su carácter de síntesis de las relaciones en el ámbito laboral, de residencia y de transporte, y la calidad de la información disponible han provocado que este tipo de movilidad haya ocupado siempre un papel central en las diferentes metodologías utilizadas para la identificación de áreas metropolitanas.

Los mercados locales de trabajo, por su parte, están definidos por límites dentro de los cuales un conjunto determinado de trabajadores ofrecen su trabajo y un conjunto de empleadores lo demandan. Dado que es imposible conocer el esquema de preferencias de ambos tipos de agentes frente a cualquiera de las alternativas disponibles, desde hace décadas (SMART, 1974) se ha adoptado un enfoque pragmático que se basa en la consideración de las pautas de movilidad de los ocupados

como el resultado de la combinación vivienda/trabajo que maximiza sus preferencias en un momento dado, dado el conjunto de condicionantes a los que se enfrenta el individuo, lo que justifica su utilización como base para la delimitación de las áreas funcionales relevantes para análisis de tipo laboral.

A pesar de estar basadas de manera sustancial en un mismo conjunto de datos, la propia naturaleza de los fenómenos para cuyo análisis han sido diseñadas ha dado lugar a que los dos conjuntos de áreas funcionales que comparamos aquí constituyan visiones alternativas. En primer lugar, los mercados locales de trabajo son un tipo de regionalización que cubre de manera exhaustiva el territorio (todas las unidades de base son asignadas a un mercado local de trabajo, independientemente de su grado de urbanización), mientras que las áreas metropolitanas se centran en ámbitos urbanos con gran concentración de población. En segundo lugar, mientras que los mercados locales de trabajo adoptan un enfoque que se ha denominado "bottom-up", mientras que las áreas metropolitanas son un claro ejemplo de enfoque "top-down". La distinción entre ambos tipos de enfoque es patente cuando se analizan los procedimientos formales empleados para la delimitación de ambos tipos de áreas:

Así, en primer lugar, para los MLT[2] se consideran las relaciones entre todos los municipios o unidades de base, que van siendo agregados entre sí en función de la intensidad de sus flujos recíprocos residencia-trabajo hasta que cada agrupación (MLT) alcanza un nivel determinado de autonomía en cuanto a este tipo de movilidad. Dicha autonomía se mide en dos vertientes: (a) la proporción de ocupados residentes en el mercado que trabaja dentro de sus límites y (b) la proporción de puestos de trabajo localizados en el mercado que son ocupados por residentes en él. A este requisito suele añadirse otro referido al tamaño mínimo que deben tener los mercados en términos de ocupados residentes, lo que es especialmente útil dados los usos que suelen tener en materia estadística y de políticas públicas (CASADO Y COOMBES, 2005).

En el caso de las áreas metropolitanas las diferentes metodologías[3] que se han utilizado comparten la consideración inicial de un conjunto de municipios u otro tipo de área de base como focos de una posible área metropolitana. A continuación se procede asignando otros

[2] Adoptamos aquí el enfoque más extendido (COOMBES et al., 1986; ONS y COOMBES, 1998; COOMBES y BOND, 2008), basado en los procedimientos empleados para la delimitación de las denominadas *Travel-to-Work Areas* británicas, el conjunto de mercados locales de trabajo que tiene una más larga tradición en el ámbito europeo.

[3] Destaca aquí la tradición estadounidense, que se remonta al Censo de 1950 (OMB, 1998)

municipios a las áreas potenciales en función de la relevancia que dichas áreas tienen como destino de sus desplazamientos residencia-trabajo o como origen de la mano de obra ocupada en el municipio considerado. Así, cuando los flujos superan una determinada proporción sobre el total se considera que el municipio está integrado en el área metropolitana[4]. El proceso suele incluir una fase de consolidación de áreas vinculadas entre sí (se permiten, por tanto, la existencia de áreas metropolitanas policéntricas), la existencia de una o varias iteraciones (en cada una de las cuales el área delimitada en la fase anterior se considera como un único núcleo potencial y se evalúan las relaciones entre otros municipios y dicho *núcleo ampliado*), y concluye con una fase final de evaluación del tamaño de las regiones delimitadas: sólo las zonas que superan un cierto umbral de población son consideradas como áreas metropolitanas.

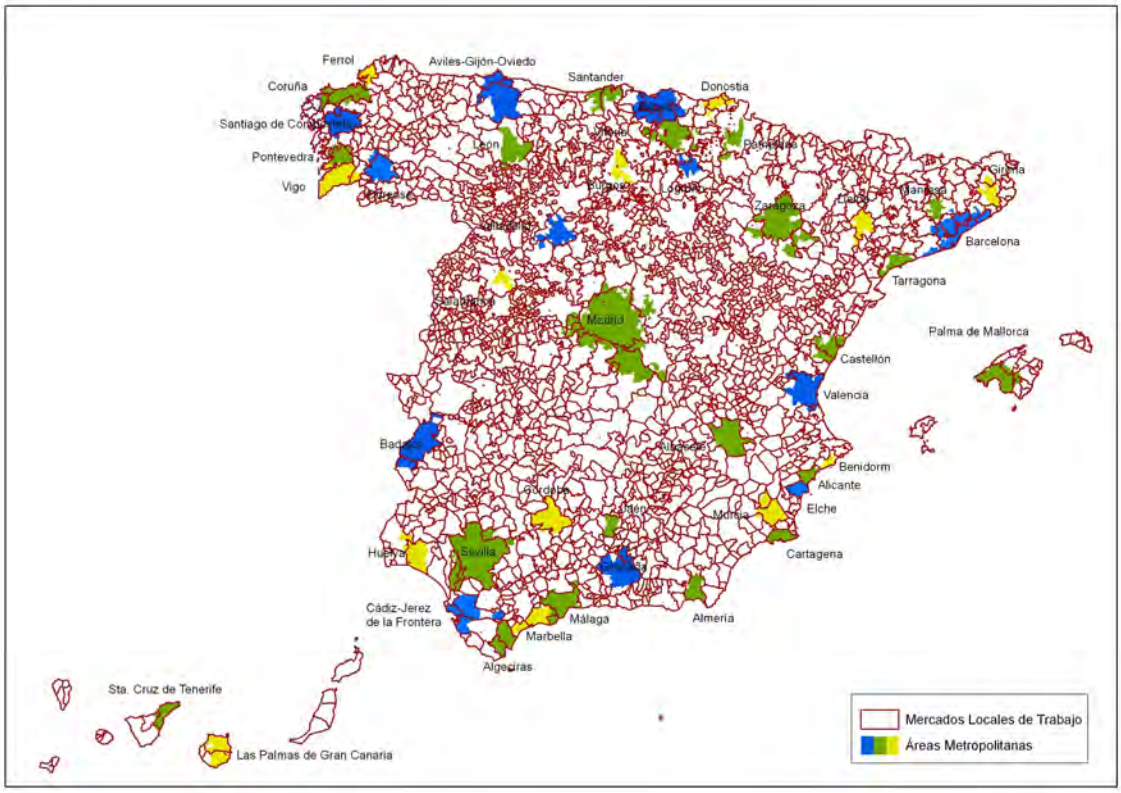
Como puede comprobarse, pese a sus diferencias, ambos tipos de regionalización tienen en común, en primer lugar, el hecho de que los resultados obtenidos dependen sustancialmente de los valores concretos que se asignan a los umbrales utilizados y, en segundo lugar, el uso de una lógica booleana, basada en la asignación de cada una de las unidades de base (de un grupo de ellas, en el caso de las áreas metropolitanas) a una única área funcional, ya sea un mercado local de trabajo o un área metropolitana. En el siguiente apartado se flexibiliza esta restricción.

La Figura 1 recoge la aplicación de los dos procedimientos esbozados al caso español. En primer lugar, las áreas metropolitanas se han obtenido (FERIA, 2008) tras establecer un tamaño mínimo de 100.000 habitantes para los núcleos de áreas metropolitanas potenciales (añadiendo a este grupo las capitales provinciales que no alcanzan este valor y restando municipios que forman parte de coronas de áreas metropolitanas); por su parte, el umbral establecido para la adscripción de municipios en función de los flujos cotidianos de trabajadores es del 20% cuando dicho flujo supera los 100 ocupados, y del 15% cuando es de al menos 1.000 trabajadores (los valores mínimos en términos absolutos sólo se consideran al evaluar los flujos desde los municipios hacia el centro). Los municipios se han asignado a las áreas metropolitanas potenciales mediante dos iteraciones. El tamaño mínimo que permite que un área sea considerada como metropolitana se ha establecido en 100.000 (siempre que la corona cuente con al menos 50.000 habitantes). Finalmente, se ha aplicado una fase final para garantizar la coherencia espacial de las delimitaciones (para, por ejemplo, incluir municipios que no resultan metropolitanos tras la aplicación del algoritmo pero que se encuentran completamente

[4] Este umbral no tiene por qué ser idéntico para los flujos en uno u otro sentido.

rodeados por otros que sí lo son). En segundo lugar, los mercados locales de trabajo españoles han sido en esta ocasión delimitados mediante la exigencia de un 75% de autonomía mínima, y sin fijar un mínimo de tamaño, con el fin de permitir un análisis centrado sólo en aspectos funcionales. Se ha utilizado el nuevo procedimiento empleado para la identificación de las *Travel-to-Work Areas* británicas y el algoritmo de corrección de discontinuidades y optimización propuesto en CASADO et al. (2010).

Figura 1. Áreas metropolitanas y mercados locales de trabajo españoles



Fuente: elaboración propia a partir del Censo de Población de 2001 (INE)[5].

Tres conclusiones relevantes se pueden deducir de la observación conjunta de ambas delimitaciones. La primera es que, como es comprensible, hay una clara relación directa entre el tamaño demográfico de los municipios de referencia y la dimensión territorial de las áreas delimitadas. Esto es, en otras palabras, que los municipios de mayor población articulan las áreas metropolitanas y los mercados locales de trabajo de mayor extensión territorial.

[5] En FERIA (2008) y CASADO et al. (2010) se describen con detalle los métodos utilizados para la delimitación de las áreas metropolitanas y los mercados locales de trabajo españoles, respectivamente.

En segundo lugar, y centrándonos en los elementos superiores de la jerarquía urbana, existe una notable correspondencia entre las delimitaciones de áreas metropolitanas y sus correlatos MLT, aunque de forma general cuando el sistema territorial de referencia es de mayor potencia, las primeras tienden a ser más extensas que los segundos, mientras que en el caso contrario, como sucede, por ejemplo, en el atomizado mapa municipal y de asentamientos de la submeseta norte (Valladolid, Salamanca, León, etc.), los MLT superan claramente la extensión de la influencia metropolitana, cuestión que básicamente puede explicarse porque el procedimiento de delimitación de estos últimos exige la completa regionalización del territorio, lo cual impele a la absorción de los pequeños municipios por parte del MLT de la ciudad principal, independientemente de que los vínculos sean todavía muy débiles. Esto en todo caso, puede ser un elemento anticipador para políticas públicas, ya que probablemente, con el paso del tiempo, estos municipios acaben integrándose también como área metropolitana.

Sin embargo, en tercer lugar, sí aparecen ya áreas metropolitanas segmentadas en un número variable de mercados locales de trabajo relativamente independientes en su interior como puede comprobarse en las áreas metropolitanas de Bilbao y Barcelona. Ello nos está mostrando la complejidad interna de determinados sistemas metropolitanos, que actúan como verdaderas regiones metropolitanas con diferentes mercados locales de trabajo y, en su caso, de vivienda, en su seno (FERIA, 2010). Desde el punto de vista de las políticas públicas esta información puede ser relevante para la planificación de los distintos niveles de servicios y equipamientos y la promoción de la actividad; por ejemplo, si en el área metropolitana de Barcelona están integrados los mercados locales de trabajo de Barcelona, Sabadell y Granollers, una opción puede ser desarrollar suficientemente las conexiones entre dichos mercados para favorecer el aprovechamiento de determinadas economías de escala o aglomeración, por un lado, pero también puede ser relevante potenciar los núcleos de los tres mercados como centros de determinados tipos de empleo de manera que mejore desde el punto de vista de la sostenibilidad, al hacer innecesarios los desplazamientos largos para grupos amplios de trabajadores.

3. Bases conceptuales y formalización del modelo mediante operadores difusos.

Como es sabido y ha podido comprobarse, lo que nos ofrecen estos procedimientos de definición es la delimitación de unos espacios discretos, cerrados excluyentes y autocontenidos. Esta categorización se asocia con una concepción aritmomórfica del espacio y puede modelarse mediante la teoría convencional de conjuntos (GALE y ATKINSON, 1979). Así, existe un conjunto de **n** áreas metropolitanas mutuamente exclusivas, de tal manera que esta concepción de la

regionalización está asociada a la versión Boolean de los conjuntos, en el que el grado de pertenencia a cada sistema de regionalización ("membership") sólo puede ser 1 ó 0; es decir se pertenece o no se pertenece al conjunto.

Ahora bien, si esta categorización –territorialización- es extremadamente útil para clasificar y ordenar el espacio, no lo es tanto para entender su funcionamiento y organización, ya que la mayoría de los procesos espaciales, y especialmente los metropolitanos, no se sujetan a dicha lógica boleana. La movilidad es posiblemente el elemento que mejor puede sustentar está última afirmación, ya que por su propia naturaleza implica desplazarse de un lugar a otro. En el momento en que dicho desplazamiento suponga el cruce de una frontera o un límite administrativo, nos encontramos con que ya no es posible atribuir ese objeto a un solo elemento de referencia espacial (¿Dónde colocamos a una persona que vive en A y trabaja en B? y ¿Cómo valoramos la incorporación de A y B dentro de un conjunto superior C, que engloba a ambas, aunque jueguen papeles y tengan pesos muy diferentes?).

Este acercamiento a una visión no-aritmomórfica del espacio, que implica un estado de flujos, indeterminación y variable dependiente, puede tener su modelización a través de la teoría de conjuntos difusos (ZADEH, 1965), donde la reglas de composición (intersección, unión, igualdad) nos ofrece una geometría de tolerancia, en el que lo relevante es la condición de integración, medida en grado de pertenencia. Frente a 0 ó 1 del Bolean, aquí nos encontramos con una función que puede desarrollarse a lo largo de todo ese intervalo; es decir entre 0 y 1.

Con ello obtenemos, primero, un valor relativo del grado pertenencia de cualquier objeto a una unidad espacial superior (no sólo a un centro potencial o receptor de primer flujo), lo cual sirve para modular y evaluar las condiciones de integración del mismo, pero sobre todo podemos tener una visión del grado de "fuzziness" de cada uno de esos objetos o, lo que es lo mismo, de la regiones y fronteras que se establecen en el territorio. Se trata en definitiva de llevar hasta sus últimas consecuencias la idea de estado de flujos y de indeterminación de la organización metropolitana, en la que es posible tanto la incorporación de objetos a diferentes sistemas con diversos grados de pertenencias, como la definición de tantos sistemas como variables utilicemos.

La literatura sobre la cuestión no es todavía muy amplia y, sobre todo, es relativamente reciente. El artículo de PLANE (1998) sobre regiones migratorias aplicando conjuntos difusos es probablemente uno de los pioneros utilizando la variable movilidad –en este caso migratoria-. Más recientemente, Feng (2008) ha aplicado la teoría de conjuntos difusos a la movilidad residencia-trabajo para la definición de mercados locales de trabajo. En nuestro caso, hemos explorado

recientemente algunos aspectos vinculados a la modelización "difusa" del espacio a partir tanto de la movilidad residencia-trabajo como de la residencial (OLIVEIRA, BARRENA Y FERIA, 2010).

Concretando ya lo que se refiere a la formalización del modelo, la explicación del método utilizado incluye primero la notación matemática empleada para su descripción, a continuación se explica cómo obtener los valores relativos de movilidad, el operador de comparación difuso y finalmente, la combinación de estos factores para la consecución del grado de vinculación de un municipio con un centro potencial.

La *notación* que se emplea para la descripción matemática del método es la siguiente:

Datos de entrada:

- $M = \{ M_1, M_2, \ldots M_n \}$ es el conjunto de municipios,
- $T = [Tij]$, con $1 \leq i, j \leq n$, es la matriz de flujos de trabajadores, donde Tij es el total de residentes en M_i empleados en M_j,
- $R = [R_1, R_2, \ldots R_n]$ los ocupados residentes por municipio, con $R_i = \sum_{j=1..n} Tij$,
- $E = [E_1, E_2, \ldots E_n]$ los empleos ocupados por municipio, con $E_i = \sum_{j=1..n} Tji$,

Datos de salida:

$G = [G_1, G_2, \ldots G_n]$ el vector de grados de pertenencia de cada municipio M_i al área metropolitana, con $G_i \in [0,1]$.

El método de obtención de valores de pertenencia mediante operadores difusos se fundamenta en la relación de movilidad residencia-trabajo que cada municipio tiene con un centro potencial. Se considera tanto los valores relativos como los valores absolutos que incluyen. Así, los valores relativos a los que nos referimos se calculan de la siguiente forma:

Para cada municipio M_i se tiene en cuenta la proporción p1(i,j) de ocupados residentes en M_i con empleo en un centro potencial M_i entre el número total de residentes ocupados de M_i, así como la proporción p2(i,j) de empleos de M_i ocupados por residentes del centro potencial entre el número total de empleos de M_i. Así:

$p1(i,j)=T(i,j)/R(i)$

$p2(i,j)=T(j,i)/E(i)$

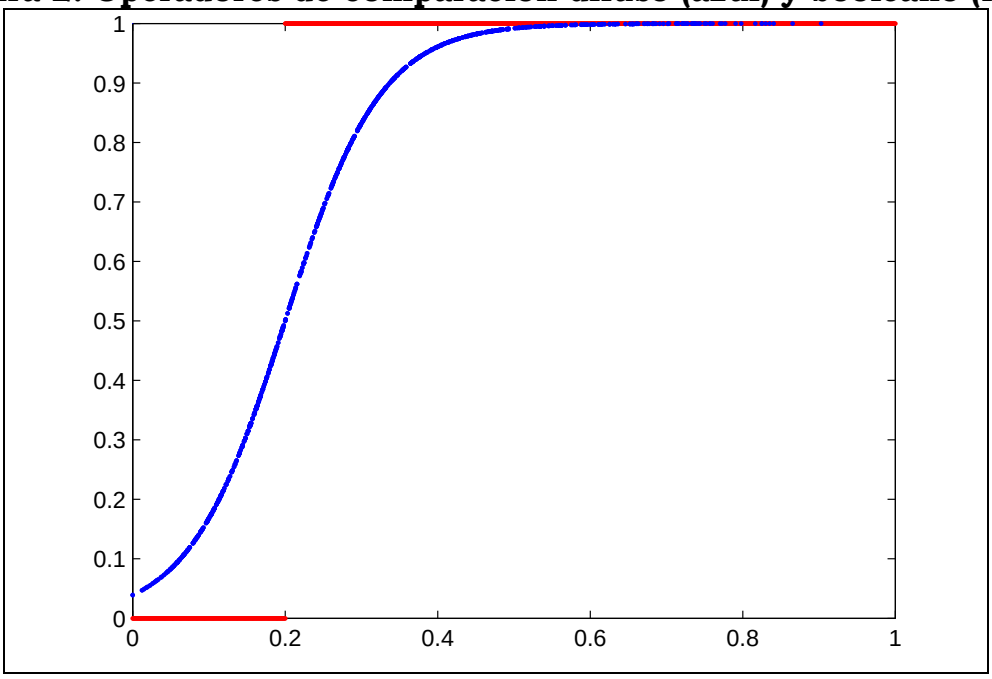
Operador de comparación difuso

Para la obtención de un indicador numérico del grado de vinculación o pertenencia de cada municipio al conjunto del sistema se han tenido en cuenta las proporciones citadas y un operador difuso FG (MLYNSKI, 2003). Este operador tiene la finalidad de cuantificar cuánto excede cada valor de un determinado umbral.

La Figura 2 ilustra la diferencia entre los dos métodos planteados: Las líneas el rojas representan la distribución booleana: si un valor está

por debajo del umbral se considera que el municipio no pertenece a una unidad (se le asigna valor cero) y si está por encima del umbral si pertenece (se le asigna valor uno) y la línea azul ilustra cómo actúa el operador difuso, cuantificando la distancia del valor al umbral, asignando valores de superación del umbral entre cero y uno. En este caso concreto, se cuantifica cuánto excede la proporción del 20%.

Figura 2. Operadores de comparación difuso (azul) y booleano (rojo)



Fuente: elaboración propia.

Descripción del operador difuso FG ("fuzzy greater")

Para dos valores reales x, z, el operador $FG: \Re^2 \times (0,+\infty) \rightarrow [0,1]$ actúa de la siguiente forma:

$$FG(x,z,m) = \frac{\tanh((x - z) \cdot m) + 1}{2}$$

Siendo "tanh" la función tangente hiperbólica (que puede sustituirse por cualquier otra función sigmoidal) y m el parámetro que determina el grado de precisión del operador.

Aplicación de los operadores difusos a la proporcionalidad y a los valores absolutos: combinación ponderada.

Sea b=20% el umbral elegido en el método booleano para seleccionar los municipios pertenecientes al área metropolitana de acuerdo a los porcentajes arriba citados y b2=100 el umbral elegido para discriminar municipios de acuerdo a los valores absolutos, se consideran los siguientes valores ponderados atendiendo al grado de vinculación con un centro potencial M_j que se obtendría teniendo en cuenta los valores relativos y absolutos de entrada a un municipio M_i, los de salida y la combinación de ambas:

SFCentrada(i,j)=w_1FG(p2(i,j),b,m)+w_2FG(T(j,i), b2, m2)

SFCsalida(i,j)=w_1FG(p1(i,j),b,m)+w_2FG(T(i,j), b2, m2)

Gi := SFCambas(i,j)=(SFCentrada(i,j)+SFCsalida(i,j))/2

donde w_1 es el peso asociado a la movilidad y w_2 el peso asociado al tamaño, cumpliendo que $w_1, w_2 \in [0,1]$ y que $w_1 + w_2=1$.

En nuestro caso, w1=0.8 y w2=0.2.

Así G = [G_1, G_2,... G_n] el vector de grados de pertenencia de cada municipio M_i al área metropolitana, con $G_i \in [0,1]$.

Método utilizado para obtener un indicador numérico del grado de vinculación o pertenencia de cada municipio al conjunto del sistema (método global)

Es análogo al método basado en un centro potencial pero con las siguientes observaciones:

Para cada municipio M_i se tiene en cuenta la proporción p1final(i) de ocupados residentes en el municipio M_i con empleo fuera de dicho municipio y la proporción p2final(i) de empleos ocupados en M_i por no residentes en el municipio con el número total de empleos de M_i. Así:

p1final(i)=(R(i)-T(i,i))/R(i)

p2final(i)=(E(i)-T(i,i))/E(i)

Los valores absolutos difieren de los del caso anterior en que ahora se consideran todas las salidas/entradas al municipio y no sólo las relacionadas con el centro potencial. De esta forma, los grados de vinculación de cada municipio se calculan de la siguiente forma:

entrada(i)=w_1FG(p2final(i),b,m)+w_2FG(E(i), b2, m2);

salida(i)=w_1FG(p1final(i),b,m)+w_2FG(R(i), b2, m2);

Gi := ambas(i)=(entrada(i)+salida(i))/2;

donde w_1 es el peso asociado a la movilidad y w_2 el peso asociado al tamaño, cumpliendo que $w_1, w_2 \in [0,1]$ y que $w_1 + w_2=1$.

En nuestro caso, w_1=0.8 y w_2=0.2

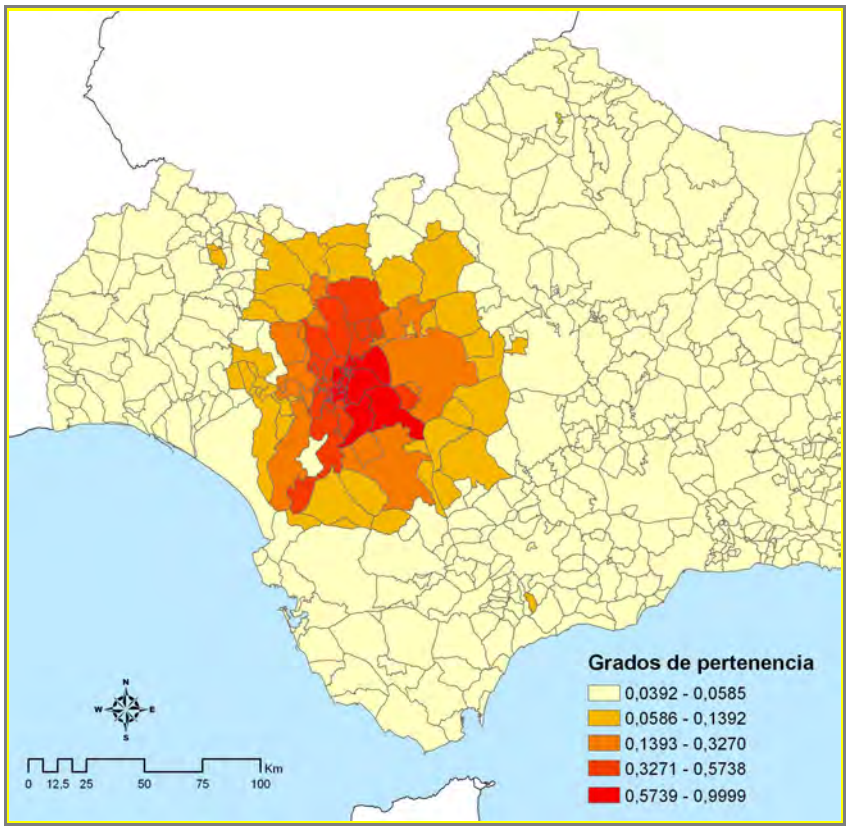
Así G = [G_1, G_2,... G_n] el vector de grados de pertenencia de cada municipio M_i al área metropolitana, con $G_i \in [0,1]$.

4. La aplicación del método al caso andaluz

A efectos experimentales, y para facilitar la tarea de cálculo y evaluación de resultados, se ha elegido un ámbito más restringido que el conjunto estatal, en este caso la región andaluza, que constituye un caso idóneo para cumplir tal objetivo, ya que no es sólo la Comunidad Autónoma más poblada de España (con casi ocho millones de habitantes), sino que es también la que posee un sistema urbano más amplio y complejo, incluyendo hasta un total de 10 áreas metropolitanas (Sevilla, Málaga, Bahía de Cádiz-Jerez, Granada, Córdoba, Huelva, Almería, Bahía de Algeciras, Marbella y Jaén), las tres primeras de las cuales se encuentran entre las diez mayores de España. Es en consecuencia un excelente campo de estudio piloto para explorar

las posibilidades que ofrece la aplicación de operadores difusos a la hora de expresar la configuración de los sistemas metropolitanos.

Figura 3. Representación cartográfica de los valores de pertenencia municipales por movilidad residencia-trabajo con centro potencial en Sevilla



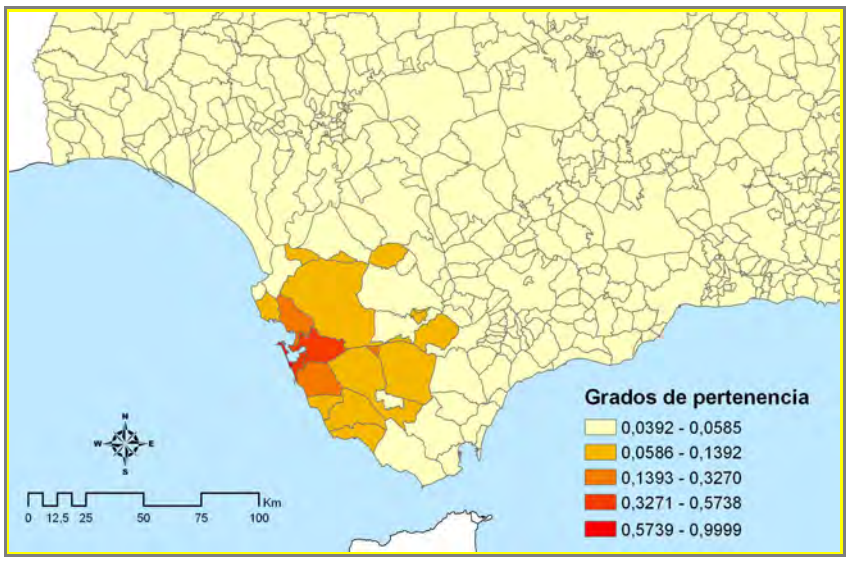
Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes del Censo de Población de 2001 (INE).

En las figuras que se acompañan se muestran dos casos significativos para comprobar las condiciones de difusión del espacio. El primero corresponde al área metropolitana de Sevilla, la mayor de la región y cuarta de España, con una estructura convencional de un fuerte centro y una amplia corona y que en la regionalización discreta incluía un total de cuarenta y nueve municipios y cerca de millón y medio de habitantes. El segundo es el caso del área metropolitana de Bahía de Cádiz-Jerez, con una estructura reticular constituida por un conjunto de grandes núcleos de población, cinco de ellos con más de cincuenta mil habitantes.

La representación cartográfica de los valores de pertenencia en las dos áreas metropolitanas nos ofrece dos hechos relevantes. El primero es que se constata que la el proceso de "difusión" del espacio sigue una pauta extraordinariamente nítida, constituida por círculos concéntricos a partir de un núcleo principal. En el caso de Sevilla, este núcleo principal lo constituyen la propia ciudad central, los dos grandes

municipios de Los Alcores (Dos Hermanas y Alcalá de Guadaira), uno al Norte (La Rinconada) y un conjunto de pequeños núcleos del Aljarafe, al Oeste. En el caso de Cádiz, el núcleo es más reducido y lo forman Cádiz, San Fernando y Puerto Real.

Figura 4. Representación cartográfica de los valores de pertenencia municipales por movilidad residencia-trabajo con centro potencial en Cádiz



Fuente: Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes del Censo de Población de 2001 (INE)

A partir de ambos núcleos, se desarrollan, como se ha dicho, un conjunto de coronas concéntricas de valores progresivamente decrecientes que muestran como el proceso de incorporación metropolitana se va difuminando de una forma bastante sistemática conforme aumenta la distancia al centro potencial definido. Pero en todo caso, lo que se constata es que, en ambos ejemplo, los valores de pertenencia obtenidos mediante operadores difusos nos muestran que la extensión de la influencia metropolitana es mayor que la que se desprende de los procedimientos convencionales de regionalización discreta.

Pero a la vez que se comprueban pautas similares en la configuración espacial de la pertenencia metropolitana, aparecen también de forma manifiesta valores muy diferentes de la intensidad de dicha pertenencia entre un área metropolitana y otra; siendo mucho mayores en el caso de Sevilla que en el de Bahía de Cádiz-Jerez. Ello se explica por un doble hecho. En primer lugar, porque los municipios que constituyen esta última área tienen un mayor tamaño relativo y esto supone también una mayor propensión a la autonomía funcional. Pero en segundo lugar, y de manera principal, porque el método está basado en la vinculación a un centro potencial, que en el caso del área metropolitana de Sevilla es obvio, pero no así en el de Bahía de Cádiz-Jerez, ya que esta última área metropolitana desarrolla una estructura

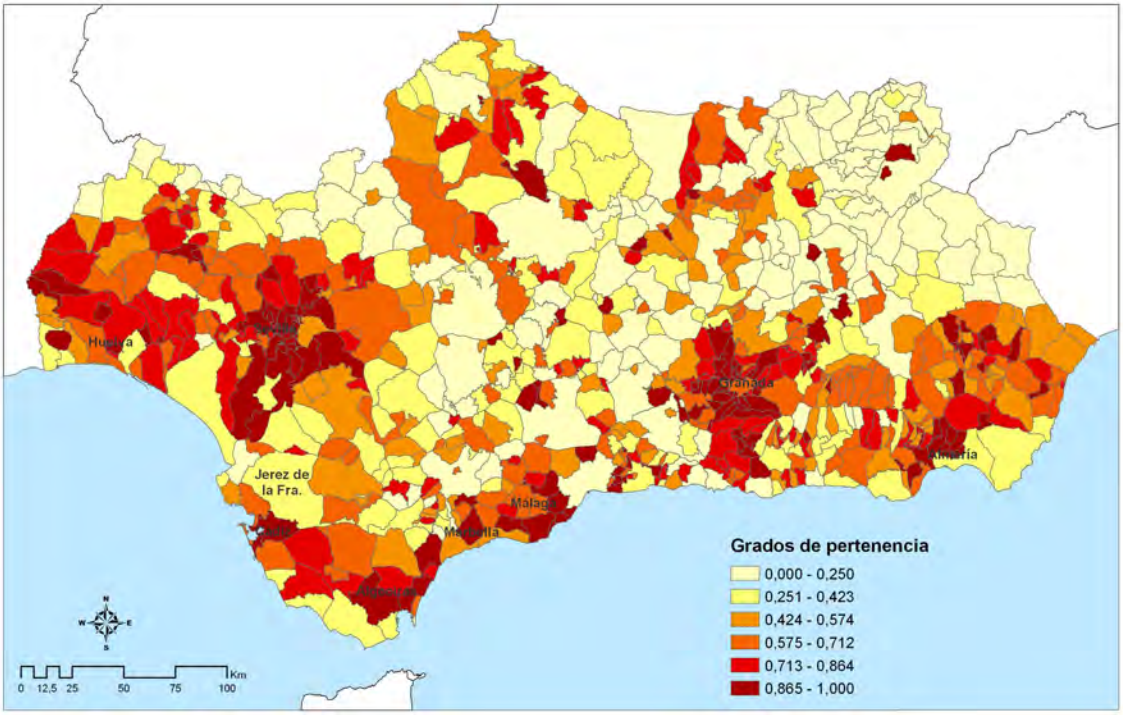
en red que favorece la dispersión de los vínculos funcionales, -concretamente, los de movilidad residencia-trabajo- entre los diferentes componentes del sistema de asentamientos.

La capacidad descriptiva, por tanto, de la aplicación de operadores difusos es muy relevante en la medida en que ilustra tanto las la intensidad de los niveles de integración metropolitana como las características de su distribución espacial. Pero las potencialidades del método permiten no sólo una aproximación a las configuraciones de las áreas metropolitanas consideradas individualmente –y partiendo de un centro potencial- sino también una aproximación global que valore el nivel de integración de la totalidad de los elementos del sistema con respecto al conjunto, independientemente de su adscripción o no a un área metropolitana y de su relación con el centro de la misma. Se obtiene así un valor de pertenencia de cada municipio con respecto a todo el sistema, que será más elevado cuanto más alta sea su apertura; es decir, con la variable utilizada, cuanto proporcionalmente más trabajadores residentes en el municipio trabajen fuera de él y cuanto más empleos localizados en dicho municipio estén cubiertos por trabajadores residentes en otros municipios.

La cartografía de los valores de pertenencia municipales para toda Andalucía (Fig. 5) muestra de manera nítida la configuración de un territorio y un sistema urbano complejo, pero en el que es patente la naturaleza "difusa" de su organización espacial. Esta es especialmente visibles, como es lógicamente comprensible, en las áreas metropolitanas, cuyos municipios presentan los valores más altos de pertenencia al conjunto, excepto, significativamente, las ciudades centrales, con unos valores notablemente inferiores a los de los municipios de su entorno. Ello se comprueba especialmente en las áreas metropolitanas de Sevilla y Granada, pero también, con alguna menor extensión territorial, en las áreas metropolitanas litorales de Huelva, Bahía de Cádiz-Jerez, Bahía de Algeciras, Marbella, Málaga y Almería.

Fuera de estos espacios metropolitanos, los niveles de apertura son en general menores –es decir, tienen valores de pertenencia más bajos-, producto de sistemas urbanos de gran fortaleza en términos históricos, pero vinculados mayoritariamente a economías de base primaria, lo cual no facilita la interrelación funcional (FERIA, 1992). Aparecen, sin embargo, excepciones aparentemente paradójicas en la base inferior del sistema urbano, en algunos sistemas territoriales de montaña, tanto en la Penibética como en Sierra Morena (Alpujarra, Marquesado del Zenete, Andévalo, Pedroches), en los que la conjunción de una débil base económica, de un lado, y una fragmentada organización territorial, de otro, favorece el desarrollo de la movilidad residencia-trabajo y, en consecuencia, sus niveles de apertura.

Figura 5. Representación cartográfica de los valores de pertenencia municipales por movilidad residencia-trabajo en el conjunto de Andalucía



Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes del Censo de Población de 2001 (INE)

5. Conclusiones

El objetivo de este trabajo es doble. En primer lugar, se analizan las relaciones que pueden establecerse entre dos aproximaciones alternativas a la configuración de base del sistema urbano español: las áreas metropolitanas y los mercados locales de trabajo (MLT). A pesar de que ambos tipos de áreas funcionales se construyen a partir de la explotación de la misma variable, la movilidad cotidiana por motivos laborales, existen al menos dos tipos de diferencias significativas entre ellas: por un lado, frente a la cobertura exhaustiva del territorio que caracteriza a los MLT, las áreas metropolitanas se ocupan del territorio de carácter más genuinamente urbano; por otro, frente al enfoque "bottom-up" que caracteriza a la metodología de definición de los MLT (las unidades de base se combinan entre sí hasta dar lugar a los mercados), las áreas metropolitanas se delimitan siguiendo una estrategia "top-down" más acorde con su naturaleza (tras identificar las unidades territoriales de base que actúan como centros potenciales del área metropolitana ésta se construye mediante la adscripción del resto de zonas que superan un cierto grado de relación). La aplicación de ambas metodologías al caso español ha puesto de manifiesto la naturaleza heterogénea de las áreas metropolitanas analizadas. Tres

son, lógicamente, los tipos posibles: correspondencia entre área metropolitana y MLT; áreas metropolitanas integradas por varios MLT (total o parcialmente asignados al área) y, por último, áreas metropolitanas de tamaño menor al MLT en el que están insertas. Los resultados alcanzados permiten afirmar que de forma general las áreas metroplitanas tienden a ser más extensas que sus correpondientes MLT, bien por extenderse más en sus orlas periféricas (Madrid o Sevilla) bien con estar organizadas internamiente por varios MLT (Bilbao, Barcelona). Sólo en determinadas áreas de menor nivel jerarquico y con una estructura de asentamientos y muncipal más debil y fragmentado, los MLT alcanzan mayor extensión.

En segundo lugar, en el trabajo se exploran las posilibilidades de un análisis basado en la lógica difusa. Se parte para ello del hecho de que las metodologías utilizadas comúnmente para la identificación de ambos tipos de áreas responden a una lógica *booleana*, que se sigue de la necesidad administrativa (y a menudo también científica) según la cual la relación entre cada una de las unidades de base y el área funcional correspondiente sólo admite dos posibilidades: *pertenencia/no pertenencia*. Es posible expresar este sistema de relaciones como un caso particular de un método que permitiera establecer el grado con el que cada una de las áreas de base pertenece al área funcional. Tras una explicación formal de este enfoque, nuestro trabajo se centra en el análisis de un caso concreto, el andaluz, en el que coexisten tipos metropolitanos diversos que van desde la estructura fuertemente centralizada del área metropolitana de Sevilla a la más reticular de Bahía de Cádiz-Jerez. El análisis efectuado permite constatar, primero, el diferente nivel de integración de los componentes del sistema metropolitano y, en segundo lugar, hasta qué punto la vinculación de los diversos municipios con el área metropolitana excede a la recogida en las fronteras booleanas, discretas, de la delimitación tradicional. Estos resultados permiten establecer qué municipios o sistemas de municipios se encuentran más *cercanos* en términos funcionales al área metropolitana y, por tanto, podrían con el tiempo integrarse en ella (si las vinculaciones funcionales continúan evolucionando al mismo ritmo o son impulsadas deliberadamente a través, por ejemplo, de las infraestructuras de comunicaciones o de localización de la actividad residencial o económica) o, desde otro punto de vista, ofrecen un margen de maniobra para la planificación, de manera que podrían tomarse medidas para fortalecer su propia autonomía funcional favoreciendo por tanto su pervivencia como espacios relativamente separados o vinculados funcionalmente a otras zonas. Por último, la aplicación de los operadores difusos al conjunto del sistema urbano permite constatar la diversidad y complejidad de su organización; mostrando la fortaleza de las áreas metropolitanas como los ámbitos de mayor apertura y, en consecuencia, integración funcional, pero

indicando a su vez que en sistemas territoriales de asentamientos débiles y fragmentados también se producen procesos de organización *difusa* del sistema urbano.

Bibliografía

BERRY B.; GOHEEN, P. Y GOLDSTEIN, D. (1970): "Problems and Perspectives of defining the metropolis". En Berry, B. y Horton, F. (eds.) *Geographic Perspectives on Urban Systems,* págs. 250-276, Englewood Cliffs, Prentice Hall.

CASADO, J.M.; MARTÍNEZ, L. Y FLÓREZ, F. (2010): "Los mercados locales de trabajo españoles. Una aplicación del nuevo procedimiento británico", en Albertos, J.M. y Feria, J.M (ed.) *La ciudad real en España: procesos urbanos y metropolitanos en la primera década del siglo XXI,* Madrid, Thomson-Civitas, en prensa.

CASADO-DÍAZ, J.M. Y COOMBES, M.G. (2005): "The Delineation of 21st Century Local Labour Market Areas (LLMAs)". *Proceedings of the 8th Nectar Conference*, Las Palmas de Gran Canaria.Coombes, M. y Bond, S. (2008): *Travel-to-Work Areas: the 2007 review*. Londres, Office for National Statistics.

COOMBES, M. Y BOND, S. (2008): *Travel-to-Work Areas: the 2007 review*, Londres, Office for National Statistics.

COOMBES, M.G.; GREEN, A.E. Y OPENSHAW, S. (1986): "An efficient algorithm to generate official statistical reporting areas: the case of the 1984 Travel-to-Work Areas revision in Britain". *Journal of the Operational Research Society*, 37; pp. 943-953.

FENG, Z. (2008): "Fuzziness of Travel-to-Work Areas". *Regional Studies*, vol. 43, nº. 5, pp. 707–720.

FERIA, J.M. (1992): *El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional.

FERIA, J.M. - (2004): "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España". *Boletín de la AGE* 38; 85-99.

FERIA, J.M. (2008): "Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas en España a partir de la variable residencia-trabajo". *Investigaciones Geográficas*, 46; pp. 49-68.

FERIA, J. M. (2010): "La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: Una perspectiva de la movilidad residencia-trabajo. Rev. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales* (en prensa)

GALE, S. Y ATKINSON, M. (1979): "On the set theoretic foundations of the regionalization problem". In S. Gale and G. Olsson (eds.) *Philosophy in Geography*, D. Reidel Publishing Company, Dordrecht, Holland, 65-107.

HORNER, M.W., (2004): "Spatial Dimensions of Urban Commuting: A Review of Major Issues and Their Implications for Future Geographic Research".*The Professional Geographer*, 56.2, pp.160-173.

MLYNSKI, M.E. (2003) "Eine neue Methode des unscharfen Schliessens für Expertensysteme". PhD thesis, Universidad de Aachen

OCDE (2002): *Redefining Territories. The Functional Regions*, Paris, OECD Publications.

OFFICE OF THE MANAGEMENT AND BUDGET (1998): "Alternatives approaches to Defining Metropolitan and Nonmetropolitan Areas". *Federal Register*, Vol. 63, nº 244; págs. 70526-70561

OLIVEIRA, G. BARRENA, E. Y FERIA, J.M. (2010): "Modelización y representación cartográfica de la organización espacial de la movilidad residencia trabajo a través de la teoría de los conjuntos difusos: Aplicación a Andalucía". Rev. *Geofocus* (en prensa)

ONS y COOMBES, M.G. (1998): *1991-based Travel-to-Work Areas*, Londres, Office for National Statistics.

PLANE, D. (1998): "Fuzzy set migration regions". *Geographical and Environmental Modelling* 2, 141-162

SMART, M.W. (1974): "Labour Market Areas: Uses and Definitions". *Progress in Planning*, vol. 2, nº 4, pp. 238-353.

ZADEH, L.A. (1965): "Fuzzy sets". *Information and Control* 8, 338-353.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE UNIVERSIDAD DE OVIEDO UC UNIVERSIDAD DE CANTABRIA Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

CAMBIOS TERRITORIALES RECIENTES EN LAS CUENCAS MINERAS ASTURIANAS. EL EJEMPLO DEL CONCEJO DE LENA[1]

Santos FERNÁNDEZ NOGUEROL
Departamento de Geografía
Universidad de Oviedo

1. Introducción metodológica

El fin de este estudio es realizar una breve reflexión sobre el papel que desarrolla el valle del río Caudal dentro del sistema urbano de Asturias, tomando como ejemplo el municipio utilizándolo como base para crear un Sistema de Información Geográfica (SIG). Sobre este espacio ya se han publicado otros trabajos geográficos que, fundamentalmente, han corrido a cargo del Catedrático del Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo Fermín Rodríguez Gutiérrez quien, a mediados de la década de 1980, defendió su Tesis Doctoral sobre la Montaña Central Asturiana.

Tomando como punto de partida esas aportaciones, y a fin de completarlas, se decidió analizar cuál había sido la evolución socioeconómica y paisajística del concejo durante las tres últimas décadas. Para conseguir este fin los SIG han jugado un papel fundamental en la investigación, siendo tanto herramienta de trabajo como campo de estudio. La principal virtud que aporta esta tecnología, es su capacidad de almacenar grandes cantidades de información geográfica en bases de datos georreferenciadas. Además, estos grandes almacenes de información permiten mantener ordenados sus contenidos, siempre que el administrador dedique tiempo a estas cuestiones, lo que a la postre resulta imprescindible. Otra de las ventajas del uso de los SIG es la capacidad que estos tienen para ir ampliando el detalle de la información, hecho que los convierte en una herramienta muy dinámica.

Los primeros pasos para el montaje de la base de datos consistieron en recopilar distintas fuentes de cartografía topográfica para ir incorporándolas a la misma de manera ordenada y corrigiendo sus errores. A este respecto, resultó especialmente enriquecedor el

[1] Los contenidos de esta comunicación han sido elaborados a partir de los resultados obtenidos por el autor en el Trabajo de Investigación que le ha servido para obtener su Suficiencia Investigadora gracias al disfrute de la "Beca Predoctoral Severo Ochoa" de la Consejería de Educación del Principado de Asturias en las dependencias del Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo.

proceso de importación de la cartografía topográfica 1:5.000 elaborada por el Centro de Cartografía del Principado de Asturias en 2003. Esta, como otras, presenta numerosos errores lo que aumenta la complejidad que conlleva procesar esta gran cantidad de datos. Con ese trabajo de importación y depuración se ha elaborado, además, una metodología que permitirá corregir en el futuro rápidamente los fallos de esta cartografía, por lo que se evitarán pérdidas de tiempo en solventar tal tipo de cuestiones.

Al margen de la información topográfica de base, la cartografía temática es otro apartado importante de la base de datos. Algunos de los ejemplos recopilados son: montes comunales, aprovechamientos y cultivos, suelos y usos del suelo. También se añadieron datos alfanuméricos suministrados por distintos organismos públicos entre los que destacan: la Agencia Estatal de Meteorología y el Instituto Nacional de Estadística. Los datos climáticos se interpolaron mediante *Kriging* analizándose con ello las precipitaciones y temperaturas. Con las cifras de los censos y padrones de población se estudió la estructura de la población local e inmigrada así como el poblamiento.

Todo este proceso ha hecho de la base, no sólo una mera recopilación de mapas, sino una biblioteca cartográfica que incorpora datos de todos aquellos elementos geográficos que estuviesen incluidos en ella. Una vez terminada, contiene unas 665 hojas del 1:5.000, más de 4.500.000 de registros geométricos -entre curvas de nivel, ríos, edificios, carreteras, etc.- y un tamaño de más de 3 *Gigabytes* de información.

2. Las cuencas mineras como espacios en crisis

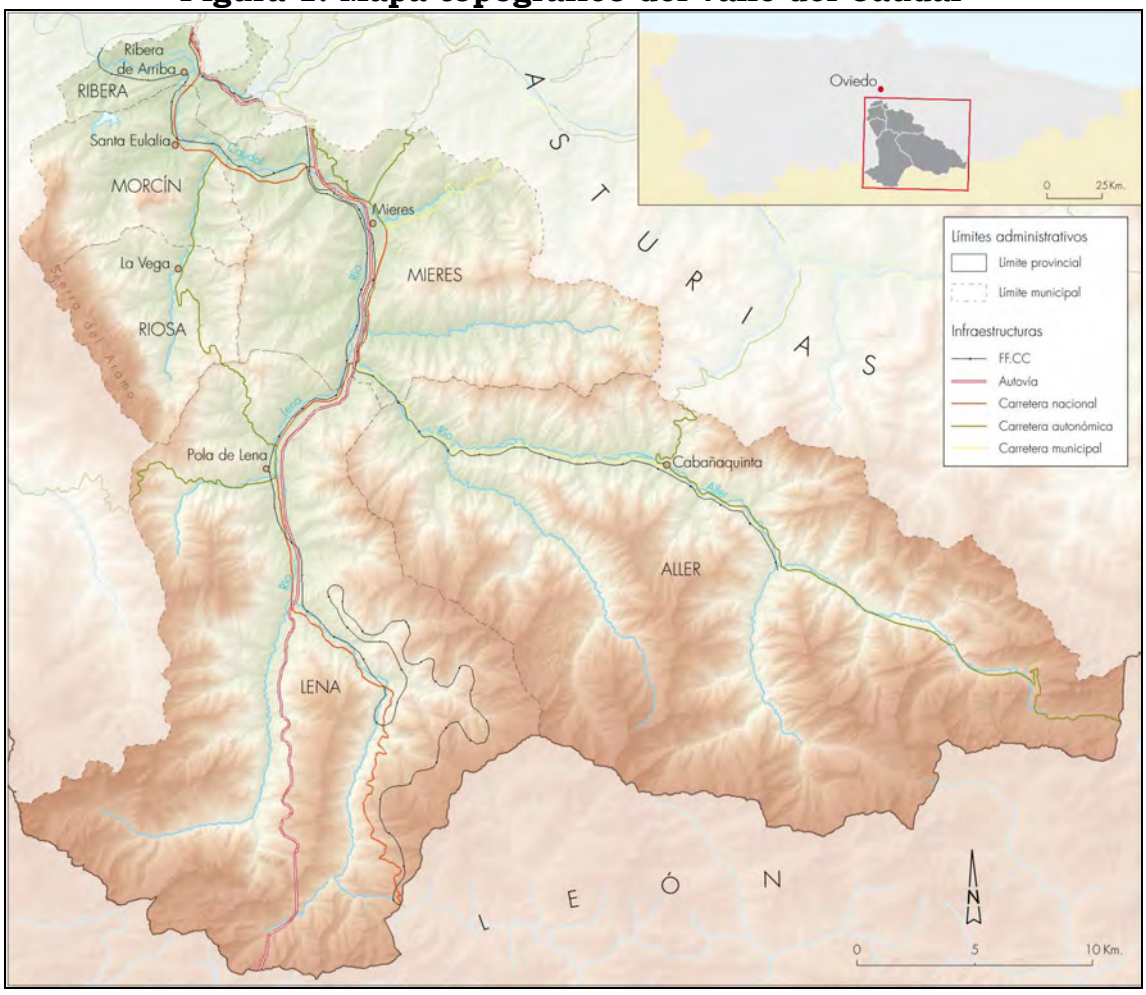
La localización del valle en el conjunto de la región, junto con las importantes reservas carboníferas que atesora su sustrato geológico, han hecho de este espacio una pieza clave para comprender la estructura territorial y urbana reciente de Asturias.

El valle del Caudal se inserta en el extremo meridional del centro de la región. Como el resto del Principado posee una topografía abrupta caracterizada por la existencia de un valle fluvial principal -surcado por el río Caudal- al que confluyen perpendicularmente, como ramificaciones, angostos y pendientes valles secundarios.

Ese relieve tan escarpado ha provocado una ocupación desigual del espacio. En primer lugar encontramos fondos de valle densamente urbanizados en los que se asientan los principales núcleos de población. En segundo término están los espacios comprendidos entre la media ladera y la alta montaña, cuyo paisaje es netamente rural y natural. Esta dicotomía es, en si misma, la esencia del poblamiento asturiano, que comenzó a gestarse en los inicios de la actividad industrial de la región y se consolidó, definitivamente, durante el auge de la minería en el siglo XX.

Las cuencas mineras tienen un medio físico muy similar entre si y están nítidamente delimitadas por un perímetro montañoso. Por el contrario, la actividad humana de cada una de ellas muestra diferencias debido a la distinta evolución que ha seguido en los últimos años.

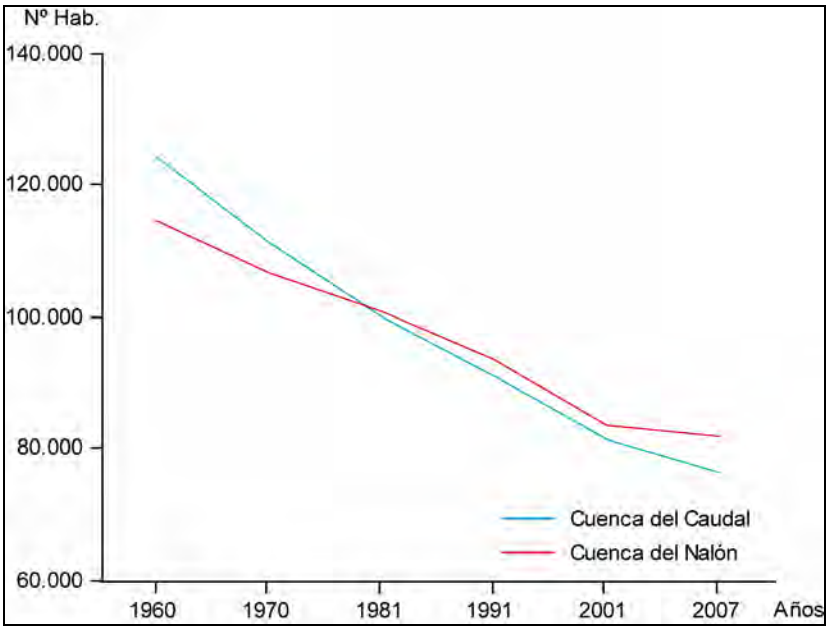
Figura 1. Mapa topográfico del valle del Caudal



Durante el auge minero del siglo XX, la cuenca del Nalón tenía unos 10.000 habitantes menos que la del Caudal, alcanzando esta última su máximo de población en 1960 con 125.000 habitantes. Tras la reconversión de la industrial minera y siderometalúrgica regional, iniciada a finales de la década de 1970, esta tendencia se invirtió pasando a ser el Nalón la cuenca más poblada, y este hecho se acentúa aún más en los primeros años del siglo XXI.

Los principales motivos que han propiciado el cambio en la tendencia seguida a lo largo del siglo XX pueden reducirse a dos: una mayor voluntad emprendedora e inversora de las administraciones públicas así como una mayor calidad ambiental urbana del Nalón.

Figura 2. Evolución de la población de la cuenca del Nalón y el Caudal de 1900 a 2007. Elaboración propia a partir de datos censales del INE



Por el contrario en el Caudal, Mieres está totalmente satelizado por Oviedo, y Lena, dada su posición estratégica entre Asturias y León, se ha configurado como la puerta de acceso de la región a la Meseta castellana. Este hecho ha propiciado que las principales vías de comunicación y redes de abastecimiento energético de Asturias discurran por este valle para dar servicio a la aglomeración urbana central. El adelanto que ha supuesto mejorar la accesibilidad de este espacio, ha acarreado como consecuencia la presión que infraestructuras de este tamaño generan sobre el paisaje y la población del entorno. Por ello se han convertido en uno de los causantes del despoblamiento que este valle padece.

3. Lena como concejo en constante evolución

Al igual que el resto de la región, son muchos los cambios que este municipio ha sufrido en los últimos treinta años. Dejando al margen la crisis agraria y la expansión minera de mediados del siglo XX, ha padecido las consecuencias de la reconversión industrial que va de finales de la década de 1970 hasta mediados de los 90, la terciarización económica producida tras esa reestructuración y el impacto derivado de la construcción de la línea de alta velocidad ferroviaria. Esa continua evolución ha llevado a configurar a Lena, al igual que el resto del Caudal, como un espacio dependiente y al servicio de las principales ciudades del centro de la región.

3.1. La modernización de la red de comunicaciones

La mejora de la red de carreteras y ferrocarriles ha sido uno de los cambios más importantes que han tenido lugar en el municipio. Su estudio resulta fundamental por la capacidad de vertebración territorial que tienen y las alteraciones que su desarrollo causa en los hábitos sociales. A comienzos de la década de 1980, la red de vías de comunicación del municipio presentaba importantes deficiencias, tanto de densidad como de mantenimiento, lo que se traducía en una baja accesibilidad rodada a determinadas partes del concejo. Por aquel entonces, la vía de comunicación más importante era la Nacional 630 que, surcando Lena de Norte a Sur durante 31 kilómetros, conecta Asturias con la Meseta.

Las carreteras que hoy ascienden a los pueblos ubicados a media ladera eran hace tres décadas, en el mejor de los casos, simples pistas. El abandono de la práctica tradicional de la sextaferia[2] por parte de los campesinos y el olvido de las autoridades competentes explicaban el deterioro que presentaba esta red.

Esta situación comenzó a cambiar a mediados de la década de 1980, cuando se inicia la ejecución de los grandes planes de modernización y expansión viaria por todo el país. No fue hasta 1985 cuando se terminaron de asfaltar la mayor parte de esos caminos vecinales de tierra. Esas mejoras fueron consecuencia directa de la construcción de la Autopista de peaje AP-66 o *Autopista del Huerna* –por ser el nombre del valle que atraviesa- que, desde su inauguración en julio de 1983, une Asturias con León. El fin de esta vía, que aún sigue siendo la más importante de la región, es el de dar alternativa a la N-630 o *Carretera del Puerto de Pajares,* cuya saturación y angosto trazado la había convertido en una infraestructura obsoleta.

Del mismo modo la red de ferrocarriles que atraviesa Lena está prácticamente en el mismo estado que cuando se terminó de construir a mediados de 1884. Las principales actuaciones en el trazado pueden resumirse en la electrificación de la línea desde Gijón hasta León y el desdoblamiento de la misma desde la villa de Jovellanos hasta Pola de Lena. Por contra se han cerrado la mayor parte de las estaciones, lo que ha provocado que algunas de ellas estén hoy en día en ruinas. Además se ha cancelado o, en el mejor de los casos, automatizado, la venta de billetes y retirado a los jefes de estación, salvo en Pola de Lena.

Al igual que sucedió con la red de carreteras, los ferrocarriles están inmersos en un periodo de cambio debido al importante desarrollo que la red férrea de alta velocidad está experimentando en el país. Lena se está configurando, nuevamente, como la pieza clave para conseguir este

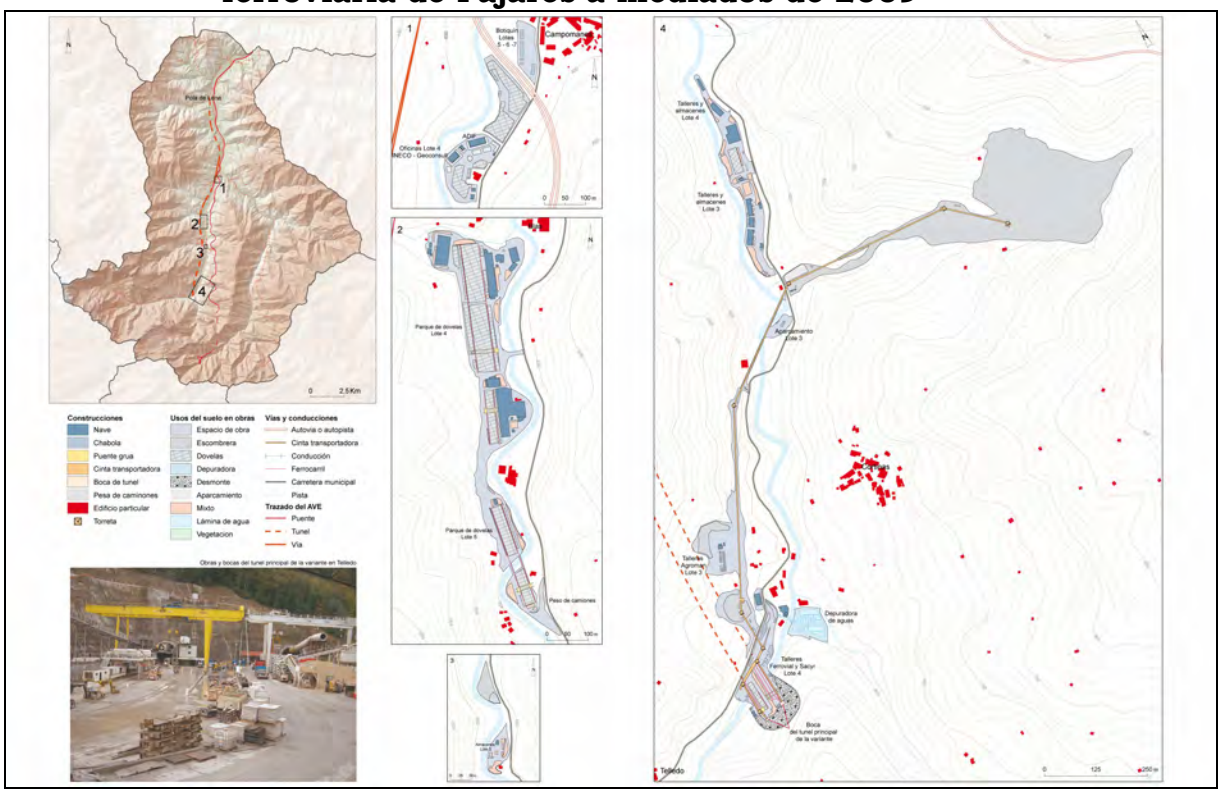
[2] Término que hace referencia a la prestación vecinal para la reparación de caminos u otras obras de utilidad pública, a la que los vecinos tenían la obligación de concurrir los viernes en ciertas épocas del año.

fin ya que permitirá la conexión ferroviaria del AVE entre Asturias y León gracias a la construcción de un túnel de 25 kilómetros de longitud. La obra y su importancia en la economía municipal, desde el inicio de la misma en 2005 hasta su finalización en 2012, se resume en los 5.000 millones de euros de presupuesto y la creación de casi 5.000 empleos directos. Estas cifras son especialmente importantes en un concejo donde la población total no alcanza los 13.000 habitantes.

El impacto paisajístico derivado de la construcción de la *variante ferroviaria de Pajares*, al margen de la propia infraestructura, se concreta en la construcción de numerosas naves industriales, talleres y parques de dovelas así como escombreras y cintas transportadoras. Además, el continuo tránsito de centenares de camiones ha provocado considerables trastornos a la población del valle del río Huerna. A mediados de 2009 la expansión territorial de la obra se hallaba en su punto álgido tal y como puede verse en la figura 3.

En la actualidad se está procediendo a recuperar medioambientalmente todas las escombreras. Posteriormente se hará lo mismo con el resto de terrenos utilizados por las obras a fin de devolverlos a su *estado inicial*. Además, todas las tierras expropiadas, no afectadas directamente por el trazado, volverán a manos de sus antiguos propietarios.

Figura 3. Distribución espacial de las obras de la variante ferroviaria de Pajares a mediados de 2009

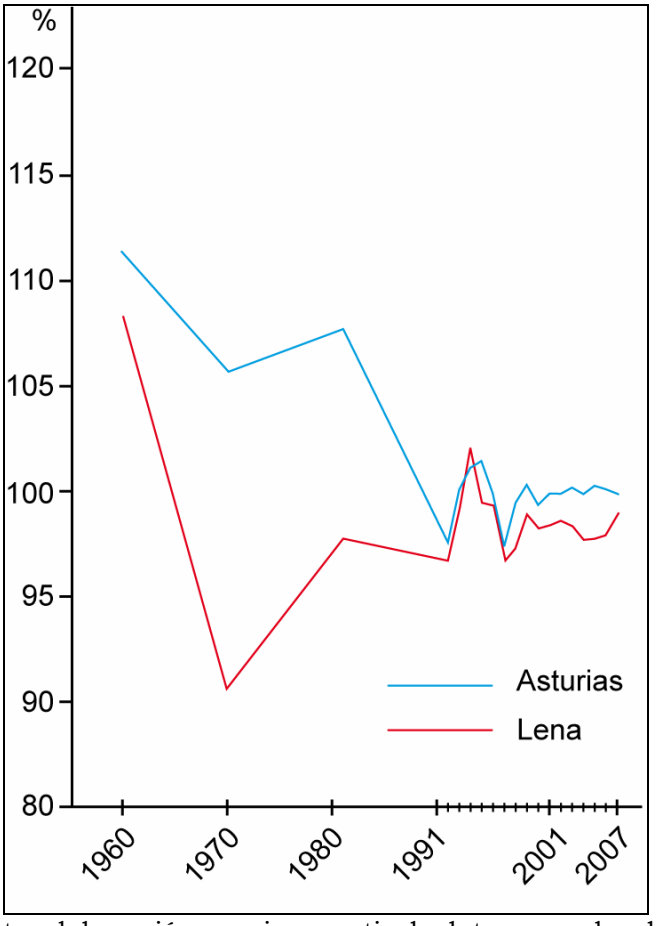


3.2. La evolución de la población y el poblamiento

Al margen de las consecuencias demográficas derivadas de la Guerra Civil, especialmente relevantes en las cuencas mineras, y la importante natalidad de los años 50 del siglo XX, Lena se adentró, desde finales de la década de 1970, en una acusada crisis demográfica que, con matices, aun persiste. Las repercusiones derivadas de este proceso han ido variando a lo largo de estos años, pudiendo establecerse tres periodos bien diferenciados.

El primero se inicia con la reconversión minero-industrial, momento en el que la población municipal comenzó a descender por varias razones. En primer lugar destaca la emigración hacia las principales ciudades de la región. Esa pérdida de trabajadores conllevó el descenso de la natalidad ya que, en muchos casos, se iba la familia en su conjunto, lo cual era un doble problema para el mantenimiento demográfico. A esos dos factores hay que sumar un tercero derivado del éxodo de población joven y en edad de trabajar, el envejecimiento. Estos fueron los años donde el descenso demográfico fue más acusado ya que, entre 1960 y 1970, la población se redujo un 17%.

Figura 4. Evolución del crecimiento de la población de Lena y Asturias

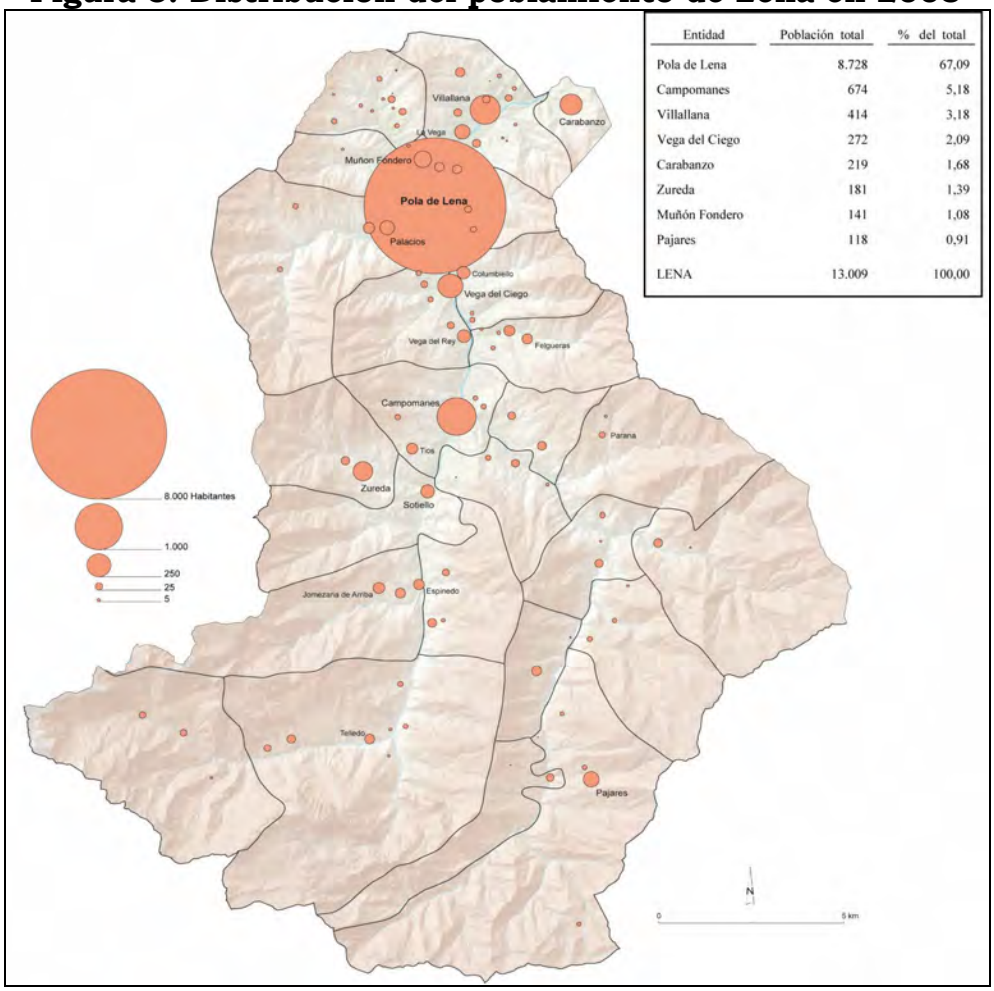


Fuente: elaboración propia a partir de datos censales del INE

En el segundo periodo, a partir de 1980, la pérdida de población fue considerablemente menor, es más, esta experimentó una recuperación hasta 1995 para volver a descender fuertemente en el último lustro del siglo XX. Entre el censo de 1991 y el del 2001 solo se perdieron 100 habitantes. El principal problema de estos años tuvo que ver con la importante reducción de la natalidad, hecho que hizo desequilibrar definitivamente la proporción de jóvenes respecto a ancianos.

A comienzos del siglo XXI, con la construcción de la variante ferroviaria de Pajares, parecía llegar un nuevo periodo de auge demográfico, pero la grave crisis demográfica iniciada a finales de la década de 1970 y el reducción de la natalidad de los 90, se convirtieron en factores determinantes para que siguiese descendiendo, aunque de manera ralentizada, la población municipal. Así entre el año 2000 y 2008 la reducción se cifró en un 2%.

Figura 5. Distribución del poblamiento de Lena en 2008



Entidad	Población total	% del total
Pola de Lena	8.728	67,09
Campomanes	674	5,18
Villallana	414	3,18
Vega del Ciego	272	2,09
Carabanzo	219	1,68
Zureda	181	1,39
Muñón Fondero	141	1,08
Pajares	118	0,91
LENA	13.009	100,00

Territorialmente esta crisis demográfica tiene una traducción directa en la distribución de los efectivos. Como puede verse en la figura

5, la proporción de población municipal que vive en Pola de Lena destaca extraordinariamente por encima del resto de localidades del municipio.

Los factores que han determinado esta situación tienen que ver con la benignidad climática y topográfica que ofrece el fondo de valle en el entorno de la capital del concejo, así como su mayor accesibilidad territorial gracias a las vías de comunicación y la importante concentración de servicios con que cuenta La Pola. Gracias a ello, el sector septentrional del municipio es el más densamente poblado y el que más jóvenes reúne. Además de lo anteriormente señalado, también se ha dado una mayor concentración de mujeres en la capital.

Por el contrario, los dos tercios meridionales del municipio se han ido despoblando poco a poco desde comienzos de la década de 1950, pero especialmente desde la reconversión industrial. La densidad de población se ha reducido de manera considerable en estas parroquias, de carácter netamente rural y montañoso, mientras que el índice de vejez ha crecido de manera exponencial llegando a haber más de 250 mayores de 65 años por cada 100 menores de 16.

Este proceso de concentración demográfica en las zonas más septentrionales del municipio ha provocado que la mayoría de servicios, tanto públicos como privados, y los comercios se hayan ido situando en la capital del concejo o en sus proximidades. Los espacios rurales han perdido, por tanto, no solo los comercios de proximidad, sino también aquellos equipamientos públicos básicos, como escuelas o centros de salud, hecho que ha agravado, aún más, la descompensación existente entre los sectores urbanos y rurales de Lena.

3.3. La terciarización y la concentración de actividades económicas en Pola de Lena

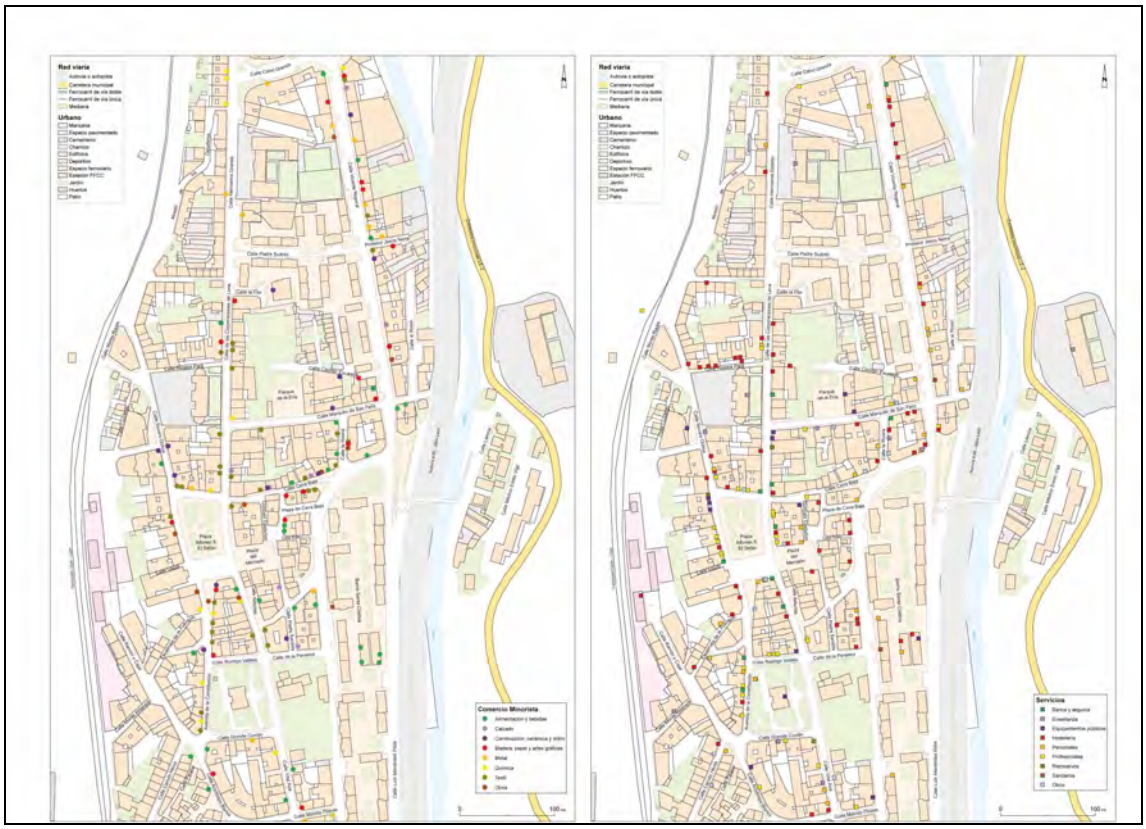
Con el fenómeno migratorio campo-ciudad producido a mediados del siglo XX, la agricultura cedió el protagonismo a la minería del carbón de hulla hasta su reconversión. La importancia de la industria, cuyo subsector principal eran las actividades relacionadas con la minería, se redujo notablemente tras el cierre de todas las explotaciones del concejo, así como de la mayoría del Caudal, hasta situarse en la actualidad en el 7% del Valor Añadido Bruto (VAB) municipal. En la actualidad la industria lenense se dedica fundamentalmente a la transformación del metal y se asienta en varios polígonos industriales situados en las cercanías de La Pola, todos ellos creados por la iniciativa pública.

La construcción, que supone casi el 12% de la economía local, ha experimentado un leve crecimiento debido, fundamentalmente, a la obra pública derivada de la construcción de la variante ferroviaria de Pajares. En último lugar, dentro de las actividades minoritarias, la agricultura apenas supone el 4%.

Los servicios representan en Lena el 76,9% del VAB, convirtiéndose en el sector económico más importante del concejo. Compuesto principalmente por pequeños comercios, incluye también equipamientos públicos tales como la educación, la sanidad o la Administración. De los 496 establecimientos existentes a comienzos de 2009, 386 estaban localizados en Pola de Lena, lo que representaba casi el 78% del total.

El resto del concejo, como sucede con la población o las vías de comunicación, se caracteriza por la carencia de servicios ya que los comercios minoristas, así como los colegios o la atención sanitaria, han ido concentrándose en La Pola durante los últimos treinta años. A modo de ejemplo destaca la educación que, a comienzos de 1980, contaba con catorce escuelas repartidas por el municipio, mientras que en la actualidad, las cuatro existentes, están ubicadas en la capital.

Figura 6: Distribución del comercio minorista y los servicios en Pola de Lena a comienzos de 2009



4. Consecuencias derivadas de los cambios territoriales recientes en la actividad humana

La dinámica reciente de Lena, así como del resto de la comarca del Caudal, ha convertido este espacio en un valle plenamente dependiente de las grandes ciudades del centro de la región las cuales, a su vez, necesitan servirse de la posición estratégica del valle para conseguir una articulación económica con el resto del país. Esa interdependencia

ha ido configurando un área metropolitana donde los intercambios de población y mercancías son cada día más considerables y fluidos gracias, principalmente, a la importante modernización experimentada por las redes de transporte en los últimos treinta años.

Al margen de esa fuerte interrelación cada espacio cumple un rol diferente. Por un lado los núcleos del sistema urbano asturiano se encargan de la toma de decisiones y la producción de bienes, tangibles o de servicios, con mayor valor añadido. Sin embargo, el Caudal se ha convertido en un *valle-dormitorio* que nutre de mano de obra al centro de la región. Además desempeña otras funciones como la producción de energía, así como la prestación de servicios de ocio –principalmente deportes de invierno, montañismo o turismo rural-, relacionados con las condiciones y los valores ambientales de sus paisajes naturales.

Al ser un espacio con un paisaje natural frágil y dependiente en lo social, este valle es especialmente sensible a cualquier decisión y proceso que lo afecte. Por ello, de cara al futuro, debería seguirse de cerca su evolución, puesto que al estar en las proximidades de un área urbana tan dinámica, ha de ponerse especial énfasis en preservar aquellos espacios naturales que aún conserva. Por otra parte, resulta un reto interesante el compaginar ese cuidado ambiental con la prosperidad tanto en lo económico como, por supuesto, en lo social.

Bibliografía

FERNÁNDEZ CUESTA, G. Y FERNÁNDEZ PRIETO, J. R. (1991): "El sistema urbano asturiano" en *Ería*, Nº26, Servicio de publicaciones de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 217-228 págs.

FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, I. (1987): "*Localización y análisis funcional de las entidades de población del concejo de Lena*" en *Boletín Real Instituto de Estudios Asturianos*, RIDEA, Oviedo, 383-410 págs.

MAYORA GARCÍA, G. (2006): *Gentes y cosas, cosas y gentes de Lena*, Ayuntamiento de Lena, Pola de Lena, 303 págs.

RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. (1984): *Transformación y crisis de un espacio de montaña: El Concejo de Lena*, Ayuntamiento de Lena, Pola de Lena, 380 págs.

RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. (1989): *La organización agraria de la montaña central asturiana*, Gobierno del Principado de Asturias, Oviedo, 636 págs.

Recursos electrónicos

Censos de población de habitantes [en línea]. Madrid: Instituto Nacional de Estadística, varias fechas. http://www.ine.es [Consulta: 5 febrero 2010].

Evolución del VAB a precios básicos [en línea]. Asturias: Sociedad Asturiana de Estudios Económicos e Industriales, periodo 1980-2006. http://www.sadei.es [Consulta: 8 febrero 2010].

Padrón municipal de habitantes [en línea]. Madrid: Instituto Nacional de Estadística, varias fechas. http://www.ine.es [Consulta: 5 febrero 2010].

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE UNIVERSIDAD DE OVIEDO UC UNIVERSIDAD DE CANTABRIA Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

CONDICIONANTES SOCIO-DEMOGRÁFICOS Y TERRITORIALES DE LA MOVILIDAD COTIDIANA SEGÚN GÉNERO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE MADRID[1]

Juan Carlos GARCÍA PALOMARES
Juana RODRÍGUEZ MOYA
Departamento de Geografía Humana
Universidad Complutense de Madrid

1. Introducción

La movilidad cotidiana crece, se diversifica y afecta al conjunto de la población, por eso es un fenómeno complejo que influye en la calidad de vida y tiene impactos ambientales, pero además es un fenómeno sensible al género debido a las múltiples actividades que las mujeres realizan en su doble papel en la esfera productiva y reproductiva y a las diferencias introducidas por otras variables socio-demográficas y territoriales, que influyen de forma desigual en las mujeres y en los hombres.

En la actualidad, los espacios metropolitanos viven profundos cambios en sus estructuras territoriales -la redistribución espacial de residencia, trabajo, ocio y consumo-, así como socioeconómicas –recursos económicos, estilos de vida, etc.-, junto al incremento de las infraestructuras de transporte están conduciendo a modificaciones en la movilidad diaria de la población. Se incrementan las distancias de los viajes y aumenta la dependencia del coche, a la vez que existen grandes diferencias por género, tanto inter-géneros (masculino y femenino) como intra-género, ya que las mujeres no son un grupo homogéneo y presentan grandes diferencias y desigualdades según la edad, la renta, el nivel de estudios, la nacionalidad, la relación con la actividad, las responsabilidades familiares, etc..

La movilidad ha constituido una de las primeras y principales líneas de investigación empírica que se desarrollaron en la Geografía desde la perspectiva de género (DÍAZ, 1988, 1995; LITTLE, 1994; SABATÉ, RODRÍGUEZ Y DÍAZ, 1995; COSTRAS, 1997; LAW, 1999; CEBOLLADA Y MIRALLES, 2003; DÍAZ y JIMÉNEZ, 2003, SOLE, MIRALLES Y CEBOLLADA, 2005). Estos trabajos muestran los distintos patrones entre hombres y mujeres en el modo de transporte, la duración, los motivos o la frecuencia de los viajes. Un número relevante de investigaciones se ha centrado en los desplazamientos al trabajo (FAGNANI, 1977; MADDENS, 1981; CLOS, 1986; HJORTHOL, 1998; SALOM Y DELIOS 1998; CASADO, 2000;

[1] Este trabajo ha sido financiado por el proyecto TRA2008-06682/MODAL – Relaciones entre modelo territorial y movilidad metropolitana: análisis y modelización. Los autores agradecen además al Consorcio Regional de Transportes de Madrid la información suministrada de la EDM2004

VANDERMISSEN, VILLENEUVE y THERIAULT, 2005. DÍAZ, RODRÍGUEZ Y GARCÍA, 2006; DE LA HOZ, 2008), en este sentido interesa conocer si la incorporación de las mujeres al mercado de trabajo uniformiza patrones de movilidad cotidiana. Pero en las últimas décadas, en la comunidad científica de habla inglesa, el tema de género y los modos de transporte ha suscitado una creciente atención (POLK, 2003 y 2004; BEST Y LANZENDORF, 2005), siendo menor en el caso español (GARCÍA Y RODRÍGUEZ, 2008; MONZÓN, VALDÉS Y GENG, 2008).

Esta comunicación busca contribuir a este campo de investigación de la movilidad cotidiana desde una perspectiva de género y territorial. Se analiza la movilidad diaria como instrumento para el reconocimiento de los procesos de cambio en los modelos territoriales, a través de las diferencias entre hombres y mujeres en sus viajes. Nos centraremos en el análisis de las diferencias por edad entre hombres y mujeres, en el momento del ciclo de la vida donde las diferencias son mayores, de 26 a 40 años, ya que es el indicador con mayor brecha de género la movilidad cotidiana. Y lo haremos diferenciando tipologías de espacios metropolitanos, tratando de averiguar el impacto del modelo territorial en las diferencias de la movilidad según género. Para ello, se han usado los datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad realizada por el Consorcio de Transportes de Madrid durante el mes de noviembre de 2004 (EDM'04).

2. Una movilidad diferente según género: la importancia de la esfera reproductiva.

En el área metropolitana de Madrid, aunque las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres se han ido acortando en los últimos años, todavía son significativas tanto en el número de viajes que realizan, como en los motivos por los que se desplazan, los modos que utilizan o las distancias y los tiempos que dedican a esos viajes (GARCÍA y RODRÍGUEZ, 2008).

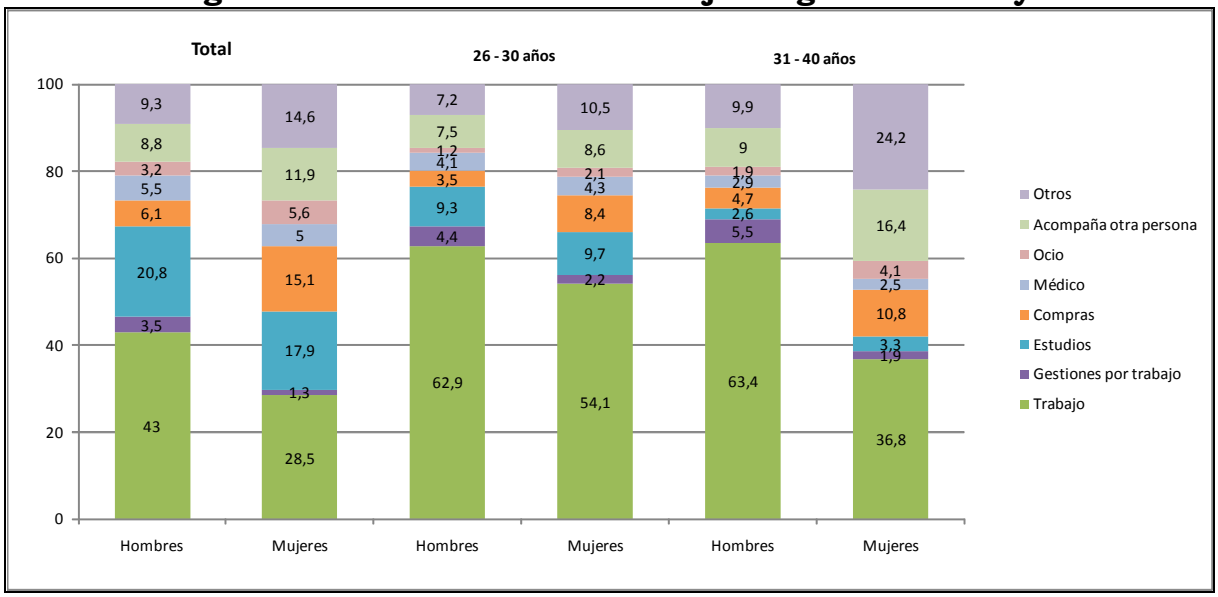
De los algo más de 14.511.000 viajes diarios que se realizan en la Comunidad de Madrid según la EDM de 2004, el 53% lo realizan mujeres, con un ratio de viajes de 2,5 viajes diarios, mientras los hombres realizan 2,3. Esta diferencia es todavía mayor en el grupo de edad entre los 30 y los 40 años, donde las mujeres realizan el 59,3% de los viajes de esa franja edad, con ratios de 3,4 viajes por mujer frente a 2,3 en los hombres. Este mayor volumen de viajes que realizan las mujeres (en especial en esas edades de 30 a 40 años) muestra una vida cotidiana más compleja y diversificada, cargada de actividades por su cada vez mayor participación en el mercado laboral y por seguir recayendo sobre ellas la responsabilidad domésticas y de cuidados, en las que los hombres apenas se han involucrado.

Así se muestra en la distribución de viajes según motivos. Mientras que entre los hombre las pautas de desplazamiento tiende a ser de tipo pendular (casa-trabajo o casa estudio) (DÍAZ, 1988), con más del 67% de sus viajes

por motivo trabajo o estudio, la doble participación de las mujeres en el trabajo productivo y reproductivo las lleva a realizar múltiples actividades a lo largo del día. Los viajes a compras, a acompañar a otras personas (en muchos casos dependientes), a gestiones administrativas y otras actividades domésticas representan un porcentaje de los viajes entre las mujeres muy superior al de los hombres (Figura 1).

Es de gran interés observar estas diferencias según edades, en especial en los grupos de población entre 26 y 40 años. Mientras que entre la población de 26 y 30 años las diferencias entre hombres y mujeres no son tan marcadas, debido a la prolongación de la educación reglada junto a la progresiva incorporación de las mujeres al mercado de trabajo, se acrecientan de manera muy llamativa entre los 31 y los 40 años, por coincidir con el retraso en la edad media de acceso al matrimonio (31 años entre las mujeres y 32,5 entre los hombres) y la maternidad más tardía. La brecha de género en los viajes al trabajo pasa de -8,8% entre 26 a 30 años a -26,6% entre 31 y 40 años. Por el contrario, en las mujeres de 31 a 40 años crecen los viajes a compras y sobre todo aquellos vinculados a acompañar a otras personas y a otros asuntos personales, claramente relacionados con los trabajos reproductivos (Figura 1).

Figura 1. Distribución de los viajes según motivos y edad



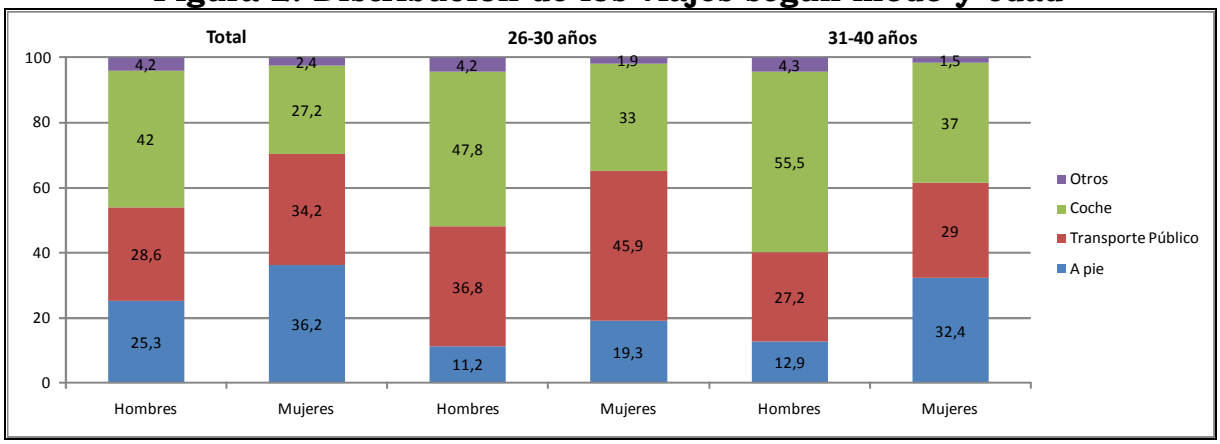
Fuente: Elaboración propia a partir de la EDM de 2004

Las mujeres no sólo realizan un número mayor de viajes y por más motivos, también diversifican más los modos de transporte que utilizan, usando mucho menos el coche privado. Así, mientras en los hombres el coche es el modo de desplazamiento predominante, las mujeres se desplazan más a pie o en transporte público (Figura 2). Este menor uso del transporte privado por parte de las mujeres responde, por un lado, a las diferencias salariales entre hombres y mujeres y en consecuencia a la menor solvencia económica de las mujeres, que no les permite disponer de vehículo privado

propio. Por otro, cuando en una familia hay un solo coche, es el hombre quien lo utiliza a diario (SÁNCHEZ, 2004). Finalmente también existe una mayor concienciación medioambiental en los desplazamientos femeninos, en especial en aquellos viajes no obligados, donde las mujeres se desplazan más en medios sostenibles.

Es de gran interés conocer cuáles son las diferencias en los modos de transporte utilizados entre hombres y mujeres de los grupos de edad entre 26 y 40 años. Podemos observar cómo a pesar de que se incrementa entre las mujeres el uso del coche entre los 31 a 40, crece la brecha con los hombres respecto al grupo de 26 y 30 años. Mientras, se reducen las diferencias en el uso del transporte público, de manera que si en el grupo de edad más joven en las mujeres se usa hasta en un +9% más estos modos, entre 31 y 40 años las diferencias son mínimas (+1,8%). Por el contrario, los viajes a pie pasan de representar un 19,3% entre las más jóvenes a un 32,4% en las de 31 a 40 años, cuando en los hombres se mantiene constantes y son mucho más reducida (11,2 y 12,9% respectivamente) (Figura 2). Este desigual reparto modal según edades parece mostrar como las responsabilidades domésticas y de cuidado se asocian con una movilidad peatonal, pues son viajes cercanos al hogar, pero también a un mayor uso del coche, sobre todo entre aquellas que combinan viajes laborales y trabajos reproductivos.

Figura 2. Distribución de los viajes según modo y edad



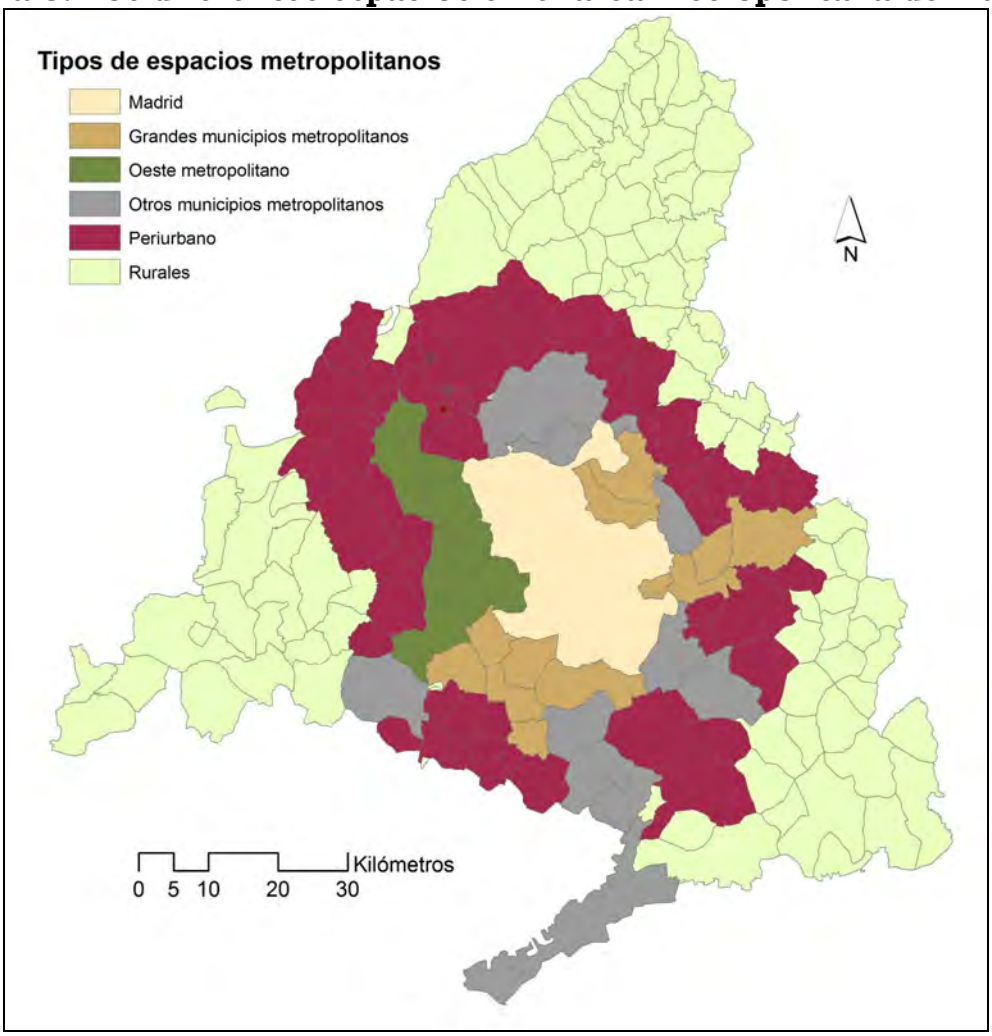
Fuente: Elaboración propia a partir de la EDM de 2004

3. Las diferencias en la movilidad de género según espacios metropolitanos

Durante la segunda mitad del siglo pasado Madrid se configuró como un espacio metropolitano con una gran ciudad principal y ciudades suburbanas en desarrollos compactos y muy densos. Se generó una metrópoli monocéntrica, con viajes radiales periferia-centro, relativamente bien servidos por el transporte público. Sólo el espacio metropolitano del oeste presentó una morfología urbana diferente, de vivienda unifamiliar, dispersa, con bajas densidades ocupadas por clases acomodadas, pero también con una fuerte relación con la ciudad central. En la actualidad, el

periurbano madrileño crece en un modelo de ciudad dispersa (el *sprawl* anglosajón), donde los municipios más dinámicos se localizan en coronas a 30-40 km de la ciudad central. Municipios situados más allá del espacio metropolitano tradicional, que crecen como consecuencia de la llegada de población desde las propias ciudades suburbanas, ahora en espacios dispersos y de baja densidad. Son los "*territorios del coche*", donde la población puede alejarse cada vez más de la ciudad central porque sus relaciones ya no se dan con ella, sino con los múltiples subcentros de actividades que surgen en la periferia metropolitana, relacionados con los procesos de descentralización (GUTIÉRREZ Y GARCÍA, 2007).

Figura 3. Los diferentes espacios en el área metropolitana de Madrid



Fuente: elaboración propia.

En este nuevo modelo, donde la movilidad cambia, cabe preguntarse hasta qué punto se mantienen la brecha de género. Interesa especialmente conocer cómo afecta a las diferencias de género la dependencia del coche que se produce en el periurbano. Para ello, hemos establecido una agrupación de los municipios del área metropolitana de Madrid según grandes ámbitos

territoriales, separando la ciudad central, el espacio metropolitano tradicional, el oeste metropolitano, el espacio periurbano y los municipios rurales[2] (Figura 3). En especial, nos centraremos en los grupos de edades de 26 a 30 y de 31 a 40 años, donde la superior carga de trabajo reproductivo fuerza a las mujeres a acrecentar su movilidad.

3.1. Las intensidades en la movilidad

Tal como se ha constatado en otros trabajos, en los nuevos desarrollos periurbanos dispersos se reduce el número de viajes por persona. Sin embargo, se siguen manteniendo las diferencias de género, de manera que las mujeres realizan en estos espacios más viajes que los hombres.

Mientras que los residentes en la ciudad de Madrid tienen una movilidad muy intensa y las diferencias de género se reducen (2,7 viajes diarios tanto para hombres como para mujeres), en la corona metropolitana la movilidad se reduce y las diferencias de género aumentan. Esa reducción es especialmente llamativa en los espacios periurbanos, donde los hombres realizan tan sólo 1,8 viajes diarios y 2 las mujeres (cuadro 1). La necesidad de viajes más largos y mecanizados para alcanzar las actividades en la periferia reduce el número de viajes tanto en hombres como en mujeres, pero lo hace más entre los primeros, que concentran su movilidad en viajes por movilidad obligada (trabajo y estudio) y reducen otros motivos de viajes. Es curioso como en los tres grandes ámbitos del área metropolitana las diferencias de género son similares, de manera que entre hombres y mujeres de los grandes municipios suburbanos, del oeste y del periurbano hay siempre una diferencia de entorno a 0,20 viajes, a pesar de las diferencias socio-económicas y territoriales de estos espacios.

Esa situación cambia si nos fijamos en las personas de edades de 26 a 40 años. Entre 26 y 30 años las diferencias de género son pequeñas, incluso en el oeste los hombres realizan más desplazamientos que las mujeres (probablemente por un acceso al coche en edades más jóvenes entre los hombres). Sin embargo, las mujeres pasan a realizar muchos más viajes en edades entre 31 y 40 años en todos los espacios, pero donde las diferencias son más notables es en el periurbano, con 1,1 viajes diarios más que los hombres de estas edades, siendo mucho más bajas las diferencias en los grandes municipios suburbanos y en el oeste.

[2] Para establecer esta división se realizó una agrupación de municipios mediante un cluster que incluía variables como el total de población, la dinámica reciente, la proporción de unifamiliares, el crecimiento de unifamiliares y la proporción de vivienda secundaria. Eso nos ha permitido diferenciar los municipios del periurbano (con morfologías ligadas al fenómeno del sprawl) de los municipios del área metropolitana tradicional. En una categoría aparte se han separado una serie de municipios metropolitanos con desarrollos recientes y dinámicas diferentes tanto a los metropolitanos tradicionales como a los periurbanos, como son municipios como Tres Cantos, Rivas Vaciamadrid, Arganda, etc.

Cuadro 1. Ratio de viajes por persona según grandes ámbitos espaciales

Espacios	Ratios (viajes/persona)		Población entre 26 y 30 años		Población entre 31 y 40 años	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Madrid	2,70	2,74	2,66	2,78	2,74	3,59
Grandes municipios metropolitanos	2,11	2,36	1,79	2,08	2,06	3,36
Oeste metropolitano	2,20	2,42	2,37	2,09	2,20	3,31
Otros municipios metropolitanos	2,36	2,45	2,10	2,28	2,50	3,67
Periurbano	1,85	2,04	1,59	1,98	1,95	3,05
Rurales	0,68	0,75	0,52	0,65	0,71	1,24
Comunidad de Madrid	2,31	2,46	2,15	2,33	2,35	3,35

Fuente: Elaboración propia a partir de la EDM de 2004

3.2. Los motivos de los viajes

En el espacio denso de la capital, donde las oportunidades son mayores, la movilidad de los hombres es mayor y más diversa según motivos, de manera que la proporción de viajes al trabajo o a estudios es menor, aumentando los viajes que hacen a otras actividades (cuadro 2). Al contrario, en el área metropolitana más del 70% de los viajes de los hombres es al trabajo o estudio, siendo ligeramente superior en el oeste, donde las tasas de actividad son más altas. Sin embargo, entre las mujeres sólo en el oeste se supera el 50%, y se reduce en casi 4 puntos en los grandes municipios suburbanos y casi 2 en el periurbano.

Cuadro 2: Distribución de los viajes según motivos y grandes ámbitos metropolitanos (porcentajes)

Espacios	Trabajo y estudios		Compras		Ocio		Otras actividades reproductivas	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Madrid	65,0	48,0	6,6	14,8	3,7	6,5	24,7	30,7
Grandes municipios metropolitanos	70,0	46,9	5,8	17,2	2,6	4,5	21,5	31,3
Oeste metropolitano	71,7	50,5	4,5	12,6	2,2	3,7	21,6	33,3
Otros municipios metropolitanos	70,4	45,9	4,8	14,8	2,3	4,0	22,4	35,3
Periurbano	69,5	48,6	4,6	11,9	2,0	4,3	23,9	35,2
Rurales	67,9	45,1	7,3	15,6	2,6	4,0	22,2	35,4

Fuente: Elaboración propia a partir de la EDM de 2004

En los viajes a compras encontramos dos situaciones claramente diferenciadas entre los grandes municipios metropolitanos tradicionales y el oeste y el espacio periurbano. En el primero, la edad media de la población es más alta, las tasas de ocupación son más bajas y la proporción de extranjeros mayor, a lo que se une un espacio denso donde las oportunidades para los viajes cortos a compras son mayores. Eso explica que la proporción de viajes a compras en estos espacios entre las mujeres sea superior a la de Madrid (lo que no pasa entre los hombres) y muy

superior a los espacios del oeste y sobre todo del periurbano. Es en estos dos últimos donde se ha consolidado el modelo de consumo vinculado a los grandes centros comerciales (compra semanal y en coche) que reduce los viajes diarios femeninos e involucra más al hombre en estas tareas. Sin embargo, los viajes a otras actividades reproductivas tienen más peso entre las mujeres de los espacios más dispersos. Estos viajes no pueden suprimirse y son realizados fundamentalmente por las mujeres.

Cuadro 3: Distribución de los viajes según motivos, edades y grandes ámbitos metropolitanos (porcentajes)

Población entre 26 y 30 años								
Espacios	Trabajo y estudios		Compras		Ocio		Otras actividades reproductivas	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Madrid	76,1	67,7	3,5	7,0	1,1	2,2	19,3	23,1
Grandes municipios metropolitanos	76,3	63,7	3,6	10,7	1,2	2,2	18,9	23,5
Oeste metropolitano	82,1	68,1	1,5	6,3	2,1	1,3	14,3	24,4
Otros municipios metropolitanos	76,6	62,8	5,2	15,0	0,8	2,7	17,4	19,4
Periurbano	77,9	64,0	2,9	6,1	0,9	1,3	18,4	28,6
Rurales	71,0	60,7	5,7	12,7	1,4	2,4	21,9	24,3
Población entre 31 y 40 años								
Madrid	71,0	48,8	4,2	9,4	2,0	4,4	22,7	37,4
Grandes municipios metropolitanos	70,4	34,3	6,1	13,2	2,1	4,1	21,5	48,4
Oeste metropolitano	73,8	38,1	4,4	11,9	1,3	2,9	20,5	47,1
Otros municipios metropolitanos	76,3	29,8	3,9	12,6	0,8	3,7	19,0	53,9
Periurbano	73,4	34,0	4,3	10,5	1,9	3,6	20,5	51,9
Rurales	73,4	32,6	7,2	12,7	1,7	2,1	17,7	52,6

Fuente: Elaboración propia a partir de la EDM de 2004

Las mayores diferencias de género en la distribución de los viajes según motivos se encuentran entre las mujeres en edades donde han asumido ya el trabajo reproductivo, pero además en aquellas que residen en los nuevos espacios periurbanos. Las proporciones de viajes al trabajo y estudios en hombres y mujeres entre 26 y 30 años son muy elevadas en ambos géneros, aunque más elevadas en el Madrid y sobre todo en el oeste. No obstante, en todos los casos, también en el oeste, existe una brecha de género de entorno a 14 puntos. Solo en la ciudad de Madrid esta brecha se acorta. Sin embargo, la mayor caída en el grupo de mujeres de 31 a 40 años se da en el caso del espacio periurbano (30 puntos porcentuales). Esta caída del peso de los viajes al trabajo entre las mujeres de edades de 31 a 40 años se relaciona con el fuerte peso que cobran los viajes por otras actividades reproductivas, que llegan a suponer casi un 52% de los movimientos de estas mujeres en el periurbano, con una brecha de género muy alta. Algo que curiosamente no

ocurre en el caso de las compras, donde la brecha de género es mucho menor debido a que las grandes superficies se han instalado en las afueras de las ciudades y es preciso acudir en automóvil. Al ser los hombres los mayores usuarios del coche, o bien realizan las compras conjuntamente hombres y mujeres, o bien, en la división del trabajo los hombres prefieren hacer compras a limpiar el hogar (cuadro 3).

4. El modo de transporte

Las mayores diferencias en la movilidad generada por los nuevos espacios de expansión periurbana y el modelo de baja densidad de los mismos se encuentran en el reparto según modos de transporte (cuadro 4). En Madrid y, sobre todo, en los grandes municipios metropolitanos la proporción de viajes andando es muy importante, especialmente entre las mujeres. Estos viajes andando se reducen significativamente en el oeste y en el periurbano, pero en el oeste la brecha de género es mucho menor cuando en el periurbano la brecha se mantiene (lo que se explica por el mayor peso de las actividades reproductivas en estos espacios y el menor poder adquisitivo respecto al oeste).

Las diferencias entre territorios también son llamativas en el uso del transporte público. En los espacios bien servidos con transporte público las mujeres hacen un uso mucho mayor del mismo (como es el caso de Madrid y en menor medida de los grandes municipios metropolitanos). Sin embargo, en los espacios periurbanos y en el oeste, donde el transporte público sirve peor las necesidades de los viajes (en especial los más cortos), el uso del mismo se reduce en especial entre las mujeres, desapareciendo la brecha de género.

Cuadro 4. Distribución modal y tipos de espacios (porcentajes)

	A pie		Transporte Público		Transporte privado		Otros	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Madrid	24,6	33,1	37,0	44,2	34,5	20,3	3,9	2,3
Grandes municipios metropolitanos	30,7	47,6	19,7	23,1	45,9	27,4	3,7	1,9
Oeste	14,2	17,9	18,4	19,1	62,0	59,8	5,5	3,1
Otros municipios metropolitanos	27,0	42,9	12,6	15,2	55,6	40,4	4,8	1,6
Periurbano	19,9	32,9	12,9	14,1	61,7	49,9	5,5	3,1
Rurales	26,1	38,7	8,2	11,4	57,3	43,3	8,4	6,6

Fuente: Elaboración propia a partir de la EDM de 2004

El mayor cambio entre la movilidad del espacios metropolitano tradicional y los nuevos espacios periurbanos está en el uso intensivo que se hace del coche en estos últimos. La proporción de viajes en coche crece tanto en hombre como en mujeres, con valores muy altos en el oeste en los dos géneros y una brecha muy baja, y valores también elevados en el periurbano, aunque sin alcanzar los valores del oeste en el caso de las mujeres, de manera que en el periurbano todavía se mantiene una brecha de

género de casi 12 puntos. Sin embargo, este valor es muy inferior al de los municipios suburbanos donde el mayor uso del transporte público y los viajes a pie reducen el uso del coche entre las mujeres.

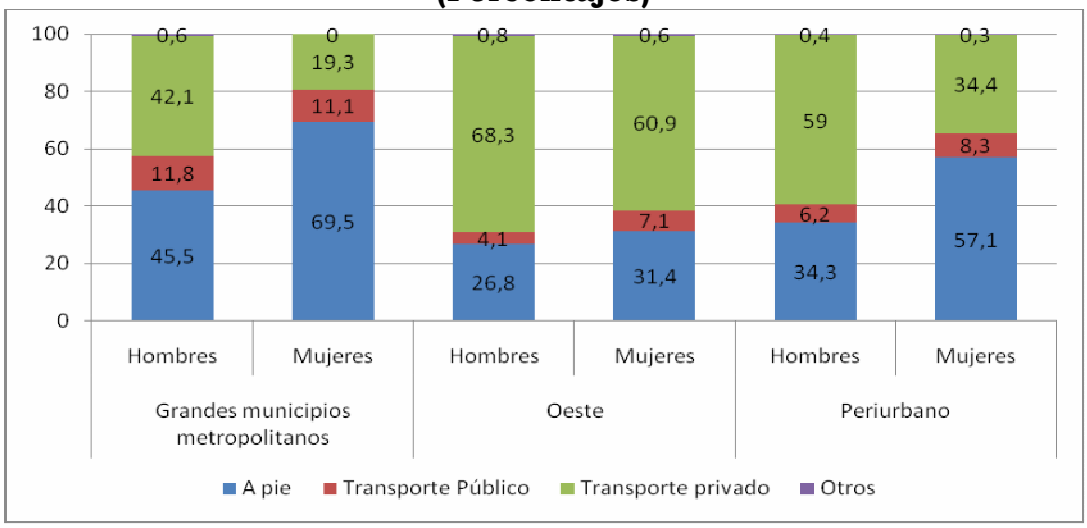
Pero lo más interesante en el análisis del reparto modal en los grupos de 26 a 40 años por territorios está en el diferente uso del coche que se hace entre los espacios densos del área metropolitana tradicional y los dispersos del oeste y el periurbano (cuadro 5). Así, en los grandes municipios metropolitanos la inscripción de las mujeres a las actividades reproductivas supone un incremento de los viajes a pie de la población de 26 a 31 años a la población de 31 a 40 años, con un aumento de la brecha de género de 10 a 31 puntos porcentuales respectivamente, y un fuerte descenso de la movilidad mecanizada, de manera que las diferencias en el uso del transporte público se acortan y se incrementa especialmente la brecha en el uso del coche. En el oeste crece la movilidad peatonal en la población de 31 a 40 respecto a la de 26 a 30, pero con un peso mucho menor y bajas diferencias de género, esto no ocurre en el periurbano donde la diferencia de género en la movilidad peatonal se mantiene en ambos grupos de edad. Pero lo más llamativo es que en estos dos espacios crece la movilidad mecanizada, en especial la relacionada con el uso del coche, de manera que en los dos casos, la brecha en el uso del coche se reduce entre el grupo de edad de 31 a 40 años. La necesidad del coche en estos espacios, todavía mayor en el caso de los viajes por trabajo reproductivo donde es necesario encadenar diferentes etapas, lleva a las mujeres a un uso mucho mayor del coche. Además, las mayores tasas de motorización y en consecuencia el mayor acceso de la mujer al coche parece confirmar la afirmación de BEST Y LANZENDORF (2005), que concluyen que mujer y hombre utilizan el coche en igual proporción cuando tienen plena disponibilidad de coche.

Cuadro 5. Distribución modal según grupos de edad y tipos de espacios (porcentajes)

Población entre 26 y 30 años									
	Grandes municipios metropolitanos			Oeste			Periurbano		
	Hombres	Mujeres	Brecha	Hombres	Mujeres	Brecha	Hombres	Mujeres	Brecha
A pie	15	25,6	10,6	3,9	8,2	4,3	11,1	25,2	14,1
Público	24,7	32,1	7,4	22,9	27,6	4,7	15,4	22,3	6,9
Privado	57,5	40,9	-16,6	69,8	62,8	-7	71	52,3	-18,7
Otros	2,9	1,3	-1,6	3,4	1,4	-2	2,4	0,3	-2,1
Población entre 31 y 40 años									
	Grandes municipios metropolitanos			Oeste			Periurbano		
	Hombres	Mujeres	Brecha	Hombres	Mujeres	Brecha	Hombres	Mujeres	Brecha
A pie	12,8	44	31,2	6	17,8	11,8	12,4	26,9	14,5
Público	16	17,8	1,8	20,9	12,8	-8,1	13,2	8,7	-4,5
Privado	67,7	37,2	-30,5	70,3	68,8	-1,5	72,5	63,8	-8,7
Otros	3,6	1	-2,6	2,7	0,7	-2	1,9	0,6	-1,3

Fuente: Elaboración propia a partir de la EDM de 2004

Figura 4. Reparto modal de los viajes a compras y tipos de espacios (Porcentajes)



Fuente: Elaboración propia a partir de la EDM de 2004

Uno de los cambios a los que se hace más referencia en el nuevo modelo metropolitano es el que se refiere a las formas de consumo y su vinculación a las grandes superficies comerciales. Como hemos visto, tanto en el oeste como en los espacios periurbanos se reduce la proporción de viajes a compras. Esto en principio se relaciona con un mayor uso del coche, acortándose la brecha de género en un motivo de viaje tradicionalmente vinculado con la mujer y los desplazamientos peatonales. Efectivamente, esto es así en los municipios del oeste, donde frente a los grandes municipios suburbanos (donde casi el 70% de los desplazamientos a compras femeninos eran a pie y las mujeres apenas usan el coche), las mujeres se desplazan a pie tan solo en el 31% de los casos, mientras usan el coche en el 61% de los viajes, con una brecha de género muy baja. Sin embargo, en el espacio periurbano la importancia de los viajes a pie se mantiene entre las mujeres, con un porcentaje todavía muy elevado (57%), mientras que a pesar del incremento de los viajes en coche, la brecha de género en este modo es muy elevada (-25%) (Figura 4).

5. Conclusiones

En este trabajo ha quedado demostrado la existencia de diferencias de género en los patrones de movilidad diaria entre hombres y mujeres en del área metropolitana de Madrid. Como hemos visto, este diferente comportamiento se explica por todo tipo de componentes, como las dinámicas demográficas, sociales y territoriales. En concreto aquí se ha puesto de manifiesto como:

- Las mujeres realizan más viajes, pero más cortos y se siguen desplazando mayoritariamente a pie y en transporte público, en especial en los ámbitos territoriales más densos y compactos del modelo metropolitano tradicional

- La edad adulta y la carga de los trabajos reproductivos en la mujer constituye una característica fundamental que agrava el carácter comparativamente más reducido de la movilidad femenina
- El nuevo modelo de desarrollo disperso y de baja densidad de la periferia metropolitana acrecienta las dificultades de las mujeres, en especial entre aquellas que tienen más difícil el acceso al coche

Por tanto, esta es una evidiencia más de lo inadecuado de aquellos estudios que no desagrega a la población según sexo o cualquier otra cualidad como la edad o el nivel socioeconómico, etc. (SABATÉ, RODRÍGUEZ Y DÍAZ, 1995). Aquí hemos comprobado una vez más, que las mujeres adoptan pautas de movilidad distintas a las de los hombres y que la variable género debe de tenerse en cuenta en la planificación territorial, el sistema de transporte y la movilidad.

Bibliografía

BEST, H. y LANZENDORF, M. (2005), "Division of labour and differences in metropolitan car use: An empirical study in Colgne, Germany". *Journal of Transport Geography*, 13 2, 109-121

CASADO DIAZ, J. M. (2000) *Diferencias de género en los desplazamientos cotidianos por razones laborales.* Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas.

CLOS I COSTA, I. (1986) "El viaje al treball a Barcelona i entorn", *Documents D'analisi Geografica*, 8-9, PP. 25-38.

COSTRAS, J. (1997): "La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prime des stadistiques". *Recherches Féministes*., 10, 77-90

CEBOLLADA, A. Y MIRALLES, C. (2003). "Hábitos y percepciones de la movilidad cotidiana de las personas sin permiso de conducir". En J. Seguí (edit): *Los servicios, los transportes y las redes territoriales. Els serveis, els transports i les xarxes territorials*, Universitat de les Illes Balears; Asociación de Geógrafos Españoles (AGE), Grupo de Geografía de los Servicios, Palma de Mallorca.

DÍAZ MUÑOZ, M. A. (1988) "Actividad, género y desplazamientos urbanos en Alcalá de Henares", en: *Aportación española al XXVI Congreso Geográfico Internacional,* Madrid, Real Sociedad Geográfica,107-117.

DÍAZ MUÑOZ, M. A. (1995) "El espacio-tiempo cotidiano", en: *Ciudad y mujer. Nuevas visiones del espacio público y privado.* Madrid, Seminario Permanente Ciudad y Mujer, Junta C.M. y Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha, 107-117.

DÍAZ MUÑOZ, M. A. Y JIMÉNEZ, F. J. (2003) "Transportes y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género?", *Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo. Infraestructuras para la vida cotidiana.* ETSAM, UPM. Disponible en http://www.generourban.org/archivos/seminario_2002.htm (consulta 02-02-2007)

DÍAZ, M. A.; RODRÍGUEZ, J. M. Y GARCÍA, J. C. (2006): "Desplazamientos laborales y género en la Comunidad de Madrid a partir del censo de población 2001, Pamplona, X Congreso de Geografía de la población.

FAGNANI, J. (1977): "Áctivités féminines et transports urbains » *Annales de Géographie,* 477, 543-561.

GARCÍA, J.C. Y RODRÍGUEZ. J. (2008): "Movilidad cotidiana y género en la Comunidad de Madrid". XI Coloquio Ibérico de Geografía, Alcalá de Henares (Madrid). Disponible en:
http://www.geogra.uah.es/inicio/web_11_cig/cdXICIG/docs/01-PDF_Comunicaciones_coloquio/pdf-1/com-P1-07.pdf

GUTIÉRREZ, J. Y GARCÍA, J.C. (2007): New spatial patterns of mobility within the metropolitan area of Madrid: towards more complex and dispersed flow networks. *Journal of Transport Geography*, 15, 18-30.

HJORTHOL, R. J. (1998). *Travel activities in everyday life: an analysis of women's and men's daily travel activities in Oslo*. Dissertation for dr philos. Department of Sociology and Human Geography. University of Oslo, Oslo. Institute of Transport Economics, report 391.

HOZ SÁNCHEZ, D. de la (2008): "Factores sociales en las pautas de desplazamiento y uso del coche de la movilidad obligada de Madrid". Monográfico de movilidad del Instituto de Estudios Económicos. 53-68

LITTLE, J. (1994) "Accessibility and transport", en *Gender, Planning and the Policy Process*, Pergamon Press, Oxford

LAW, R. (1999) "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility", *Progress in Human Geography*, 23 (4), 567-588

MADDENS, J. F. (1981): "Why women work closer to home?". *Urban Studies*, 18, 191-194

MONZÓN, A, VALDÉS, C. Y GENG XUE (2008) "Movilidad sostenible: una cuestión de lugar y género". Anuario de Movilidad, 2008, en publicación digital:
http://www.racc.es/externos/fundacion/anuario2008esp/datos/media/racc_anuario_movilidad_2008.pdf.

POLK M., (2003). Are women more potentially accommodating than men are to a sustainable transportation system in Sweden? *Transportation Research Part D,* 8(2), pp. 75–95

POLK M., (2004) "The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden". *Journal of Transport Geography*, 12, 185-195

SABATÉ, A.; RODRÍGUEZ, J. M. Y DÍAZ, M. A. (1995) *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género*, Madrid, Síntesis.

SALOM, J. Y DELIOS, E. (1998) "La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias por género", *Cuadernos de Geografía*, 64, 485-511.

SÁNCHEZ, I. (2004): *Urbanismo con perspectiva de género.* Instituto Andaluz de la Mujer, Junta de Andalucía. Foro Social Europeo. Sevilla. Consulta (20-04-2008). Disponible en www.unidadgenero.com

SOLÉ, G.; MIRALLES, C. Y CEBOLLADA, A. (2005): "La accesibilidad territorial desde una perspectiva de género". En *XIX Congreso de Geógrafos Españoles*

VANDERMISSEN, M.H., THERIAULT, M. Y VILLENEUVE, P. (2005). *Work Trips: are there still gender differences? The case of the Quebec Metropolitan Area, 1991 and 2001*. TRB 2006 Annual Meeting.

EL EFECTO FRONTERA EN EL SISTEMA URBANO DE *LES TERRES DE L´EBRE-BAIX MAESTRAT*

Vicent ORTELLS CHABRERA
Universitat Jaume I, Castelló de la Plana
Antonio QUEROL GÓMEZ
UNED, Centro Asociado de Tortosa

En la década de 1990 y especialmente en los procesos de desconcentración industrial, se comenzó a utilizar el concepto "efecto frontera" (MÉNDEZ, 2000). En el sentido político y administrativo son numerosos los estudios sobre ciudades de las franjas fronterizas internacionales (CABERO, V.; CAMPESINO, A.; LÓPEZ, L., 1996; TRILLO, J., 2009) que plantean la cooperación para un desarrollo armonizado del territorio. Dentro de un mismo Estado, quizá no sean tan visibles las posibles diferencias en los procesos territoriales entre comunidades autónomas vecinas, pero en las dos últimas décadas, las legislaciones distintas y su grado de aplicación desigual han puesto de manifiesto que existen fronteras interiores, al menos en determinados aspectos.

En un viaje de sur a norte o en sentido contrario siguiendo la costa mediterránea, resulta difícil establecer los límites entre las comunidades autónomas catalana y valenciana. Una misma cultura, lengua y manera de hablarla, un espacio económico común y un paisaje natural de llanuras sedimentarias que terminan en una costa baja. Sin embargo, la división administrativa española escogió el modesto río de la Sénia como frontera entre las provincias de Tarragona y Castelló, en las comarcas de les *Terres de l´Ebre* y del *Baix Maestrat.* Estas comarcas han experimentado un proceso de urbanización importante en las dos últimas décadas, pero al amparo de legislaciones diferentes. Este será el núcleo central de nuestra aportación, comparando también los cambios acaecidos en la inmigración extranjera y finalmente, la colaboración institucional entre los municipios vecinos, agrupados en un nuevo ente territorial denominado *Taula del Sénia.*

1. Un territorio homogéneo y un área funcional común

La depresión del río Ebro, en su salida definitiva buscando el mar, y la culminación en su majestuoso delta, que se adentra 20 km desde la línea costera, constituyen los principales referentes fisiográficos (QUEROL, 2004). El resto de unidades del relieve se resuelve en una sucesión de sierras, depresiones y llanuras costeras, vinculadas a la tectónica de la

Cordillera Costera Catalana, donde destacan la sierra del Montsià, al norte y la sierra de Irta, en los límites de Peníscola, en el sector meridional, ambas muy próximas al mar.

La uniformidad territorial ha posibilitado la unión histórica en distintos apartados. Un primer ejemplo de vínculo histórico es la división eclesiástica- basada fundamentalmente en los elementos naturales y en el poblamiento- que engloba en la Diócesis de Tortosa a varios municipios del sur de Tarragona y norte de Castelló. Aunque han habido algunos intentos secesionistas alentados por el partido Unión Valenciana en la década de 1990, tuvieron escasa repercusión pública (FRANQUET, 2009).

Figura 1: Eje urbano del entorno del delta del Ebro

La relación económica, los desplazamientos diarios por trabajo, estudios, compras o los viajes festivos por ocio son muy frecuentes. En 2007, se contabilizaron 10.021 movimientos en días laborables, aumentando a 15.352 los días festivos (Idescat), entre las comarcas del Ebro y las del norte de Castelló. Por otra parte, Tortosa ha ejercido de

capital histórica durante siglos. En materia sanitaria, el hospital tortosino era la referencia de las comarcas septentrionales castellonenses, hasta que se construyó el hospital comarcal de Vinaròs. Esta misma ciudad sigue ejerciendo una destacable atracción en su oferta de estudios universitarios, tanto en su sede de la UNED, como en los centros de la Universidad Rovira i Virgili.

Finalmente, la colaboración institucional surgida en los últimos años demuestra la voluntad de buscar soluciones conjuntas entre ambos territorios.

2. Crecimiento urbano acelerado y cambios sociodemogràficos en las ciudades de *Les Terres de l´Ebre-Baix Maestrat*

El río Ebro y la costa del Mediterráneo al sur del delta constituyen los dos ejes naturales sobre los que se emplazan seis ciudades comparables por su número de habitantes y características socioeconómicas. El primero, lo forman Tortosa y Amposta, desarrolladas en ambas márgenes del río, y Sant Carles de la Rápita, puerto marítimo en la salida del hemidelta meridional. En esta dirección, con el municipio de Alcanar de por medio, se alcanza Vinaròs en 20 km y en diez más, Benicarló y Peníscola, que conforman una conurbación propiciada especialmente por la actividad turística. En el periodo 2000-2007 se ha producido un incremento explosivo en la construcción de viviendas nuevas, en especial en las ciudades del Baix Maestrat, acompañado de un aumento paralelo del número de habitantes de procedencia extranjera.

2.1. La construcción de viviendas

El desaforado aumento del parque inmobiliario ha seguido la misma línea del fenómeno constructivo acaecido en España en la década inicial del siglo XXI, incluso acrecentado por la situación costera mediterránea. Sin embargo, observaremos comportamientos algo distintos que creemos justificables por tratarse de un territorio de frontera, donde actúan administraciones diferentes y la legislación ha tenido distinta permisividad.

En el Cuadro 1 se relacionan el número de viviendas nuevas construidas en dos décadas a caballo del siglo y que manifiestan una trayectoria muy desigual. Agrupando por cuatrienios, desde 1992 a 2007, se observa que el aumento es exponencial, casi doblándose en cada uno de ellos. La suma de viviendas de las tres ciudades aporta estas cifras: 1.600 (92-95), 3.874 (96-99), 7.943 (00-03) y 12.085 (04-07). En 2008, se retorna bruscamente a valores de principios de los noventa, siguiendo en el presente la tendencia hacia una disminución drástica. Peníscola es el

principal municipio turístico del norte del País Valenciano, por lo que las segundas residencias han tenido siempre un mercado importante. Vinaròs y Benicarló son ciudades parejas, más diversas en su economía, aunque también disponen de un importante parque inmobiliario de segundas residencias. Pese a todo, construir 26.094 nuevas viviendas en 17 años, supera cualquier parámetro de sostenibilidad y de relación demanda-oferta. Hay que recordar, por otra parte, que en todo el período se edificaron tan solo 47 viviendas de protección oficial, 37 en Benicarló, 10 en Vinaròs y ninguna en Peníscola. El 99´8% fueron de renta libre.

Cuadro 1. Viviendas de nueva construcción en Vinaròs, Benicarló y Peníscola (1992-2008)

Años	Vinaròs	Benicarló	Peníscola
1992	203	112	68
1993	208	116	207
1994	101	87	22
1995	224	194	58
1996	184	193	62
1997	356	162	288
1998	320	349	298
1999	309	418	935
2000	386	673	381
2001	281	1.482	550
2002	715	706	352
2003	1.074	737	606
2004	927	922	1.162
2005	918	1.239	1.528
2006	859	1.290	852
2007	1.071	867	450
2008	273	156	163
Total	8.409 (VPO: 0.12%)	9.703 (0.38%)	7.982 (0%)

Fuente: ive.es, elaboración propia.

El aumento desmesurado del número de viviendas obedece a factores comunes a otras regiones, como la facilidad crediticia para el comprador y constructor, pero también a una legislación facilitadora y promotora en su espíritu. La Ley 6/1994 Reguladora de la Actividad Urbanística (LRAU), promulgada por la Generalitat Valenciana el 15 de noviembre, estuvo en

vigor hasta el 1 de febrero de 2006, año que marca el inicio del declive, aunque manteniendo el 2007 un número elevado de nuevas viviendas. La ley introdujo dos figuras jurídicas que cambiaron el *statu quo* de la propiedad del suelo. Por una parte, el llamado "agente urbanizador", persona física o jurídica, que recibe el beneplácito de la administración para urbanizar y reparcelar, estando obligados los propietarios a someterse a un nuevo plan de actuación integrada (PAI) donde se construyen los nuevos edificios (ORTELLS, SORIANO, PONS, 2009). Los efectos de la ley han sido diversos en todo el territorio valenciano, pero esta se ha conocido especialmente por los conflictos vecinales, que han llegado hasta los tribunales europeos (BURRIEL, 2009).

Cuadro 2: Viviendas de nueva construcción en Tortosa, Amposta y Sant Carles de la Ràpita (1992-2008)

Años	Tortosa	Amposta	S.Carles de la Ràpita
1992	159	133	109
1993	260	194	164
1994	354	136	76
1995	823	158	79
1996	121	182	206
1997	90	92	9
1998	112	218	129
1999	456	292	941
2000	885	144	519
2001	699	431	413
2002	1.501	225	560
2003	849	424	818
2004	234	235	589
2005	178	212	408
2006	309	621	1.235
2007	549	656	1.496
2008	426	656	1.496
Total	8.005 (VPO 17%)	5.009 (35.6%)	8.933 (6.3%)

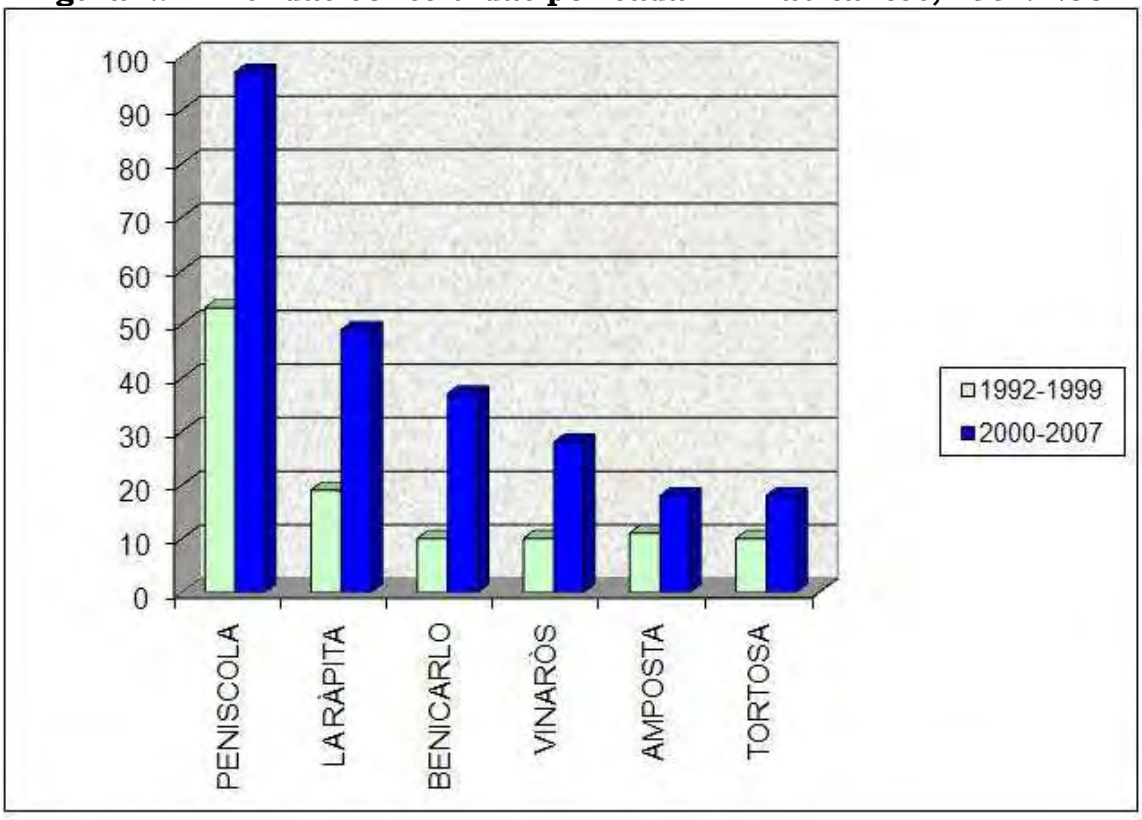
Fuente: idescat.cat. Elaboración propia.

El total de viviendas construidas, Cuadro 2, alcanza 21.947, con una diferencia negativa de 4.147 respecto a las ciudades del Baix Maestrat. Tortosa, posee un perfil funcional variado. Amposta, agroindustrial y en Sant Carles tiene importancia el sector turístico. Todo ello se refleja en la

producción inmobiliaria de cada municipio. Por periodos se crece pero a un ritmo menor que el analizado anteriormente en el Baix Maestrat: 2.645 (92-95), 2.848 (96-99), 7.468 (00-03) y 6.722 (04-07). También se aprecia el mayor número en el periodo 2000-2003, por el peso específico de Tortosa. Por último, el año 2008 mantiene un ritmo constructivo elevado, lo cual no sucede en la comarca del Baix Maestrat, y puede interpretarse como un ligero retraso en los efectos de la crisis inmobiliaria.

La legislación urbanística aplicable en Catalunya fue adecuándose a partir de la promulgación del Estatuto, en el que se le otorgan competencias exclusivas. Posteriormente, se aprueban la ley 4/1980, de creación del Instituto Catalán del Suelo, la ley 9/1981, sobre protección de la legalidad urbanística, la ley 3/1984, por la que se elabora el código urbanístico catalán. El decreto legislativo 1/1990 refunde los textos legales anteriores.

Figura 2: Viviendas construidas por cada mil habitantes, 1992-2007



Finalmente, la Ley de Urbanismo vigente en la actualidad se promulga en 2002 (Ley 2/2002, DOGC 3600) y entre sus objetivos principales se encuentra armonizar el crecimiento económico con la cohesión social y el respeto al medio ambiente. También plantea mecanismos para evitar la especulación y enfatiza el concepto de suelo urbanizable "necesario" para equilibrar la oferta y la demanda. Por último, se concibe la gestión urbanística integrada como un servicio público y se establecen tres modalidades diferentes para ejecutar una reparcelación: compensación básica, compensación por concertación y cooperación, según los porcentajes de propietarios implicados e introduce la figura de "persona concesionaria", como gestora de los planes urbanísticos.

El 17 % de las viviendas construidas en el periodo analizado se calificaron de protección oficial, frente al 0.2% del eje Vinaròs-Benicarló-Peníscola. Amposta es el municipio con mayor número de licencias de este tipo, el 35.6%. La ley de urbanismo en vigor establece que se debe reservar el 20% de suelo para estas promociones. En total han sido 3.719 hogares que suponen 3 viviendas por cada 1.000 habitantes al año, entre 1992 y 2008. En la figura 2 se representan estos valores.

En función de la creación de nuevos hogares, el equilibrio entre oferta y demanda se establece generalmente en torno a 7 viviendas por cada mil habitantes y año. Entre 1992 y 1999 se supera este valor moderadamente, salvo en los municipios de Peníscola y la Ràpita, donde la segunda residencia tiene mayor importancia. De 2000 a 2007, en plena inflación de la burbuja inmobiliaria (NAREDO, 2004), los valores se disparan en ambas ciudades, pero también lo hacen de manera muy significativa en Vinaròs y Benicarló, y con moderación en Amposta y Tortosa, ambos municipios sin costa marítima.

2.2. Inmigración y cambio social

La construcción ha sido el motor económico de los últimos años, a la vez que ha propiciado la entrada masiva de trabajadores, procedentes en su mayoría del extranjero. En menos de una década, con procesos de legalización y reunificación familiar, se ha quintuplicado su número. Las ciudades costeras de Castelló han recibido mayor número de inmigrantes extranjeros que las del eje del río Ebro.

La mayor parte del importante crecimiento de la población se debe a la inmigración extranjera, alcanzando el 78% de los 14.845 habitantes más que suman las tres ciudades en el intervalo 2000-2008. Analizando el Cuadro 3 se puede valorar el constante aumento y su participación porcentual en el censo ciudadano. El perfil turístico y las numerosas promociones inmobiliarias de Peníscola condicionan el primer lugar, con el

37% en 2008, seguida por Benicarló (23%), con una actividad variada, pero con peso significativo de la agricultura de regadío y la industria y, Vinaròs (19%), ciudad comercial y de servicios. La procedencia viene marcada por la actividad económica dominante en cada grupo y es diferente en cada ciudad. En Peníscola dominan los residentes europeos, británicos, alemanes y franceses en especial, a los que se debe agregar el colectivo rumano y de países del este, trabajadores de la construcción en su mayoría. En conjunto, alcanzan el 64% del total de extranjeros. En segundo lugar, los magrebís y resto de africanos, que trabajan mayoritariamente en el comercio, agricultura y construcción (20%). En tercer lugar, Sudamérica aporta un 13%, siendo los servicios privados y la hostelería, los sectores predominantes en sus trabajos. La comunidad asiática es muy inferior y la más concreta en sus actividades de comercio y hostelería. Vinaròs y Benicarló repiten el mismo esquema, aunque se reduce notablemente la presencia de residentes postlaborales.

Cuadro 3: Población total y porcentaje de inmigrantes extranjeros en Vinaròs, Benicarló y Peníscola (2000-2008)

Años	Vinaròs	Benicarló	Peníscola
2000	22.552 (6)	19.908 (4)	4.548 (11)
2002	23.807 (9)	21.488 (9)	5.245 (20)
2004	24.467 (10)	22.653 (13)	5.809 (24)
2006	26.251 (15)	24.427 (18)	6.432 (30)
2008	27.912 (19)	26.381 (23)	7.560 (37)

Fuente: ive.es. Elaboración propia.

Cuadro 4: Población total y porcentaje de inmigrantes extranjeros en Tortosa, Amposta y Sant Carles de la Ràpita (%) (2000-2008).

Años	Tortosa	Amposta	Sant Carles
2000	22.552 (2)	16.372 (2)	11.194 (2)
2002	30.431 (5)	17.372 (6)	11.735 (5)
2004	31.979 (11)	18.238 (10)	12.594 (11)
2006	34.266 (17)	19.142 (13)	13.488 (15)
2008	35.734 (21)	20.652 (18)	15.307 (22)

Fuente: Idescat.cat. Elaboración propia.

En 2008, la suma de habitantes de las tres ciudades alcanza 71.693 empadronados, un 20% superior al año 2000. De este incremento de 14.646 habitantes, el porcentaje de extranjeros es abrumador, el 99.6%. Las tres ciudades tienen perfiles económicos parecidos, con el añadido turístico de la Rápita. La mayor entrada de inmigrantes se produce en el tránsito 2002-2004, coincidiendo con una elevación de la actividad

constructora- Actualmente se supera el 20%. En cuanto al origen, existen diferencias significativas, según datos de 2008 (Idescat). En la Ràpita, dominan los europeos con el 50%, con el factor turístico residencial. En Tortosa, se reduce al 20.5%, mientras que los africanos se sitúan en primer lugar, con el 39.5%. La comunidad latinoamericana es la más numerosa en Amposta (31.8%) después de la europea (41.3%). Finalmente, los asiáticos, especialmente pakistaníes y chinos, totalizan 1.519, el 20.2% de los extranjeros de Tortosa.

Hemos podido comprobar alguna diferencia con respecto a las ciudades del *Baix Maestrat,* destacando la procedencia extranjera casi absoluta en el eje del Ebro, mientras que en la comarca de Castelló influye la capacidad de atracción de Peníscola respecto a ciudadanos del centro y norte de España. En segundo lugar, la inmigración ha sido mayor en el norte de Castelló, tanto por el factor residencial europeo como por la llamada de sectores como la construcción y los servicios.

3. Colaboración territorial. La *Taula del Sénia*

Las características del territorio que hemos analizado y su situación fronteriza avalan la idoneidad de colaborar entre los municipios vecinos, aunque sean de administraciones superiores distintas. Los organismos intermedios tienen un importante papel en la mejora de la gobernanza territorial (PELLEGRÍN, 1993). En este sentido surgió la denominada *Taula del Sénia.*

La Mancomunidad de la *Taula del Sénia* está formada por 22 municipios, de los que 10 son valencianos: Benicarló, Càlig, Canet lo Roig, Cervera del Maestre, la Jana, Morella, Rossell, Traiguera, Vallibona y Vinaròs, 9 catalanes: Alcanar, Freginals, la Galera, Godall, Mas de Barberans, Sant Carles de la Ràpita, Santa Bàrbera, la Sénia y Ulldecona y 3 aragoneses, Beseit, Penyarroja de Tastavins y Vallderoures, situados alrededor del río Sénia y del macizo de Els Ports y que entre todos superan 114.000 habitantes en 2008. Actualmente, otros dos municipios de la provincia de Castelló están en trámite para ingresar en la Mancomunidad, la Pobla de Benifassà y Castell de Cabres.

Aunque pertenecen a tres Comunidades Autónomas distintas, estos municipios y sus habitantes tienen en común, la geografía, la historia (Ilercavones, Corona de Aragón, Obispado de Tortosa), la cultura y la lengua. Pero, también su nivel de renta, la emigración de los jóvenes y el envejecimiento de la población son otras características comunes, en especial en las zonas del interior.

Su nombre, Taula (punto de encuentro y diálogo) y Sénia (río que es el límite natural entre los tres territorios), explica su objetivo principal: ser

un medio para trabajar en común para mejorar las condiciones de vida de todos sus habitantes. Y para ello, es necesaria:
- una mayor y mejor coordinación entre las administraciones,
- conseguir de todas ellas las inversiones necesarias.

Aunque siempre ha existido mucha relación entre la gente de ambas márgenes del río Sénia, el origen de lo que ahora es la Mancomunidad empieza con una reunión de los alcaldes de Vinaròs, Alcanar, Ulldecona y La Sénia el día 1 de agosto de 2003. Después de un largo proceso, se acordó constituir una Mancomunidad de municipios que el 20 de febrero de 2006 fue inscrita en el Registro de Entidades Locales del Ministerio de Administraciones Públicas con el número 0543014.

El cargo de Presidente/a se elige por un año. Actualmente es Núria Ventura (Alcaldesa de Ulldecona), y los Vicepresidentes son los Alcaldes o Tenientes de Alcalde de Vinaròs, Benicarló, Vallderoures, Alcanar, la Jana, la Galera, Santa Bàrbera y Penyarroja de Tastavins.

La Mancomunidad elabora diversos proyectos entre los que últimamente destacan un Plan Integral de todo el cauce del Rio Sénia, tanto a nivel de recursos naturales y paisajísticos como de los histórico-culturales, que sirvan como punto de partida para implicar a todas las administraciones en los trabajos y las obras necesarias para poner en valor todo este importante, y hasta ahora poco valorado, patrimonio.

Del actual Plan ya han salido dos nuevas iniciativas:
-La obtención de los Planes de Ocupación de Revalorización de los Espacios Naturales alrededor del río Sénia, para la limpieza de las laderas del río y barrancos.

-La Exposición Itinerante del Rio Sénia.

La Mancomunidad ha obtenido un Plan de Ocupación de la Generalitat Valenciana y otro de la Generalitat de Cataluña para la "Revalorización de los Espacios Naturales del río Sénia".

En la actualidad, la Mancomunidad está llevando a cabo el desarrollo del Plan. Se ha detectado un grave problema de vertederos incontrolados en las márgenes del río, en todo su recorrido. Se han encontrado además de basuras domésticas comunes en grandes cantidades, restos de la construcción, neveras, cocinas, lavadoras, coches abandonados, hierros. También cabe destacar, la presencia creciente de especies invasoras. Por otra parte, la entidad ha recibido una subvención de 49.000 € de la Fundación Biodiversidad para el proyecto "Olivos milenarios, apuesta de futuro" que servirá para poner en marcha, en esta primera fase, un museo. Pese a ser muy corta la vida de la Mancomunidad, se han puesto en marcha destacadas iniciativas y es deseable que aumenten en un futuro y alcancen a otros ámbitos socioeconómicos.

4. Conclusiones. Un espacio de frontera con objetivos comunes

En primer lugar, cabe destacar que las relaciones socioeconómicas entre los habitantes de cualquier territorio están por encima de los límites administrativos establecidos a lo largo de la historia, en especial si no hay obstáculos naturales difíciles de salvar, como es el caso que nos ocupa. Sin embargo, hemos podido comprobar diferencias destacables en apartados concretos, como el desigual incremento del número de viviendas que, aún siendo muy alto en las dos comarcas analizadas, ha sido menor en el eje del Ebro y también variarán sus consecuencias.

Respecto a la inmigración extranjera no encontramos cambios significativos, pero también es notoria la diferencia a favor del *Baix Maestrat*, favorecida por la atracción laboral de la construcción. Por último, como factor de cohesión e integración territorial, consideramos muy importante la creación de la Mancomunidad de la *Taula del Sénia*, que se irá consolidando progresivamente con objetivos comunes más ambiciosos. Sería deseable, por otra parte, que se integraran Tortosa y Amposta.

Bibliografía

BURGUEÑO, J. (2001): "Geografía y administración. Proyectar territorios en el siglo XXI". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 32, 191-208.

BURRIEL, E. (2009): "La Unión Europea y el urbanismo valenciano. ¿Conflicto jurídico o político?". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles,* 49, 5-23.

CABERO, V.; CAMPESINO, A.; LÓPEZ, L. (1996): "El conocimiento de las franjas fronterizas". *Aportación de los geógrafos españoles. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 23, 93-106.

FERNÁNDEZ, A.; PEDREGAL, B.; RODRÍGUEZ, J.; PITA, M.; ZOIDO, F. (2009): "El concepto de cohesión territorial. Escalas de aplicación, sistemas de medición y políticas derivadas". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles,* 50, 157-172.

FRANQUET, J.M. (2009): *Les terres de l´Ebre: un problema de debò*.La Veu de l´Ebre, Tortosa, 325 p.

MÉNDEZ, R. (2000): "La incidencia del "efecto frontera" en la formación de nuevos espacios industriales". *Vivir la diversidad en España. Aportación Española al XXIX Congreso de la Unión Geográfica Internacional*, Seúl. AGE, Madrid, 301-312.

NAREDO, J.M. (2004): "Perspectivas de la vivienda" *Información Comercial Española,* 815, mayo-junio, 143-154.

ORTELLS, V., SORIANO, J.; PONS, R. (2009): "Repercusiones territoriales de la planificación reciente en el País Valenciano (1994-2007)"., en LUZÓN, J.L. y CARDIM, M. *Estudios de casos sobre planificación regional,* Medamérica, Universidad de Barcelona, 163-193.

PELLEGRÍN, J. (1993): "El papel de las organizaciones intermedias en el desarrollo territorial". En Precedo y Vázquez, coord. *Desarrollo local y comarcalización*. Xunta de Galicia, Santiago.

QUEROL, A. (2004): *Processos i canvis al territori del delta de l´Ebre.* Cossetània, Valls, 236 p.

QUEROL, A.: (2009): *El territorio de l´Ebre: ordenació i jerarquies urbanes,* Cossetània, Valls, 132 p.

TRILLO, J. (2009): "De la frontera a Europa: una visión desde la cooperación transfronteriza". *Territorios, Sociedades y Políticas*, A.G.E., Sevilla, 495-510.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

EL EFECTO FRONTERA: LAS LECCIONES DE TIJUANA Y CIUDAD JUÁREZ

Isabel RODRÍGUEZ CHUMILLAS
Departamento de Geografía
Universidad Autónoma de Madrid
Eloy MÉNDEZ
Colegio de Sonora, México

1. Introducción

En una Mesa sobre las "transformaciones recientes de las redes y los sistemas urbanos", no es común abordar nuestra dimensión, concretamente, en la línea propuesta de "ciudades fronterizas, sistemas de ciudades y efecto frontera", pero creemos es imprescindible entender que, en efecto, hay otras dimensiones posibles a examinar en la red infraestructural que acerca pero separa y ordena para jerarquizar y excluir, multiplicadora de las posibilidades de extender "el efecto frontera" en el territorio, esto es: aquí no, allí si, la basura, más allá, fuera de la línea..-podríamos añadir-, también, las mujeres y el alcohol. Sobre todo, cuando la jerarquización se refuerza con la ordenación de espacios cerrados, cuando el encierro es la respuesta, a veces sólo arquitectónica, alegórica[1], resignifiándolos, pero con frecuencia ésta anida en una reconfiguración del territorio apoyada en accesibilidades múltiples de las redes que re-entraman el tejido físico y social.

La ponencia aborda algunas de sus enseñanzas resultado de la interacción de investigación multidisciplinar[2] para proseguir con la exploración de las ciudades fronterizas (Rodríguez, Méndez y López 2006)[3]. Entonces, se estudiaron factores y procesos encadenados a la consolidación de la ciudad fragmentaria[4] ante la proliferación de vecindarios defensivos. Nos ha llevado a abogar por el estudio de sus paisajes urbanos[5] y el carácter

[1] Méndez, E. (Coord.) *Arquitectura alegórica*, 2010 (en imprenta), Publicaciones de El Colegio de Sonora, Hermosillo.

[2] Proyecto de CONACYT "Comunidades cercadas. Estudio de una arquitectura y urbanismo alternativos a la luz de la experiencia en la frontera norte de México. (1980-2003)", dirigido por Eloy Méndez (2004-2007) y continua en la actualidad con los proyectos "Paisaje y gobierno del territorio" (SFJ2007-68102-C05-01/GEOG, 2008-2010, coordinado por Rafael Mata Olmo) y "Ciudades del turismo. Estudio de las transformaciones, desafíos y soluciones ante la turistificación local (1990-2007)" (ref. SEP. CONACYT 2007-79 219, 2009-2011 coordinado por Eloy Méndez).

[3] Para Ciudad Juárez se aborda en *Paisajes y arquitecturas de la exclusión* (Méndez y Rodríguez 2007, 97-127) y después para Tijuana (Rodríguez y Méndez, 2008) y ambas se esbozan en Rodríguez 2007.

[4] El estudio del urbanismo fronterizo del noroeste cuenta con un importante bagaje de trabajos sobre su evolución a cargo de Eloy Méndez (Méndez 1991 a 2008).

[5] El análisis y descripción de los nuevos paisajes que conforman porciones cada vez mayores de los territorios es el objetivo principal de los estudios llevados a cabo en éstas ciudades

aplicado que el conocimiento de los territorios urbanizados del noroeste fronterizo tiene para actuar sobre las ciudades resultantes y sus paisajes fragmentarios[6] y a denunciar el cinismo con el que el estudio del paisaje ignora los valores estéticos y patrimoniales de los territorios urbanizados susceptibles de formar parte de nuestro acerbo.

Dice Joan Nogué que en "territorios que han perdido o que están cambiando su discurso, debemos conseguir penetrar en lo invisible a través de lo visible" (Nogué 2008, 378). Esta oportunidad es un paso más en ese sentido de hacer visible aquello que miramos, pero que no vemos todos ni de la misma manera[7]: el paisaje[8].

2. Territorios urbanizados: paisaje y arquitectura

Apropiación, agresión y agravio construyen y reconstruyen el territorio, paren paisajes, activo y pasivo de nuestras vidas con patrones de uso, necesidades y gustos manejados en dependencia de la tradición cultural, de la técnica disponible y de los proyectos de territorio como metas sociales y políticas. Al punto que el azote de la urbanización desmantela el pasivo patrimonial de los paisajes construidos por el hombre en cualquier parte del territorio.

Esto ha abierto un nuevo debate, nuevos instrumentos, reposicionamientos de las disciplinas, etc. Por una parte, cuestiona la vieja oposición ciudad-naturaleza y los artificios ingeniados para penetrar en su comprensión a la par que avanzaba la ciencia y las disciplinas se institucionalizaban y consagraban objetos y sujetos de investigación. Lo urbano es ciudad, acumula el quehacer del hombre concentrado espacialmente al punto que ya no es paisaje, sino arquitectura y diseño, paisajismo, arte, en el mejor de los casos, y frecuentemente, geometrías y

---

fronterizas, excepcionales exponentes de las nuevas tendencias generales del paisaje urbanizado. Los estudios del espacio urbano y la arquitectura en la frontera contribuyen decididamente por la visibilización de los paisajes fragmentarios resultantes. Han profundizando transversalmente en su caracterización no sólo con la fusión de las visiones interdisciplinares sino con la coherencia del seguimiento temporal y la esclarecedora estrategia de la multiescala, arrojando un acervo de teorización en su estudio, y con ello, también de la teoría del paisaje urbano. Proyecto de CONACYT "Ciudades del turismo".

[6] Esto es un avance del abordaje teórico del paisaje a la luz del estudio de las ciudades fronterizas del noroeste mexicano, cuyos datos y casuística resultan de la explotación final de los materiales del Proyecto Comunidades cercadas.

[7] No sólo la visión del paisaje, sino las categorías con las que se hace su acercamiento polisémico y multidisciplinar (Montaner 2002 y 2007, Lindón 2003, Hiernaux 2005, Menéndez 2005, Prada 2005, Tarroja 2006, López, Nogué y Ortega 2006, Mata 2006, Hernández 2007, Muntañola 2008, Sabaté 2008). Léase a este respecto las muy diferentes estrategias seguidas en el manejo de la percepción y, en general, del imaginario al servicio de la comprensión y formación de los paisajes (Amérigo 1995, Baudry y Paquot 2003, Esquivel 2006, Lindón 2007, López, Méndez y Rodríguez 2006, Nogué 2008, Muñoz 2006, Silva 2007).

[8] Proyecto Paisaje y gobierno del territorio, SFJ2007-68102-C05-01/GEOG, 2008-2010, coordinado por Rafael Mata Olmo.

volúmenes resultantes de costes económicos y de visiones ensimismadas en el negocio urbano, de soslayo, nuevos barrios yuxtapuestos. El paisaje queda para ese afuera urbano, ese territorio menos desnaturalizado aunque fuertemente domesticado. Por otra parte, la madurez de la construcción territorial es, sin embargo, un elemento nuevo que da a este debate, central en las preocupaciones actuales, interés y sentido.

Es difícil trabajar con esa dualidad de la construcción territorial dónde el pasivo es la naturaleza en transformación y la ciudad patrimonializada, y sus paisajes naturales, rurales y urbanos, pero no los territorios urbanizados, paisajes operativos aún sin nombre. Más en las ciudades de la frontera, dónde el "efecto frontera" es, particularmente, esclarecedor de estas tendencias. La extensión de la urbanización sometida a múltiples proyectos sin formar parte de un proyecto prudente con su territorio se ha generalizado produciendo "ciudad difusa", una urbanización dispersa en el territorio y al tiempo densamente construida. Este territorio urbanizado, y en urbanización (Choay 2006)[9], esta "ciudad por proyectos" (Bolstanski y Chiapello 2002)[10], le da al nuevo espíritu del capitalismo los apoyos normativos necesarios para justificar las vías de beneficio del mundo actual y lleva a la ciudad fragmentada.

Obviamente, la complejidad de tan desafiante construcción territorial, a la deriva, cuestiona los modelos de análisis que diseccionan y facilitan el conocimiento tratando individualmente los elementos. Es la práctica dominante en la mayoría de las disciplinas pese al intercambio de ideas y a la voluntad y ensayos de interdisciplinariedad. Algunos abogan por el redescubrimiento, en concreto en la arquitectura, de la conciencia de su historicidad que presupone el significado irreversible de las relaciones entre pasado, presente y futuro: "La cuestión no radica en observar el mundo con los ojos del pasado. La cuestión radica en establecerse en el presente y hacer las paces con el pasado, llegando a conocerlo y usando ese conocimiento para mejorar 'la arquitectura que viene'. Deberíamos *hacer arquitectura* sobre la base de una conciencia de sus orígenes (es decir, de la historia) pero deberíamos hacer una arquitectura que tuviese la vista puesta en el futuro, en el presente que aún no es presente y que nunca podrá convertirse en

[9] Acaso el modelo planetario único del que habla Choay sostenido por las prótesis de redes técnicas que aseguran su diseminación planetaria, disociando y liberando los ancestrales condicionamientos espacio-temporales (Choay 2006).

[10] Es el resultado de procesos territoriales recientes que están marcados primero por la combinación de una acelerada y difusa ocupación del suelo periférico; segundo, por una singular renovación de los espacios centrales, y ambos, están impregnados de dos rasgos nuevos. Por una parte, el mayor protagonismo de la lógica que agudiza las tendencias privatizadoras en el espacio, los bienes y los servicios y, por otra parte, la proliferación de nuevas configuraciones espaciales de modelos suburbanos (López-Rodríguez 2004). Expresión de Luc Bolstanski y Ève Chiapello. Definen el estadio de la ciudad en un mundo en red dónde el proyecto es el pretexto para la conexión (Bolstanski y Chiapello 2002, 153 y ss.)

presente a menos que reconozca primero el pasado" (Tournikiotis 2001, 261).

El territorio urbanizado activa y refuerza la polarización social creando paisajes de exclusión para distinguirlo del espacio neutro desvalorizado (un afuera por conquistar) que tampoco es objeto de catálogos de protección de paisajes naturales y humanos. El resultado de disminuir costes, urbanizando imprudentemente, se está contrarrestando con la protección de cotos cerrados, nuevos límites para deslindar la reconquista en marcha (Rodríguez 2005).

3. Ciudades rotas: Frontera México-USA

Fragmentos de ciudad con límites pulverizados o remarcados, comunidades encerradas de un afuera móvil y de paso. El registro del territorio y el análisis de sus paisajes y arquitecturas se toman como elementos empíricos, analizando el urbanismo fronterizo como aportación a la comprensión de las tendencias urbanas contemporáneas.

En las ciudades del ámbito fronterizo de México con Estados Unidos, estamos comprobando como se exacerban estas tendencias en los paisajes construidos. En Tijuana y Ciudad Juárez, territorio y paisaje se ordenaron en función de un negocio que, nace y se hace fuerte, acota el proyecto de ciudad sin visión del territorio. Todo ello, bajo el paraguas de planes urbanísticos municipales que sitúan a la figura del promotor urbanístico como el principal agente para el desarrollo urbano territorial y dentro de las políticas de la región de las últimas décadas que han significado el desarrollo desenfrenado de las urbes en manos de las inmobiliarias y de otros diversos intereses económicos que han producido una ciudad dual resuelta, básicamente, de fraccionamientos irregulares y de urbanizaciones cerradas. Es decir, nada excepcional, la dinámica más generalizada en la cultura urbanística internacional que ha gobernado los territorios bajo el envite de la del último capitalismo llamado globalización.

Entretanto, también, la continua incorporación de territorios a las dinámicas urbanas, regular e irregular, incide significativamente en el mantenimiento de las tendencias regresivas de la urbanización del territorio, en todo el mundo, cuya política dominante ahora si ya, con una polarización, básicamente, determinada en Latinoamérica, y en México durante décadas, preocupada por formular un corpus legislativo y conceptual rearmado para regularizar la producción irregular, no sólo ha sido permisiva con la proliferación de vecindarios defensivos, cerradas en territorios fronterizos, en ciudades rotas, sino que su política de vivienda social ha aplicado la clonación del modelo cerrado. Concretamente, la construcción masiva de viviendas de baja densidad y tendentes al cerramiento, ha agudizado la deslocalización residencial en el territorio y ha configurado mallas de territorio urbanizado que han dislocado y redefinido las redes y los sistemas urbanos en todas sus dimensiones, esto en datos puros, superficiales y demográficos, es lo más significativo.

El registro empírico de los estudiosos locales[11], más cerca aún que nosotros de las ciudades rotas, es concluyente a nuestro modo de ver, además de coincidente: "Con los elementos que el trabajo brinda, podemos afirmar que el apoyo explícito que la política de vivienda otorga a los promotores de vivienda del sector privado, ha sido favorecido, además, por acciones del sector público que lejos de tomar una actitud pasiva ante este fenómeno urbano, han propiciado su crecimiento fragmentado, y a su vez han agudizado las condiciones de marginación bajo las cuales hoy viven cientos de miles de personas. Paradójicamente, los autores de tales espacios de fragmentación y marginación han recibido por su obra, durante cuatro años consecutivos (2004 a 2007), el premio al primer lugar en producción de vivienda social a nivel nacional" (Maycotte 2010, 1).

Supone retroceder en la construcción del modelo de ciudad, multiplicar y separar para seguir creciendo. En términos generales, el proyecto de ciudad en sus primeras formulaciones liberales, tiró cercas y murallas, sin embargo, acotó límites nuevos entre campo-ciudad determinando un proceso de urbanización, en general, el de la ciudad contemporánea en cuyas transformaciones, cambios e innovaciones siempre queda fuera el territorio. Planteó conflictos crecientes que enseguida le hizo comprobar y tener que enfrentarse a los primeros efectos de una ciudad explícitamente dual, la distinción entre urbano y "fuera de control". Nacieron asentamientos que lograban cierta cohesión por proximidad y contigüidad pero que no constituían entes sólidos de vecindad en un espacio amplio que de hecho funcionaba como urbano, es decir el territorio que se encontraba entre los límites.

La ciudad fronteriza crece desde la contigüidad de la línea fronteriza y con la distinción más radical, pero más que otras ciudades, su dinámica ágil de intercambio formal e informal, le hace emprender la misma carrera por extenderse sobre el territorio entre el campo y la ciudad, dilatando progresivamente los umbrales de sus propios y sucesivos límites de naturaleza y ritmos distintos pero siempre crecientes.

4. Paisajes intersticiales: paisajes comunes en lugares únicos

Intersticio es sitio que separa y conecta las mesetas. Son los "espacios neutros" que Lefebvre ubica entre isotopías y heterotopías. Serían isotopías, según Lefebvre (1972), "lugares de lo idéntico" y el orden. Es el urbanismo de la nueva ciudad que sólo abreva de la historia en la medida que le brinda significado a los plagios formales. Las instituciones totales de Erving

[11] Elvira Maycotte, Erick Sánchez Flores, Miguel Ángel Argumedo Casas (2009) en "De las islas de utopía a los espacios de la marginación: el impacto de la políticas de vivienda de México en Ciudad Juárez, Chihuahua", estudian las tipologías de los fraccionamiento, (tradicionales y cerrados, número de viviendas por desarrollo, nivel socioeconómico de los demandantes de vivienda, ubicación, superficie ocupada y áreas de donación) de promoción pública y privada de vivienda derivados del Programa Sectorial de Vivienda 2001-2006 en Ciudad Juárez.

Goffman (1961) son establecimientos tipo meseta. Ejemplos característicos de meseta son aquéllos donde prima el valor de la seguridad, visible en el riguroso acabado legible e iluminado de los *malls*, vecindarios defensivos, ciudades universitarias, penitenciarías y, en las ciudades del turismo, los megaproyectos turísticos, sustentados como la exacta contraparte del entorno oscuro, sucio, disfuncional, violento, vulnerable y confuso, rasgos distintivos del espacio del mal. Las mesetas, al ser iguales desde el exterior y en su interior, producen las diferencias en la medida que excluyen y se articulan con lo otro, la heterotopía, espacios del desorden, pero también del otro orden, el de los otros, el de la ciudad preexistente y también el de la ciudad simultánea, la que se construye al margen y al lado del orden, esto es, que carece de la centralidad del urbanismo dominante.

El intersticio es el pliegue entre mesetas. Es el espacio líquido (Bauman 2002) que filtra en cualquier descuido la muralla electrificada y la puerta electrónica de los vecindarios defensivos. Para Ignasi de Solá Morales (2002) y Marc Augé (1998), son los terrenos vagos, áreas deterioradas y abandonadas bien delimitadas en el interior de la ciudad de los países centrales, pero que, gracias al desdén por la "normalidad" vigente, son proclives a fructificar en espacios alternativos. Pueden identificarse como espacio basura, en la medida que son áreas impactadas por la pérdida de valor de uso (Koolhaas 2008, Esteban 2007).

En el cine moderno (Deleuze 2007), el intersticio se instala entre dos imágenes, o entre la imagen visual y la imagen sugerida por el sonido, irrumpe en la secuencia fragmentaria del filme, sustituye la asociación por la diferenciación de imágenes asociadas. Los intersticios son propiciados en lo urbano por las prácticas de los planificadores, gestores, administradores, promotores y propietarios que en la vida cotidiana carecen de instrumentos para reincorporarlos, conviniendo en mantenerlos en el baúl siempre creciente del suelo innegociable en el mercado dominante. Carente de luz, seguridad y legibilidad, el intersticio se sumerge en el anonimato al margen de las luminarias instaladas en las atracciones turísticas. En éstas, el intersticio es la parte de lo ordinario auténtico que no es solicitado al no haber pasado por el rasero del fetiche, del souvenir, de lo cosificado para ser comercializado, queda de telón de fondo, dislocado incluso de la parte trasera del escenario, si acaso incluido como receptor de la caridad organizada junto al turismo. Son ilegibles entre mesetas y lugares, entre mesetas, entre lugares, siempre "entre", y por lo mismo sujetas a ser colonizadas en la dinámica urbana. Mientras en la ciudad tradicional era un imprevisto topográfico o medida aseguradora del ordenamiento de la división social, en la ciudad contemporánea el intersticio adquiere relevancia propia al dejar de ser sólo un signo de discontinuidad y ser potenciado como espacio inconmensurable, al establecerse como frontera.

El intersticio es frontera o residuo entre fronteras. Las fronteras internacionales son líneas invisibles establecidas para la separación de ámbitos jurídicos territoriales. Es paradójico, pero en tiempos del declive de

los estados-nación en aras de la globalización, suelen materializarse en muy visibles deslindes con pretensiones de infranqueables, mostrando cierto retorno a las antiguas empalizadas y murallas de ambientes guerreros. Con frecuencia, las líneas han quedado de referencia de amplias franjas de territorio que sirven para escenificar pugnas de control imaginario, o para la regulación real de las migraciones y tráfico de drogas o armas, así como para el regocijo ideológico de la superioridad étnica del país que así exhibe su dominio. Es decir, la conversión del borde internacional en espectáculo le lleva de lindero invisible o intersticio a meseta: un verdadero corredor panóptico militarizado e hipervigilado. Estos dispositivos de seguridad nacional se prolongan y multiplican en las ciudades adyacentes a la frontera y luego territorio adentro. Colonizado el intersticio, llega a ser lugar o meseta, según quién se lo apropie. Es el tinglado decorado que se establece en torno a guetos residenciales de lujo para escenificar la muralla envolvente, para darle cuerpo, mediante vialidades escénicas, jardines lineales, setos intercalados con bardas y alambres de púas, o centros comerciales dispuestos como tenderetes.

Son entramados construidos para magnificar el trazo euclidiano sobre papel en cinturón erigido para ser visto como superficie refractaria destinada no tanto para separar, que para eso sería suficiente la geometría de la línea, como para proyectar sobre ella el objeto del miedo. La frontera es así la máxima expresión de iluminación, legibilidad y seguridad, instrumentada en forma de tablero cuadriculado al detalle para ser vigilado no tanto mediante un ojo central como por un escáner que le abarca en su totalidad. En este sentido, las fronteras son convertidas en mesetas que simplifican al máximo el tejido de relaciones ahí contenidas, logrando la apariencia de carta urbana, donde los contenidos quedan acotados, diferenciados, clasificados y fijos.

Las franjas fronterizas urbanas han sido transformadas en bandas hipersensibles de registro de todo lo que se mueva sobre ellas. Al efecto de integrarlas como espacios semi-privados de sociabilidad anexa a las mesetas, son a veces sembradas de los íconos de los estilos de vida asumidos en el entorno, por lo que son diseños alegóricos. Si la utopía no es legible ni visible al carecer de emplazamiento concreto, el intersticio, como el lugar, puede ser albergue transitorio y aun imaginario de la utopía, transferida ésta en instrumento de colonización.

En el intersticio fronterizo coexisten los urbanismos de las mesetas, el de los lugares y el de los pliegues. Visto de otra manera, en él interactúan varios sujetos sociales: los promotores y especialistas públicos y privados (quienes normalizan, producen y venden porciones de ciudad diferenciadas según las necesidades de la forma de apropiación, o estilo de vida cuya coherencia se recoge en planes acabados), los ciudadanos o usuarios finales (que al distribuirse conforme a cuotas de consumo del espacio más o menos negociadas con los anteriores, dotan de significados y producen lugares que muestran la ciudad inacabada) y los migrantes, refugiados, desempleados y

toda suerte de nómadas que transcurre en el sistema de circulación, áreas de tránsito y la orilla de la ciudad (que crean lugares efímeros, mesetas hipervigiladas, periferias incontenibles, siempre en espacios intermedios más o menos fluidos y elásticos). Es, entonces, sitio de paso, estancia en tránsito, como la figura del purgatorio es ubicada entre el paraíso y el infierno. A pesar del dinamismo circunstancial que sugiere el estar siempre a punto de, se ensancha con la inacción del estar siempre en espera de, en los no-lugares de la estación del tren, la terminal del autobús o la sala del aeropuerto.

5. Conclusiones

Las Lecciones de Tijuana y Ciudad Juárez han sido esclarecedoras de una tendencia que ya está funcionando y progresa inexorable: el encierro urbano y el diseño, uso y entendimiento de la ciudad asumiendo las ventajas y desventajas de este modo de vida, de esta vida metropolitana casi como nueva condición de la posmodernidad con este capitalismo sin límites.

La multiplicación de fronteras interiores en las ciudades fronterizas estructurando los nuevos paisajes se hace visible en los deslindes pretendidamente infranqueables extendidos por un territorio periférico y metropolitano de varios kilómetros.

En las ciudades actuales, cada nuevo centro de ocio, comercial o de actividad económica, por supuesto, cada nueva urbanización, de segunda residencia o primera, para extranjeros o externos-nacionales o locales, en la sierra, en la costa o en los sectores *guettificados* de la élite de ciudad jardín, en casi cualquier jerarquía de ciudad, representan un nuevo paisaje intersticial en construcción, un nuevo límite que provoca una nueva frontera interior, un seto, una carretera, un bosque impenetrable, una tapia, una puerta, …cada una, la multiplicación de residuos de límites.

La urbanización del territorio produce paisajes que están, en efecto, siempre a punto de, y al tiempo, siempre en espera de… es decir, paisajes intersticiales comunes. Cada nuevo centro comercial, cada nuevo complejo carretero, con la complejidad cada día más especializada de "servir" a la vida en movimiento, cada nueva urbanización con su violencia prohibitoria –como las cercas de la propiedad terrateniente de raíz feudal- o con ordenaciones paisajísticas "comunes", suavizando y ordenando la construcción de nuevos caminos y calles "casi privadas", reproduciendo sobre un territorio mayor y para un espectro mucho más amplio de población, las señas de identidad de lo propio, de algo casi de uno, casi individual, resultado de fracturar y compartimentar en miles de pedazos más el territorio: apropiación, agresión y agravio intensificados en los últimos decenios al caricaturizarse, esteriotiparse y codificarse simplificadamente las formas de vida del imaginario contemporáneo.

Las ciudades de Tijuana y Ciudad Juárez están rotas. Expresan en sus paisajes construidos los términos del diálogo social: un urbanismo cerrado de vecindarios defensivos. Las ciudades de la frontera Noroeste de México,

han suministrado respuestas a algunos interrogantes y permiten corroborar las tendencias generales del proyecto de territorio imperante[12] y abundar en la comprensión de los paisajes creados. El Convenio Europeo de Paisaje dice que nos ocupemos de todos los paisajes, mesetas y lugares, también de los multiplicados paisajes urbanizados de la nueva ciudad plagada de límites sin fin aunque sin final, paisajes intersticiales. Conocíamos las pautas y parámetros de funcionamiento y forma que tomaban desde finales del siglo XIX los territorios periféricos, hemos visto y estudiado las rutinas repetidas del diálogo centro-periferia ampliando categorías y conceptos para comprenderla y ordenarla. Por eso hay tanto trabajo pendiente, porque el desarrollo del territorio, básicamente, ha resultado una urbanización del mismo y los valores de esas creaciones del hombre no se reconocen, sólo sirven, son la parte utilitaria, el activo.

Los paisajes intersticiales permiten retrabajar el efecto pernicioso del modelo de ciudad que multiplica las fronteras, un efecto quizás indeseado del actual gobierno del territorio. La vida urbana es nuestra realidad, social y territorial, hay que empezar por nombrarla para ir comprendiéndola y poder gestionar cada uno de sus nuevos paisajes, curar la esquizofrenia de una inversión pública que produce espacios sociales jerarquizados a los que después debe gestionar.

El acercamiento a su realidad urbana, y a las sociedades que las habitan, a través de las profundas transformaciones de sus paisajes, sustituidos velozmente, desapareciendo a la vez parte de las representaciones culturales del territorio, obliga a renovar las herramientas de planificación y las metodologías que compatibilicen la "investigación y la acción" y a entender que el paisaje permite conocimiento y acción, cuando se disecciona y clasifica en unidades de paisaje desde los imaginarios urbanos. Supone un giro subjetivo en la construcción de la espacialidad de estas ciudades socioagorafóbicas a través del paisaje y los imaginarios urbanos. Los imaginarios pueden ayudar a avanzar hacia la gobernanza territorial, contribuyendo a la clasificación de los "lugares" en unidades de paisaje como espacios de "construcción social" para la gestión territorial. Puede resultar un método de gran utilidad al contribuir a la reconstrucción del paisaje creando lugares en las ciudades fronterizas[13], un documento estratégico para el necesario diseño del proyecto de territorio y gobierno de las ciudades al recabar y cotejar la visión de los residentes, atendiendo las aspiraciones del conjunto de la colectividad, la encerrada y la del afuera ignoto.

No asumamos el papel que no tenemos, o cambiemos los medios y modos de investigación para hacer algo útil: métodos activos que sean parte del sistema de gestionar la vida, la herencia y el futuro.

---

[12] En las antípodas del Manifiesto por una Nueva Cultura del territorio (Manifiesto 2006, Tarroja y Camagni 2006, Mata 2006).

[13] Se aplica a seis ciudades metropolitanas, turísticas, costeras, fronterizas e históricas.

Bibliografía

AMÉRIGO, María. 1995. *Satisfación residencial. Un análisis psicológico de la vivienda y su entrono*. Madrid: Alianza Universidad.

AUGÉ, Marc. 2004. *Los no lugares. Espacios del anonimato.* Barcelona: Gedisa.

AUGÉ, Marc. 1998 [1977]. *El viaje imposible: El turismo y sus imágenes*, Barcelona: Gedisa.

BAUDRY, Patrick y Thierry PAQUOT (compiladores). 2003. *L'urbaine et ses imaginaires.* Pessac: Maison des Sciencies de L'Homme D'Aquitaine.

BAUMAN, Zigmunt. 2002. *Modernidad líquida*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

BOLSTANSKI, Luc y Ève CHIAPELLO. 2002. *El nuevo espíritu del capitalismo.* Madrid: Akal.

CHOAY, Françoise. 2006. *Pour une anthropologie de l'espace.* Paris: Editions du Seuil

DELEUZE, Pilles. 2007 [1985]. *La imagen-tiempo: Estudios sobre cine 2*, Buenos Aires: Paidós.

ESQUIVEL HERNÁNDEZ, María Teresa. 2006. Conformando un lugar: narrativas desde la periferia metropolitana. En *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, coordinado por Patricia Ramírez Kuri y Miguel A. Aguilar Díaz, 35-49. Barcelona: Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana de México.

ESTEBAN, Iñaki. 2007. *El efecto Guggenheim: Del espacio basura al ornamento*, Barcelona: Anagrama.

GOFFMAN, Irving. 1961. *Internados: Ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*, Buenos Aires: Amorrortu.

KOOLHAAS, Rem. 2008. (consulta : 17/12/2008)
http://www.basurama.org/b06_distorsiones_urbanas_koolhaas.htm

HERNÁNDEZ DE LEÓN, Juan Miguel. 2007. La resonancia del lugar. Arquitectura contemporánea y contexto. En *Arquitectura y ciudad. La tradición moderna entre la continuidad y la ruptura,* coordinado por Juan Miguel Hernández, 13-39. Madrid: Círculo de Bellas Artes.

HIERNAUX, Daniel. 2005. Paisajes fugaces y geografías efímeras en la metrópolis contemporánea. En *Paisatges incògnits, territoris ocults: les geografies de la invisibilitat,* coordinado por Joan Nogué, 15-35. Seminario Internacional sobre Paisatge, Olot.

http://www.catpaisatge.net/cat/documentacio_seminari2005 [Consulta 13 marzo 2006].

LEFEBVRE, Henri. 1972. *La revolución urbana*, Madrid: Alianza.

LINDÓN, Alicia. 2003. Utopías, atopías y construcción del lugar. *Ciudades: Utopías urbanas* (60) octubre-diciembre: 48-54.

_____. 2007. La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *Revista EURE* XXXIII (99): 7-16.

LÓPEZ, Liliana e Isabel RODRÍGUEZ. 2004. Evidencias del miedo en la ciudad. *Perspectivas urbanas,* 4: 21-32.

LÓPEZ, Liliana, Eloy MÉNDEZ e Isabel RODRÍGUEZ. 2006. Fraccionamientos cerrados, mundos imaginarios. En *Lugares e imaginarios en las metrópoli*, coordinado por Alicia Lindón, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hiernaux, 161-169. Barcelona: Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa.

LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio, Joan NOGUÉ y Nicolás ORTEGA CANTERO (coordinadores). 2006. *Representaciones culturales del paisaje y una excursión por Doñana*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid y Asociación de Geógrafos Españoles.

MATA OLMO, Rafael. 2006. Métodos de estudio del paisaje e instrumentos para su gestión. Consideraciones a partir de experiencias de planificación territorial. En *El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo,* editado por Rafael Mata y Alex Tarroja, 199-239. Barcelona: Diputación de Barcelona.

MAYCOTTE, Elvira, Erick SÁNCHEZ FLORES y Miguel Ángel ARGUMEDO CASAS (2009) "De las islas de utopía a los espacios de la marginación: el impacto de la políticas de vivienda de México en Ciudad Juárez, Chihuahua". http://eventos.filo.uba.ar/index.php/geocritica/2010/paper/view/295 [consultado: 12 de marzo de 2010].

MANIFIESTO POR UNA NUEVA CULTURA DEL TERRITORIO http://age.ieg.csic.es/docs_externos/06-05-manifiesto_cultura_territorio.pdf (30 de mayo de 2008).

MÉNDEZ, Eloy. 1991. Procesos de formación y rasgos actuales de las ciudades de la frontera norte de México. En *Cambios territoriales en México: exploraciones recientes*, coordinado por Delgado, Javier y D. Villarreal, 75-88. México: UAM-X y Cecodes.

_____. 2008. Arquitectura y urbanismo de la simulación en Tijuana. *ACE: architecture, city and environmentII* (6): 700.

MÉNDEZ, Eloy e Isabel RODRÍGUEZ CHUMILLAS. 2007. *Paisajes y arquitecturas de la exclusión*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.

MENÉNDEZ, J. R. 2005. El lenguaje de la construcción territorial. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales* XXXVII (144): 321-342.

MONTANER, Joseph M. 2002. *Las formas del siglo XX.* Barcelona: Gustavo Gili.

_____. 2007. Paisajes reciclados. Sistemas morfológicos para la condición posmoderna. En *Paisaje y arte*, director Maderuelo, Javier. Madrid: Abada Editores.

MUNTAÑOLA THORNBERG, Joaquín. 2008. Geógrafos y arquitectos: nuevos retos y viejos problemas. Scripta Nova: Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, Barcelona. http://www.ub.es/geocrit/-xcol/10.htm (30 de mayo de 2008).

MUÑOZ, Françès. 2006. UrBANALización: la huella de los paisajes. En *El Paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo,* coordinado por R. Mata y Álex Tarroja, 143-164. Barcelona: Diputación de Barcelona.

NOGUÉ, Joan. 2008. Territorios sin discurso, paisajes sin imaginarios. Retos y dilemas. *Ería,* (73-74): 373-382.

PRADA LLORENTE, E. I. 2005. *El paisaje como archivo del territorio. CICR 40 Red de cuadernos de investigación urbanística.* Madrid: Instituto Juan de Herrera.

RODRÍGUEZ, Isabel, Eloy MÉNDEZ y Liliana LÓPEZ. 2006. *Espacio urbano, exclusión y frontera norte.* Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.

RODRÍGUEZ, Isabel y Eloy MÉNDEZ. 2008. Paisajes y arquitecturas de las nuevas tendencias inmobiliarias fronterizas. El caso Tijuana, en *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina,* editado por Pablo Cesar Xavier Pereira y Rodrigo Hidalgo. Santiago de Chile: Instituto de Geografía Pontificia Universidad Católica de Chile-Facultad de Arquitectura e urbanismo Universidade de Sao Paulo.

RODRÍGUEZ CHUMILLAS, Isabel. 2005. "La reconquista de la ciudad inmanejable", *Imaginales, 2.*

_____.2007. Paisajes urbanos en la globalización: "Aprendiendo" de la frontera norte. En *Arquitectura sin riesgo. Vivienda y urbanismo de comunidades cercadas*, coordinado por Eloy Méndez, 53-84. Hermosillo: Universidad de Sonora-Universidad Autónoma de Sinaloa- Universidad Autónoma de Madrid- Plaza y Valdés.

_____. 2008. La ciudad socioagorafóbica. Entre la integración y el conflicto en las ciudades. En AGE. *España y el Mediterráneo: una reflexión desde la Geografía española.* Contribución española al 31º Congreso Internacional de la Unión Geográfica Internacional, Túnez, del 12 al 15 de agosto. s.a. 2006.

SABATÉ BELL, Joaquín (editor). 2008. *Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre. Camp de Tarragona: proyectos para una nueva configuración territorial.* Barcelona: Generalitat de Catalunya-Universitat Politècnica de Catalunya.

SILVA, Armando. 2007. Centros imaginados de América Latina. En *Lugares e imaginarios en las metrópolis,* coordinado por Lindón, Alicia, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hiernaux, 27-42. Barcelona: Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa.

SOLÁ-MORALES, Ignasi. 2002. *Territorios*, Barcelona: Gustavo Gili.

TARROJA, Alex. 2006. Transformaciones territoriales y valoración social del paisaje. En *El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo,* editado por Rafael Mata y Alex Tarroja, 41-50. Barcelona: Diputación de Barcelona.

TARROJA, Alex y Roberto CAMAGNi (coordinadores). 2006. *Una nueva cultura del territorio.* Barcelona: Diputación Barcelona.

TOURNIKIOTIS, Panayotis. 2001. *La historiografía de la arquitectura moderna.* Madrid: Librería Mairea y Celeste Ediciones.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan:
AGE
UNIVERSIDAD DE OVIEDO
UC UNIVERSIDAD DE CANTABRIA
Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

CAMBIOS EN EL SISTEMA URBANO INTERMEDIO DE ANDALUCÍA: SIGINIFICADO GEOGRÁFICO Y NUEVA FUNCIONALIDAD URBANA

Francisco RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Luís Miguel SÁNCHEZ ESCOLANO
Universidad de Granada

1. Introducción

Aunque la denominación "ciudad media" hace referencia a un concepto habitualmente presente en los estudios urbanos y territoriales de las últimas décadas, su significado e implicaciones geográficas siempre han sido diversas y hasta equívocas, según los casos. El tradicional criterio demográfico tan inmediato y asequible, se revela más insuficiente no sólo para delimitar y caracterizar éste, como otros niveles urbanos, sino también porque varia grandemente de límites y sentido en diferentes contextos territoriales. Por esto, cada vez más se proponen términos como *ciudades intermedias* o *ciudades intermediarias,* que, sin resolver el problema, tienen el mérito de poner el acento en aspectos claves del que viene a llamarse "nuevo paradigma de las ciudades medias", que se apoya en su papel de nodos de articulación del territorio de redes y flujos a muy diversas escalas (BELLET SANFELIÚ, 2009) Sin entrar en el extenso debate que en torno a este concepto existe en la geografía actual (ANDRÉS, 2008), si podemos acercarnos a la realidad de las ciudades medias entendiéndolas como aquellos centros urbanos que organizan el territorio en un nivel inferior al de las principales áreas metropolitanas; aquellos núcleos de población que por ser referencia territorial al margen de las grandes ciudades o centros de una amplia zona rural, juegan un papel trascendental en la organización del territorio. Si esa reflexión la acercamos a la realidad geográfica de Andalucía, comprobamos como este término ha sido reservado, tanto en los principales documentos de ordenación como en el conjunto de estudios geográficos que sobre esta materia se han realizado, para referirse a núcleos de población situados en el escalafón urbano inmediatamente inferior al de las capitales provinciales y otros grandes centros urbanos: concretamente, a los núcleos de entidad urbana con menos de 100.000 habitantes.

Pero la verdadera importancia de la ciudad media en Andalucía, al margen de su relevancia estadística o demográfica, reside en que supone un ejemplo característico de la personalidad del sistema urbano andaluz, ampliamente extendido en la región, y que dota de un peso específico, mayor que en otras regiones españolas y europeas, al nivel intermedio del poblamiento en este espacio. Peso cuantitativo y cualitativo que resulta esencial para la actual y futura organización del territorio.

El acercamiento desde la geografía al conocimiento de esta parte del sistema urbano es antiguo (TERÁN, 1936), aunque en los últimos años el interés por esta temática ha conocido un nuevo impulso, paralelo a la expansión y diversificación funcional del poblamiento intermedio, lo que ha hecho divergir también las líneas de investigación y los puntos de vista que han pasado a atender prioritariamente el papel que desempeñan en el espacio económico y social, o que en referencia a los procesos de innovación, tienen estas ciudades. Un buen ejemplo de lo que decimos podrían ser trabajos como los de CARAVACA, I.; GONZÁLEZ, G.; MENDOZA, A.; SILVA, R. (2009); FERIA, J.M.; MIURA, J.M.; RUIZ, F. J. (2002); el de ROMEIRO, P. y MÉNDEZ, R. (2008), o el mismo Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA, 2006). Todas ellas constituyen referencias ineludibles en la aproximación a esta realidad en nuestros días, constituyendo además un breve ejemplo de las principales líneas de investigación abiertas en la actualidad sobre esta materia.

Cuadro 1. El poblamiento comparado en Andalucía y España

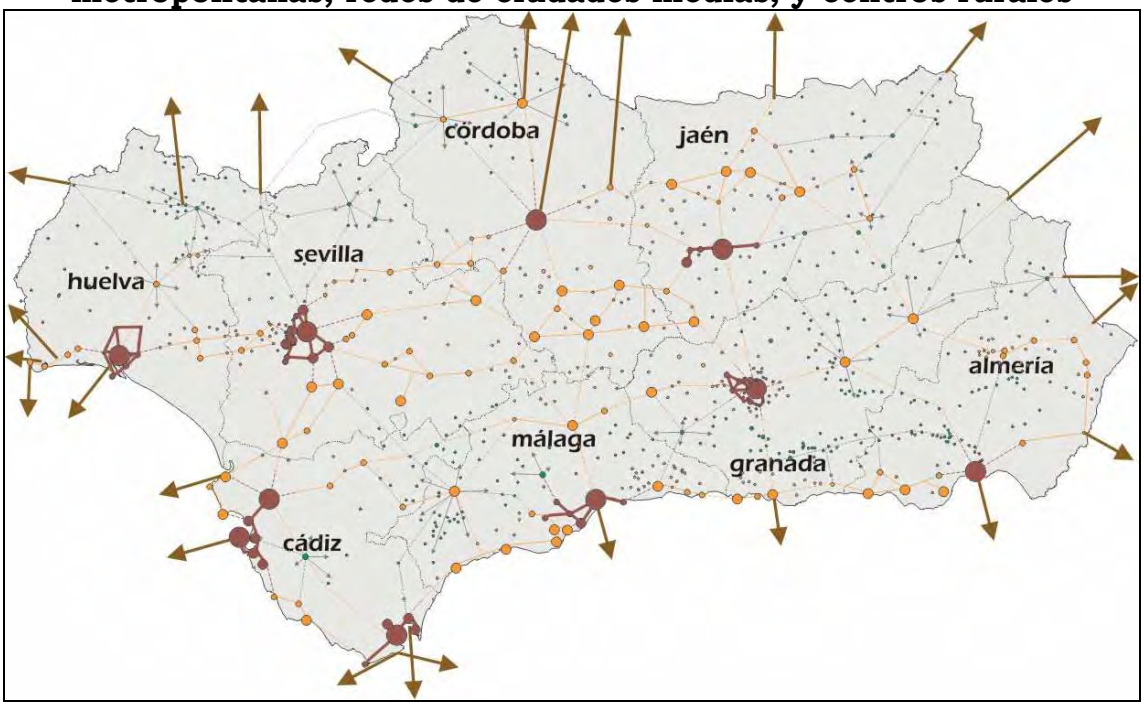
Comunidad	Total	Municipios Muy pequeños[1]		Municipios pequeños[2]		Municipios medianos[3]		Municipios grandes[4]		Municipios muy grandes[5]		Aglomeraciones urbanas[6]	
		Núm	%	Núm	%	Núm	%	Núm	%	Núm	%	Núm	%
ANDALUCÍA	**770**	**190**	**24,6**	**325**	**42,2**	**111**	**15,4**	**117**	**15,1**	**16**	**2,0**	**12**	**1,5**
ARAGÓN	730	617	85,3	93	12,7	8	1,0	11	1,5	0	0,0	1	0,1
ASTURIAS	78	16	20,5	31	39,7	10	12,8	18	23,0	1	1,2	2	2,5
BALEARES	67	8	11,9	25	37,3	12	17,9	21	31,3	0	0,0	1	1,4
CANARIAS	87	1	1,1	19	21,8	27	31,0	33	37,9	4	0,4	3	3,4
CANTABRIA	102	31	30,3	53	51,9	7	6,8	9	8,8	1	0,1	1	0,9
CASTILLA-LEÓN	2.248	1.980	88,1	214	9,5	30	1,3	15	0,6	5	0,2	4	0,1
CASTILLA-LA M.	919	630	68,5	221	24,0	35	3,8	26	2,8	6	0,6	1	0,1
CATALUÑA	946	496	52,4	253	26,7	86	9,0	88	9,3	13	1,3	10	1,0
C. VALENCIANA	542	225	41,5	169	31,1	52	9,5	83	15,3	9	1,6	4	0,7
EXTREMADURA	383	194	50,6	149	38,9	25	6,5	12	3,1	2	0,5	1	0,2
GALICIA	315	15	4,7	181	57,4	62	19,6	50	15,8	4	1,2	3	0,9
MADRID	179	54	17,1	51	28,4	32	17,8	25	13,9	8	4,4	9	5,0
MURCIA	45	2	4,4	7	15,5	8	17,7	24	53,3	2	4,4	2	4,4
NAVARRA	272	187	68,7	66	24,2	11	4.0	7	2,8	0	0,0	1	0,3
PAIS VASCO	251	104	41,4	80	31,8	27	10,7	34	13,5	3	1,1	3	1,1
RIOJA (LA)	174	144	82,7	22	12,6	4	2,2	3	1,7	0	0,0	1	0,5
ESPAÑA	**8.110**	**4.893**	**60,3**	**1.959**	**24,1**	**547**	**6,7**	**576**	**7,1**	**76**	**0,9**	**59**	**0,7**

[1] Menos de 1000 habitantes.
[2] De 1001 a 5000 habitantes
[3] De 5001 a 10.000 habitantes.
[4] De 10.001 a 50.000 habitantes.
[5] De 50.001 a 100.000 habitantes.
[6] Más de 100.000
Fuente: INE. Elaboración propia
Fuente: RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008.

En este sentido, el presente trabajo pretende abordar, desde un punto de vista que integra algunas de las perspectivas comentadas, los cambios vividos por estos centros urbanos en las últimas tres décadas y la trascendencia que los mismos han tenido en el conjunto del sistema de poblamiento en Andalucía en esos años. Unos cambios en los que, como comprobaremos, las ciudades medias tienen un protagonismo capital: han implicado, entre otras cosas, cambios en su dimensión, en su localización, en su grado de centralidad, en su perfil económico y social... Pero esos mismos cambios no han sido sólo cualitativos, sino también funcionales, con repercusiones territoriales sobresalientes como puede ser el proceso de

redistribución de la población urbana en las ciudades medias y no sólo en las aglomeraciones metropolitanas y en el litoral (zonas en las que además las ciudades medias tienen una presencia nada desdeñable). Las nuevas ciudades medias sin perder del todo su carácter mercantil, parecen apuntar una tendencia creciente a organizarse como nodos de transporte, de agroindustria o centros de localización y difusión de información e innovaciones (CARAVACA y otros, 2009; PESCI, 2009).

Figura 1. El sistema urbano de Andalucía en el POTA de 2006. Áreas metropolitanas, redes de ciudades medias, y centros rurales



Fuente: Sistema de Ciudades de Andalucía. Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, 2006.

De esos cambios y de la trascendencia que tienen en diversos planos de la realidad territorial en las ciudades medias y el conjunto del sistema urbano andaluz, se derivan algunos efectos que este trabajo también pretende abordar: nos referimos al hecho de que las ciudades medias tienen un importante peso en el territorio, por su población, su centralidad económica y por constituir referencias territoriales ineludibles para amplias zonas de la región, pero no están dotadas de los instrumentos y medios (administrativos, funcionales, y en definitiva, en relación con el gobierno del territorio) que les permitan gestionar eficientemente esa centralidad. Eso tiene implicaciones en aspectos diversos de la realidad: transportes, políticas sociales, ordenación del territorio... A continuación vamos a profundizar en estas consideraciones a partir de un breve análisis basado en datos sociales, económicos y demográficos de las ciudades medias andaluzas desde 1981 hasta 2009, añadiendo a nuestra reflexión los resultados cartográficos y estadísticos obtenidos del análisis de los mismos.

2. Cambios en el poblamiento intermedio en Andalucía

En primer lugar queremos abordar la evolución cuantitativa seguida por las ciudades medias de Andalucía en las últimas tres décadas, lo que no servirá para empezar a aportar algunas ideas sobre las que construir nuestra argumentación posterior.

Como se observa en el Cuadro 2, la evolución general del número de ciudades es de aumento constante, y con especial fuerza entre los últimos dos registros. Hay que indicar que la totalidad del periodo de estudio coincide con un periodo de crecimiento demográfico -y con algunos vaivenes, también económico- en Andalucía, lo que se ha traducido en un aumento del número de ciudades (en continuación lógica al crecimiento global sufrido por la población andaluza), y por extensión, de la presencia de éstas en el territorio regional.

De la tabla anterior indicamos que, sin embargo, en algunas provincias el número de ciudades se ha mantenido constante o incluso, decreciente (Cádiz, Jaén, Málaga), a lo largo del periodo de estudio.

Cuadro 2. Evolución del número de ciudades medias en Andalucía. 1981-2009

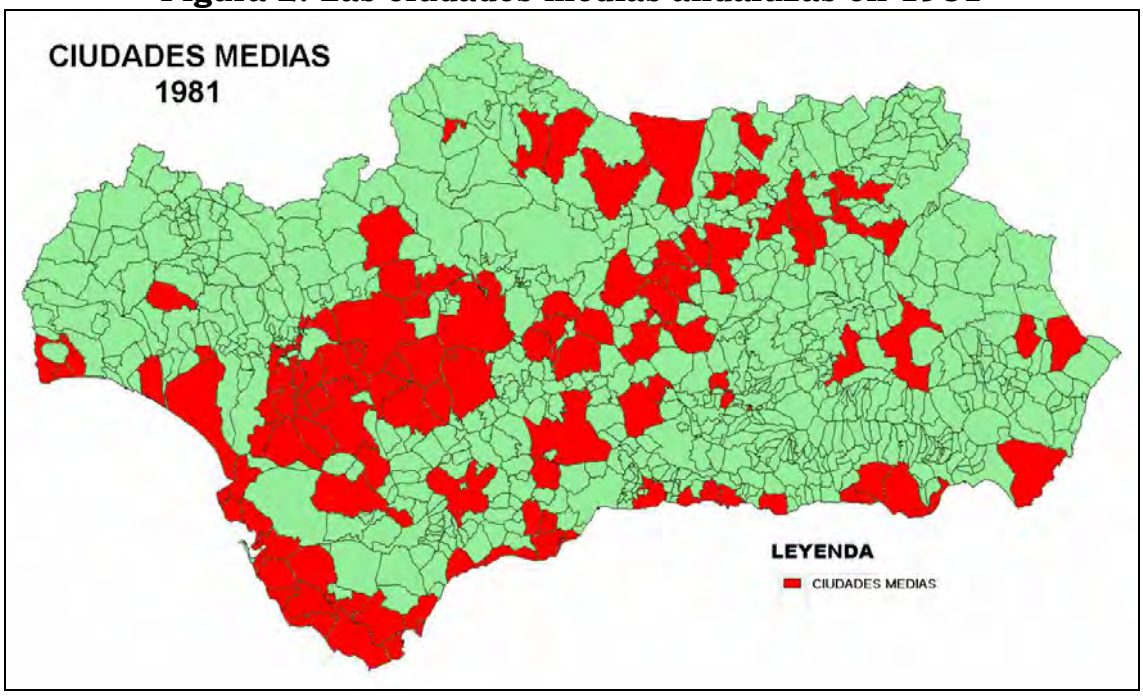
Ciudades Medias	1981	1991	2001	2009
Almería	7	8	8	11
Cádiz	19	18	18	19
Córdoba	12	10	12	13
Granada	8	12	18	19
Huelva	7	8	11	12
Jaén	15	13	13	14
Málaga	14	18	16	17
Sevilla	25	27	30	34
Andalucía	107	114	126	139

Fuente: RODRÍGUEZ MARTÍNEZ 2008, modificado.

Esto se debe a que los crecimientos de población se han concentrado en las capitales provinciales y en las ciudades medias preexistentes, muchas de las cuales han dejado de ser, debido a los incrementos de población conocidos, ciudades medias, al superar la barrera de los 100.000 habitantes (Algeciras en Cádiz, Jaén en la provincia de la que es capital, Marbella en Málaga, etc.), lo que ha contrarrestado numéricamente el nacimiento de nuevas ciudades en estas provincias. En otros casos, el aumento del número de ciudades medias ha sido muy discreto (Almería, Huelva, Córdoba), coincidiendo el aumento del número de éstas en la zona litoral en los dos primeros casos, y con una concentración del poblamiento rural en zonas de campiña en la segunda (con el correspondiente vaciamiento del espacio rural profundo, proceso aparentemente imparable en Andalucía pese a las manifiestas mejoras vividas en este entorno en las últimas décadas). Finalmente, en los casos de provincias como Sevilla o Granada, es notable el

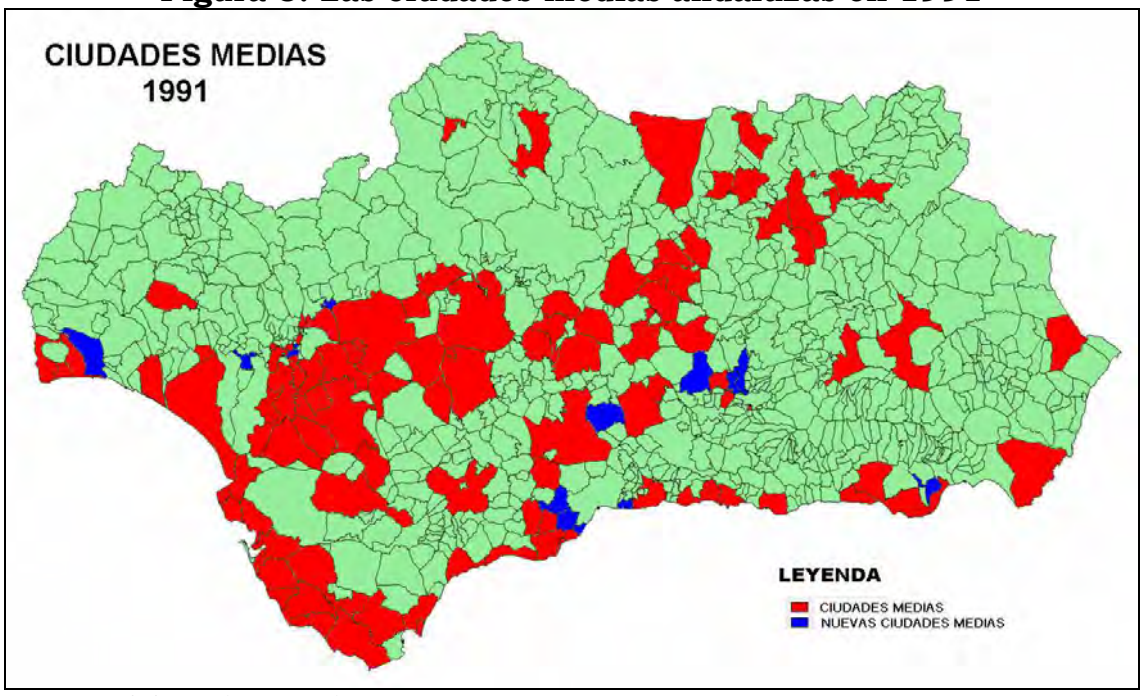
aumento, sobre todo entre las últimas dos referencias estadísticas, del número de ciudades medias, lo que coincide claramente con el desarrollo y consolidación de las orlas metropolitanas en torno a estas dos urbes regionales, compuestas en gran medida por una tupida -y aún por madurar en su organización- red de ciudades medias.

Figura 2. Las ciudades medias andaluzas en 1981



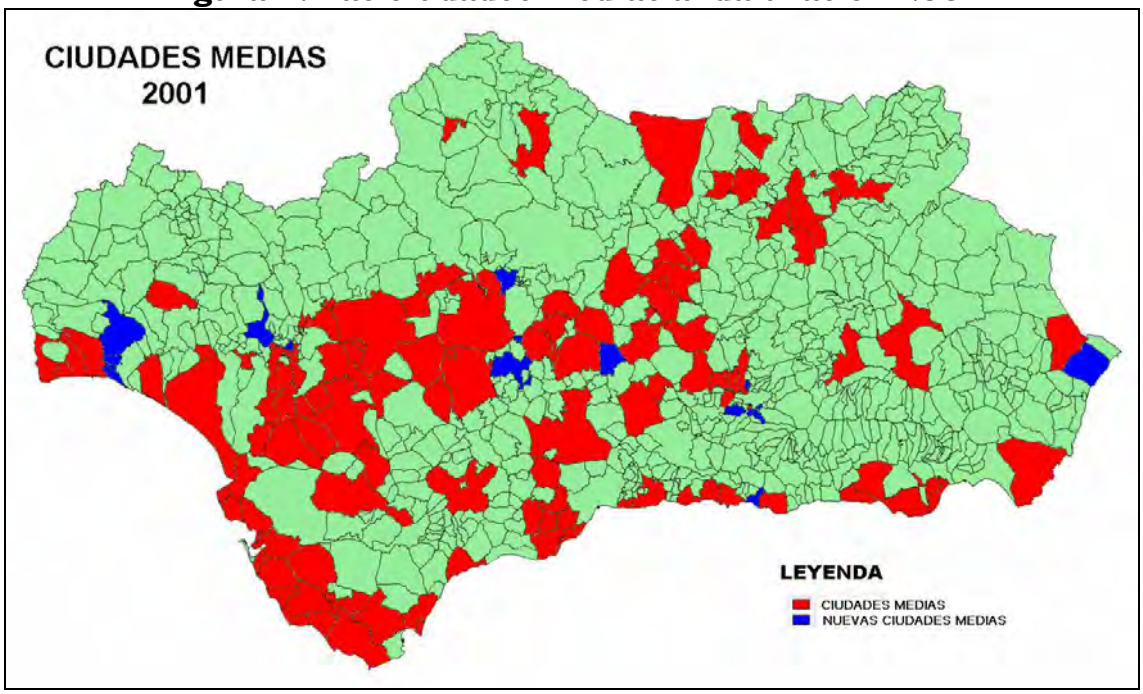
Fuente: Elaboración propia.

Figura 3. Las ciudades medias andaluzas en 1991



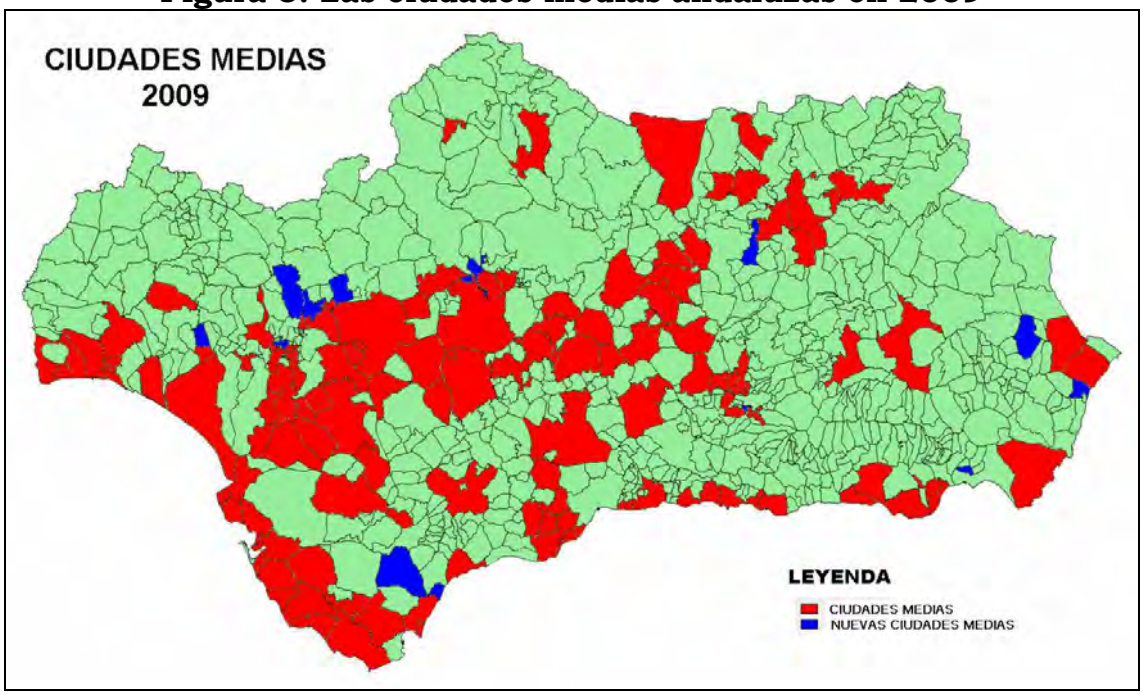
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4. Las ciudades medias andaluzas en 2001



Fuente: Elaboración propia.

Figura 5. Las ciudades medias andaluzas en 2009



Fuente: Elaboración propia.

Como indicamos anteriormente y se observa en el Cuadro 3, el periodo de estudio de este trabajo comprende una fase de expansión notabilísima de la población andaluza, que, tras los fuertes vaivenes sufridos en décadas anteriores (en los que se incluyen la expansión de las primeras décadas del

pasado siglo, y la fuerte sangría emigratoria del periodo 1950-75) comienza a estabilizarse, en un marco general de expansión económica y una mejoría de los niveles de vida de la población, que van a favorecer dicho crecimiento demográfico. El incremento poblacional es incontestable: en apenas 28 años la población andaluza ha conocido una variación de +1.861.168 habitantes (un 29% más respecto de 1981).

Cuadro 3. Relaciones de población en el sistema urbano andaluz

	Total Población Andaluza	Población Urbana	Población Ciudades Medias	P.Urbana/Total (%)	Ciudades Medias /Total (%)	C.M./P.Urbana (%)
1981	6.441.755	4.680.495	2.405.487	72,7	37,3	51,4
1991	6.940.522	5.273.264	2.581.250	75,9	37,2	48,9
2001	7.357.558	5.654.515	2.855.405	76,9	38,9	50,5
2009	8.302.923	6.619.832	3.623.322	79,7	43,6	54,7

Fuente: RODRÍGUEZ MARTÍNEZ 2008, modificado.

Sobre este crecimiento y sus principales repercusiones territoriales, observamos como viene acompañado de un incremento aún mayor de la población urbana regional: en el periodo de estudio que comprende este trabajo el incremento de la población urbana (la concentrada en núcleos de más de 10.000 habitantes) es, nada menos, que de 1.939.337 habitantes (un 41% más desde 1981), llegando a concentrar los entornos urbanos andaluzas casi un 80% del total demográfico regional en 2009. Es decir, un incremento en el poblamiento urbano que bien podría comprender el vivido por el conjunto de la región en esos años, más un porcentaje muy significativo de población proveniente del entorno rural andaluz, en continuo despoblamiento desde mediados de siglo XX, y del que hoy salen sus habitantes, en lugar de hacia otras regiones españolas o países de nuestro entorno, hacia el espacio litoral, los centros urbanos intermedios de las campiñas interiores, o, como es más habitual, hacia las aglomeraciones metropolitanas regionales.

En relación con las ciudades medias, el periodo de estudio comprende un tiempo de expansión demográfica muy destacable, si bien las peculiaridades de este elemento del sistema urbano (que cuenta con un *suelo* y un *techo* en su definición estadística) hacen que por ejemplo, en un periodo de crecimiento como el que comentamos, los incrementos demográficos vividos en muchas de estas ciudades no aporten su peso real al conjunto del poblamiento intermedio, ya que los municipios que superan la barrera de los 100.000 habitantes dejan de ser considerados como ciudades medias, entrando en otro nivel de consideración estadística, funcional y territorial. Aún así las variaciones observadas suponen un incremento del peso demográfico del poblamiento intermedio en Andalucía en estos años más que notable, pasando estas ciudades de constituir el 37% de la población regional (unos 2.400.000 habitantes) y el 51% de la población urbana en 1981, a sumar hasta alcanzar más de 3.600.000 habitantes en total, que se traducen en un 43% de la población total de

Andalucía en 2009 (casi la mitad del total regional) y el 55% de la población urbana en ese mismo año. En consecuencia parece haberse iniciado un cierto declive de los núcleos metropolitanos (pasando de la descentralización relativa a un proceso de descentralización absoluta), mientras crecen, especialmente en Granada y Sevilla, las ciudades medias de las coronas metropolitanas. Aumentan también las ciudades medias del litoral y algunas redes interiores no integradas en las aglomeraciones metropolitanas.

En definitiva, todo ello nos habla, de forma directa y resumida, de la trascendencia tan notable que las ciudades medias tienen, por un lado en el conjunto del poblamiento regional, sumando un número de centros de población muy numeroso repartido de forma bastante uniforme a lo largo de todas las provincias andaluzas en función de su extensión, y por otro lado, del peso que, de forma directa y traducido en número de habitantes, tienen en la Andalucía de nuestros días.

3. Nueva funcionalidad e innovación como signo distintivo de las ciudades medias andaluzas

En relación con el perfil socio-económico de estas ciudades, queremos aportar algunos datos, resumen de otros obtenidos más amplios, que nos van a permitir obtener una imagen fidedigna (aunque obligadamente breve) de la evolución seguida por estas ciudades en el periodo de estudio.

Sobre el crecimiento económico y demográfico comentado, el primero con algún sobresalto y el segundo siempre constante, comprobamos en el Cuadro 4 como ambos han sido acompañados por un cambio estructural enmarcado en el proceso global de terciarización de la sociedad y economía andaluzas.

Cuadro 4. Sector dominante en las ciudades medias de Andalucía (nº de ciudades)

	S. Primario	S. Secundario	S. Terciario	Total Ciudades Medias
1981	30	21	56	107
1991	32	15	67	114
2001	8	6	112	126

Fuente: RODRÍGUEZ MARTÍNEZ 2008.

Acercando esta realidad al objeto de este trabajo, observamos como, a lo largo de las últimas décadas, el sector terciario, que si bien desde el principio del periodo de estudio fue el dominante en el conjunto de las ciudades medias andaluzas, ha conocido un crecimiento espectacular, pasando de ser el dominante en la mitad de las ciudades medias andaluzas en 1981, a ocupar este mismo lugar en el casi 90% de las mismas 20 años más tarde, con un hundimiento manifiesto del sector primario (en términos relativos) y un estancamiento de las cifras relativas del sector secundario. Esto viene a dejar sin actualidad el uso del término “agrovillas” o

agrociudades" para referirse a las ciudades medias tradicionales andaluzas, a lo que se une, además, la demostrada incapacidad del sector industrial como alternativa económica en estas (salvo excepciones muy concretas como pueden ser las ciudades de Ubrique en la provincia de Cádiz o Valverde del Camino en Huelva). Ahondando más detenidamente en esta realidad, nos detenemos a continuación en trazar un perfil más amplio sobre el sector servicios en las ciudades medias andaluzas y su evolución reciente:

La evolución del sector servicios en las ciudades medias andaluzas (Cuadro 5) ha conocido una expansión más que notable en los últimos años, al abrigo del desarrollo de algunos sectores que hoy se consideran estratégicos en la economía regional (el turismo en sus diversas variantes principalmente, pero también la administración pública, el comercio o los transportes). En 1981 el sector servicios tenía una presencia fundamental ya en la gran mayoría de las ciudades medias, teniendo una posición de inferioridad respecto de los otros dos sectores económicos únicamente en 15 ciudades, y constituyendo el sector dominante o subdominante en las 92 restantes.

Cuadro 5. Peso del sector servicios en las ciudades medias de Andalucía (nº de ciudades)

	>50%	30-50%	<30%
1981	20	72	15
1991	33	63	18
2001	69	54	3

Fuente: RODRÍGUEZ MARTÍNEZ 2008.

Además, aporta más de la mitad del empleo de estos núcleos urbanos en una veintena de ciudades medias en ese año. En 1991, los cambios indican ya la dirección antes comentada, con un aumento notable en el peso relativo de este sector en la vida económica de estos municipios: sólo en 18 de ellos ocupa a menos del 30% de la población, en 63 de estas ciudades ocupa a entre el 30 y el 50% de la población municipal, y en el resto de casos supera la barrera del 50% (con ejemplos de dominio absoluto de la vida económica municipal, como ocurre ya en esta fecha en las ciudades medias de Benalmádena y Marbella, con un peso del sector servicios en ellas de un 72 y 75% respectivamente)

Finalmente, en 2001 los datos demuestran una expansión definitiva así como una consolidación total del proceso de terciarización en Andalucía, que ahora repunta más que en el hundimiento del sector primario en el debilitamiento del sector industrial- subsector de la construcción. Si trasladamos esta imagen a la compleja realidad de las ciudades medias andaluzas, vemos como el número de ciudades medias en que el sector de los servicios supera el 50% del empleo municipal, es ya de 69, un 55% del total de ciudades en esta fecha. Esto se puede relacionar de forma directa con la ampliación de la base funcional de estas ciudades, que en muchos casos conocen una pérdida definitiva de relevancia económica y social de sectores tradicionales en ellas (como son la agricultura, la ganadería o la

minería) y sobre todo una industria suplantada por la construcción en números relativos y no tanto en cifras reales. Se consolida así un nuevo modelo de crecimiento económico basado en la relativa expansión del sector secundario (subsector de la construcción, principalmente, y en menor medida, industria agroalimentaria), y sobre todo, cimenta un nuevo perfil económico y territorial en el desarrollo y consolidación de un potente sector terciario (banca, administración pública, servicios sociales, turismo, transportes, comercio, etc.)

Todo esto que comentamos tiene una fuerte trascendencia en otras vertientes de la realidad territorial regional: las ciudades medias en nuestros días concentran un porcentaje importantísimo de la población regional, así como son la sede de un tejido empresarial y productivo muy terciarizado y crecientemente moderno; esto las dota, al margen de las consideraciones históricas que sobre este tema se han argumentado, de una centralidad real sobre el territorio en que se asientan que les permite optar a un nuevo papel territorial en el modelo territorial que se está diseñando en nuestros días. Es decir, las ciudades medias ofrecen un modelo urbano, de fuerte peso demográfico y económico, que vertebra históricamente amplias zonas de la región, que aspira a obtener para Andalucía la capacidad de gestionar esa centralidad, subyugada durante el periodo centralista de la concepción del estado (1833-1978) por los centros provinciales, que en nuestros días reclaman una reorganización administrativa y funcional en un periodo histórico que parece requerir más atención a las estructuras urbanas intermedias.

La imprescindible y cada vez mayor presencia de las ciudades medias andaluzas en redes y flujos innovadores hacen inviables e insuficientes los criterios de asignación de servicios y equipamientos que proponen los planes de ordenación del territorio vigentes, que no atienden a la realidad actual y previsible, o no la valoran en su justa dimensión, sobre todo si tenemos en cuenta la evolución seguida por las áreas metropolitanas y las ciudades medias en ellas incluidas en las últimas décadas.

4. Conclusiones

En primer lugar, destacamos la recomposición que ha sufrido, en un periodo de apenas 30 años, el conjunto del poblamiento en Andalucía, con un ascenso notorio hasta una posición de dominancia territorial de las ciudades medias. Este proceso, de indudable relevancia territorial, invita a replantear el papel de estos núcleos urbanos en el territorio andaluz, sobre todo en relación con su capacidad organizadora del espacio regional. A partir de esto, podríamos abordar la insuficiencia y falta de realismo de la que hacen gala algunas iniciativas relativamente recientes que han sido impulsadas por la administración pública regional en materia de ordenación territorial, como es el caso de Programa Andaluz de Ciudades o el Sistema de Ciudades que propone el POTA de 2006. Ambos, si bien reconocen la importancia que han adquirido las ciudades medias en la articulación

regional en las últimas décadas, y en algunos casos, proponen para éstas un nuevo papel de centralidad en aspectos territoriales, sociales o económicos, deberían tener más en cuenta estas nuevas estructuras urbanas a la hora de asignar, por ejemplo, servicios públicos y privados, equipamientos e infraestructuras de todo tipo. Lo que no significa menoscabar a las áreas metropolitanas en constitución, cuyo desarrollo exige ante todo un nuevo marco jurídico y administrativo.

Así mismo, sería interesante que se abordase de forma más directa y efectiva la conexión eficiente de redes de ciudades medias, no sólo desde un punto de vista infraestructural clásico (mediante redes viarias convencionales), sino también en relación con la sociedad de la información, redes digitales de ciudades o proyectos de gran calado económico basados en procesos innovadores en red entre centros intermedios del sistema urbano. Todo esto vendría a reforzar, en otros planos diferentes al que actualmente se viene potenciando, una red de ciudades de segundo nivel perfectamente conectadas entre sí capaces de generar un espacio altamente cohesionado territorialmente y más eficiente en el plano económico.

Bibliografía

AA. VV. (2001) *Análisis urbanístico de los centros históricos de Andalucía: ciudades medias y pequeñas*. Dirección General de ordenación del Territorio y Urbanismo. Sevilla.

AA. VV. (1992) *Jornadas sobre ciudades medias*. Dirección general de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Sevilla.

ANDRÉS, G. "Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria?" (2008) *X Coloquio Internacional de Geocrítica: Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales. 1999-2008*. Universidad de Barcelona. Barcelona.

BELLET SANFELIÚ, C. Y BELTRAO SPOSITO, M.E. (eds.) (2009) *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*. Editorial de la Universitat de Lleida. Lleida.

CARAVACA, I.; GONZÁLEZ, G.; MENDOZA, A.; SILVA, R. (2009) *Dinamismo, innovación y desarrollo en ciudades pequeñas y medias y medias de Andalucía.* Consejo Económico y Social de Andalucía. Sevilla.

CARAVACA, I. (1999) "Efectos de la globalización en el sistema urbano andaluz". *Revista de Estudios Regionales* Nº54. Pp. 291-307.

DÍAZ, J.L. (2002) "Écija, una ciudad histórica bajo el signo de la arquitectura" *Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*. Sevilla.

FERIA, J.M. (1993) *Los sistemas territoriales de asentamientos en Andalucía: dimensiones básicas y organización territorial.* Editorial universidad de Sevilla. Sevilla.

FERIA, J.M.; MIURA, J.M.; RUIZ, F.J. (2002) *Redes de centros históricos en Andalucía.* Dirección general de Bienes Culturales. Sevilla.

MÉNDEZ, R. (2002) "Innovación y desarrollo territorial: algunos debates teóricos recientes". *Revista EURE,* Santiago de Chile, XXVIII, Nº84. Pp. 63-83.

MÉNDEZ, R.; MELERO, A.; CALATRAVA, I. (2008) "Desarrollo territorial policéntrico y ciudades intermedias: recursos productivos y dinámicas económicas locales en Andalucía" *Estudios Geográficos, LXIX, 265.* Pp. 637-663.

MÉNDEZ, R.; MICHELINI, J.J.; ROMEIRO, P. (2006) "Redes institucionales e innovación en ciudades intermedias para el desarrollo territorial" *Ciudad y territorio, Estudios Territoriales XXXVIII*. Pp. 377-395.

PESCI, R. (2009) "De la ciudad mercantil a la ciudad del conocimiento". En BELLET, C. Y BELTRAO, 2009. Pp. 281-299.

PÉREZ, C.: MARMOLEJO, C. (2008) "La localización intrametropolitana de las actividades de la innovación: un análisis para la región metropolitana de Barcelona". *X Coloquio Internacional de Geocrítica.*

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2008) "Las ciudades medias andaluzas. Cambios básicos durante el último medio siglo" *Homenaje a Joaquín Bosque Maurel: Secretario General de la Real Sociedad geográfica (2003-2008).* Real Sociedad Geográfica. Pp.199-238.

ROMEIRO, P.; MÉNDEZ, R. (2008) "Las ciudades del conocimiento: revisión crítica y posibilidades de aplicación a las ciudades intermedias" *Scripta Nova, ravista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Vol. XII, Nº 270.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L. M. (2009) "Las redes de ciudades medias en la provincia de Granada: transformaciones recientes y nuevas tipologías (1950-2008)" (Tesina, inédito).

TERÁN, M. (1936) "Baja Andalucía" en *Ciudades Españolas (estudios de geografía urbana, 2004).* Real Academia de la Historia. Madrid.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

TRANSFORMACIONES RECIENTES DEL SISTEMA URBANO VALENCIANO: PROCESOS Y SITUACIÓN ACTUAL

Julia SALOM CARRASCO
Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local
Departamento de Geografía
Universidad de Valencia

1. Introducción: Contexto y objetivos del estudio

Desde principios de los años 1990 se han producido en España importantes transformaciones territoriales que han afectado especialmente al ámbito urbano, siendo el área mediterránea una de las más afectadas. Su trascendencia ha llevado a hablar de un cambio de ciclo en las dinámicas urbanas, particularmente visible en las principales áreas metropolitanas (NEL.LO, 2004:534-538; VALENZUELA Y SALOM, 2008). Estos profundos cambios han afectado sin duda a la reorganización de la red urbana española y a su capacidad para vertebrar y movilizar el territorio.

Teniendo en cuenta este marco, el objetivo de esta comunicación es analizar cómo estos cambios han afectado al sistema de ciudades de la Comunidad Valenciana, una de las regiones españolas que ha experimentado la expansión urbanística de los últimos años con una mayor intensidad.

En la década de 1990, la Conselleria de Obras Públicas y Urbanismo elaboró, en el marco del *Plan de Desarrollo Urbanístico*[1] (PDU), un estudio del sistema territorial regional, principalmente del sistema de centros urbanos y rurales, publicado bajo el título de "Estrategias de Vertebración Territorial". El cambio político en el gobierno regional que tuvo lugar en 1995 hizo que las propuestas del Plan de Desarrollo Urbanístico nunca llegaran a desarrollarse, y la política territorial quedó prácticamente paralizada hasta la aprobación en el año 2004 de la *Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje*. Dicha Ley establecía, junto con otros instrumentos, la obligatoriedad de la elaboración de una *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana* que debía constituir el documento marco de la ordenación del territorio en la región. Tras cinco años en que se han elaborado varios planes subregionales y sectoriales en ausencia de un marco de ordenación territorial de ámbito regional, la Generalitat Valenciana ha decidido finalmente impulsar la elaboración de la mencionada *Estrategia*,

[1] La Ley 8/69 de Ordenación Territorial de La Comunidad Valenciana de 1989 establecía la obligatoriedad de elaborar en un plazo máximo de tres años un Plan de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana. No obstante, dificultades derivadas de la falta de experiencia política y técnica y de la complejidad del documento a elaborar hicieron que el gobierno regional decidiera obviar dicho Plan de Ordenación y abordar como alternativa un *Plan de Acción Territorial Integrado de Desarrollo Urbanístico* que podría estar disponible en un plazo de tiempo más corto (BURRIEL, 2009b).

con la publicación en 2009 y 2010 de algunos documentos previos[2]. Es en el marco de la elaboración de estos documentos previos en donde se incluye el estudio de actualización de las características del sistema urbano valenciano cuyas conclusiones se presentan aquí[3]. En esta comunicación presentamos principalmente los resultados referidos a la delimitación y jerarquización de las ciudades valencianas, dejando para otro lugar una exposición detallada de la articulación y zonificación actual del territorio. No obstante, se incluyen también algunas reflexiones sobre las repercusiones de los cambios jerárquicos en términos de la vertebración territorial regional.

2. Los procesos de cambio y su impacto en el sistema urbano

A partir del último decenio del siglo XX, momento en que se realiza el estudio en profundidad sobre el sistema urbano valenciano que nos sirve de referencia, el territorio valenciano ha experimentado importantes procesos de transformación, algunos de ellos resultado de la intensificación de tendencias iniciadas anteriormente, y otros de carácter novedoso. Diferenciaremos entre los que han afectado a la delimitación del objeto de estudio -la ciudad o núcleo urbano-, los que afectan a la categorización en escalones funcionales de los núcleos delimitados, y los que inciden en su proyección territorial.

2.1. Procesos que afectan a la delimitación de centros urbanos

El primer paso para el estudio de un sistema de ciudades es la definición y delimitación del objeto de análisis, es decir, de la ciudad. Existen distintos criterios[4] que es posible aplicar a la hora de delimitar las áreas urbanas; la mayor parte de ellos comparten el presupuesto de superar los límites administrativos municipales. El PDU partía de una definición de nodo urbano basada en el término municipal como unidad territorial de base salvo en el caso de lo que denominaba "Área Urbana Integrada" (AUI), definida básicamente a partir de variables de naturaleza urbanística (continuo urbanizado y sistemas estructurantes), aunque también, de forma secundaria, de la especialización productiva y las pautas de centralidad. Desde la fecha de referencia de este análisis, han actuado sobre el territorio valenciano dos intensos procesos territoriales que tienen importantes consecuencias para una delimitación de los núcleos urbanos basada en este planteamiento:

---

[2] *Objetivos y criterios (25 objetivos, 100 metas)*, *Plan de participación pública de los objetivos y criterios*, e *Informe de sostenibilidad* (http://www.cma.gva.es/etcv/)

[3] SALOM, J. (2007-2008): *Evolución reciente del sistema urbano de la Comunitat Valenciana para su inclusión en la estrategia territorial de la Comunitat Valenciana*, y SALOM, J. (2008): *La Actualización de la Evolución del Suelo para Usos Urbanos en la Comunitat Valenciana*, estudios financiados por la Conselleria de Medio Ambiente, Territorio y Urbanismo.

[4] Se suele diferenciar entre criterios de tipo morfológico o urbanístico, los basados en indicadores indirectos de carácter económico, demográfico o social, y los de carácter funcional.

a) Un intenso proceso de crecimiento urbanístico

Distintos estudios realizados indican que la Comunidad Valenciana ha experimentado en los últimos años un fuerte crecimiento del suelo urbanizado, favorecido por la coyuntura económica, la dinámica turística y la normativa urbanística (BURRIEL, 2008; GAJA, 2008). Uno de los rasgos característicos de esta etapa de crecimiento reciente es el gran peso que tienen los modelos morfológicos de baja densidad frente al anterior predominio de los modelos de ciudad compacta. De acuerdo con los datos de la Agencia Europea del Medio Ambiente, entre 1987 y 2002 el incremento de suelo sellado, urbanizado o artificial en la Comunidad Valenciana fue cercano al 50%, por encima tanto de la media nacional como europea. De este incremento, el 65% estaba dedicado a usos urbanos, mientras que el 16% era suelo para actividades económicas, y el 8% estaba dedicado a infraestructuras. Por otra parte, mientras que el tejido urbano compacto crecía en este periodo sólo un 8,5%, las urbanizaciones exentas o ajardinadas lo hicieron en un 48%. (GENERALITAT VALENCIANA, 2009, p.78-79). Esta tendencia se ha mantenido en los años posteriores, y, tal y como muestran los planes urbanísticos municipales en tramitación desde 2005, van también a condicionar el crecimiento futuro, incluso en el caso de que estos planes no llegaran a desarrollarse debido a la crisis inmobiliaria (BURRIEL, 2009, p. 52).

b) Un importante aumento de la movilidad residencia-trabajo que conduce a un nuevo concepto de ciudad

Pero quizás el proceso más relevante a efectos de la definición de las áreas urbanas integradas es el aumento de la movilidad de la población, que ha supuesto un importante cambio de escala en la delimitación de la ciudad. El aumento de la movilidad está estrechamente relacionado con otras transformaciones territoriales valencianas, algunas de ellas iniciadas ya en etapas anteriores, pero que se profundizan e intensifican en el último decenio del siglo XX. En 2001, el porcentaje de personas que se desplazan a otro municipio por razones de trabajo en la Comunidad Valenciana es ya del 38% de la población ocupada, por encima de la media estatal y de la mayor parte de las Comunidades Autonómas[5]. El aumento de la movilidad diaria conduce a la consolidación de un modelo de ciudad más difusa, con una estructura menos polarizada y más reticular, que nos lleva a preguntarnos por la validez de modelos urbanos basados en criterios morfológicos, y la utilidad de conceptos alternativos como las áreas de cohesión, los mercados locales de trabajo, y las áreas urbanas definidas a través de otros métodos mixtos de delimitación (FERIA, 2008)

[5] ALBERTOS ET AL, 2007, en base a datos del INE: Censo de Población y Viviendas de 2001, http://www.ine.es.

2.2. Procesos que afectan a la jerarquización de los centros

Existen dos tipos de procesos que afectan a la jerarquía urbana: Por un lado, los que afectan al crecimiento demográfico y económico de las ciudades, uno de los elementos determinantes de su potencial organizador en el territorio; por otro, los que afectan al equipamiento funcional de los centros, y entre ellos el impacto de las políticas públicas de dotación de equipamientos básicos.

a) Crecimiento demográfico diferencial de los núcleos:

A partir de los años 1980, pero con especial intensidad en los siguientes decenios, la Comunidad Valenciana ha experimentado una transformación en sus pautas de crecimiento demográfico que podemos describir de forma resumida como una tendencia de crecimiento más descentralizada. Esta pauta, que en último término debe atribuirse como factor determinante a la movilidad geográfica de la población, se compone de tres elementos: suburbanización a gran escala, contraurbanización, y formación de nuevas áreas emergentes- la costa turística, especialmente el litoral alicantino, y el área azulejera castellonense- (BURRIEL, SALOM Y DELIOS, 1998). Este crecimiento demográfico diferenciado ha afectado, como no podía ser de otra manera, el comportamiento de los centros urbanos.

b) Efecto de las políticas de provisión de servicios públicos

La proyección territorial de las ciudades se realiza en buena medida a través de su dotación de servicios públicos de carácter supramunicipal, servicios que ofertan a la población de su área de influencia. En este sentido, las políticas regionales de provisión de servicios públicos (en especial sanidad, educación y servicios sociales), unidas a cambios legislativos importantes (Ley General de Sanidad 14/1986, de 25 de Abril; Ley Orgánica General del Sistema Educativo, de 3 de octubre de 1990) introdujeron desde fines de los años 1980 cambios radicales en la provisión y planificación de los servicios públicos que se han traducido en una dotación territorialmente más homogénea (SALOM Y ALBERTOS, 2000; SALOM, 2004). Paralelamente, la creación tanto de nuevas universidades y extensiones universitarias como de nuevos hospitales y centros de especialidades ha dotado de funciones especializadas a centros urbanos anteriormente de nivel comarcal o supracomarcal, lo que ha contribuido a equilibrar y completar la dotación de las ciudades del primer y segundo nivel de la jerarquía urbana.

2.3. Procesos que afectan a la delimitación de áreas funcionales

Finalmente, existen dos procesos territoriales que tienen un fuerte impacto en la ampliación de las áreas de influencia de los centros urbanos: Los cambios de accesibilidad derivados de las mejoras de las infraestructuras y su consecuente reducción de las distancias-tiempo, y el aumento de la movilidad obligada, a la que ya hicimos referencia en páginas anteriores.

a) Mejoras en la accesibilidad

Desde principios de los años 1990 las áreas interiores de la Comunidad Valenciana han experimentado un importante aumento de la accesibilidad gracias principalmente a las actuaciones incluidas en el Primer (1988-1995) y, en menor medida, Segundo Plan de Carreteras (1995-2002). Las mejoras realizadas en la red han supuesto una importante reducción de las distancias-tiempo a las cabeceras funcionales en las áreas intermedias e interiores de las provincias de Castellón (comarcas de El Alto Palancia y Els Ports de Morella y en el área intermedia al norte de Castellón) y Valencia (Hoya de Buñol, los Serranos, interior de la Costera). También experimentan notables mejoras los municipios próximos a Alcoi y el interior de la Marina Baixa (ver SALOM Y CASADO, 2004, fig. 5, p. 17).

b) Ampliación de la movilidad y formación de mercados locales de trabajo supramunicipales

La mejora de la accesibilidad, combinada con la suburbanización metropolitana y la tendencia a la recuperación demográfica de los municipios interiores, así como una desconcentración de los empleos que ha sido de menor entidad que la descentralización residencial, explica la intensificación de la movilidad diaria de la población a la que ya hemos hecho referencia. A escala subregional, este fenómeno se plasma en la formación de Mercados Locales de Trabajo (MLT) supramunicipales de carácter comarcal e incluso supracomarcal (SALOM ET AL., 1997; SALOM Y CASADO, 2007), lo que implica cambios en las áreas de influencia de los principales centros urbanos.

3. El sistema urbano valenciano actual y sus cambios recientes

3.1. Aspectos metodológicos

Para facilitar la comparación entre la situación actual y la de principios de los años 1990, se ha seguido la metodología fijada por el PDU con algunas adaptaciones exigidas por la diferencia de las fuentes y/o por la evolución de los procesos. La metodología consta de tres pasos:

a) *Delimitación de las áreas urbanas:* Siguiendo al PDU, la metodología utilizada se basa principalmente en criterios urbanísticos; se consideran áreas urbanas integradas (AUI) las caracterizadas por la continuidad del espacio urbanizado residencial, comercial e industrial, considerando continuos aquéllos que distan menos de 1 Km. en el caso de los usos residenciales, y menos de 2 Km. cuando hay abundancia de espacios intersticiales residenciales, comerciales y/o industriales. La metodología planteada en el documento mencionado (GENERALITAT VALENCIANA. CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, 1995, p.6 y 233) excluía específicamente los espacios litorales considerados de segunda residencia. No obstante, en el presente análisis se ha considerado interesante retener la información correspondiente a la existencia de continuos urbanizados de carácter turístico o comercial-industrial, ya que, pese a no tener carácter

residencial, constituyen un elemento importante en la configuración de las áreas urbanas, en especial como espacios generadores de movilidad.

La información de base utilizada es la cartografía de usos del suelo elaborada a partir del proyecto CORINE, correspondiente a las fechas de 1990 y 2000. Aunque esta fuente carece del detalle de la utilizada en el PDU[6], los resultados han sido coherentes y consistentes tras ser contrastados con la cartografía de usos del suelo y de planeamiento elaborada por la Conselleria. Posteriormente se realizó una actualización de la delimitación basada en la información provisional de CORINE 2006.

b) Jerarquización de los centros:

Para medir la categoría funcional de los centros se han considerado 46 equipamientos urbanos de carácter supramunicipal, principalmente de carácter público, agrupados en nueve tipos (educativos, sanitarios, sociales, culturales, deportivos, ambientales, económicos, de espacios libres y turísticos. Entre las funciones analizadas, se incluyen tanto algunas ampliamente dispersas territorialmente, como las turísticas, que están presentes en 385 de los 414 núcleos de poblamiento considerados, hasta las más especializadas, como las educativas, económicas y culturales, que se localizan en un número reducido de localidades. Para el cálculo de la jerarquía funcional se ha tenido en cuenta el número de funciones en relación con la población del núcleo y la asociación de determinadas funciones a niveles funcionales concretos.

c) Delimitación del área de influencia potencial y real

Para evaluar la medida en que estos centros sirven y articulan el territorio, se ha estimado el área de influencia potencial de los centros de cada nivel funcional suponiendo que cada municipio se abastece de los servicios y equipamientos propios de ese nivel funcional en el centro urbano más próximo[7]. Estas áreas potencialmente mejor o peor servidas en relación con cada nivel funcional se han comparado con las áreas funcionales reales de distintos tipos de servicios y equipamientos, para ver cómo ese potencial territorial se concreta efectivamente en la articulación territorial de la región. Se analizaron tres tipos de áreas de influencia: Áreas derivadas de la movilidad por motivos de trabajo, de frecuencia diaria; áreas derivadas de la movilidad por consumo y provisión de servicios de tipo administrativo, normalmente de carácter semanal, mensual o esporádico; y áreas

[6] La información proporcionada por CORINE procede de la fotointerpretación de la imagen del satélite, que tiene una definición máxima de 5 Has, y que no distingue entre usos comerciales e industriales; mientras que la información de base utilizada en el PDU se basa tanto en información estadística procedente de distintas fuentes como de fotointerpretación a escala 1:10.000 para suelos rústicos y a escala 1:1.000 para suelos urbanizados (GENERALITAT VALENCIANA. CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, 1995a, p. 6 y anexo B2, p. 233).

[7] Distancia-tiempo en minutos por carretera estimada para el año 2000 suponiendo terminadas todas las mejoras del I y II Plan de Carreteras (Conselleria d'Urbanisme i Territori, 1995).

relacionadas con los servicios avanzados y con la provisión de información e ideas para la competitividad y la innovación; lo que sumaba un total de 16 delimitaciones distintas.

3.2. Resultados: La delimitación de las Áreas Urbanas Integradas

A principios de los años 1990 el PDU detectó la existencia de siete Áreas Urbanas Integradas intermunicipales (Alcudia-Canals, Elda-Petrer, Elx-Crevillent, Castelló, Gandia y Valencia), que agrupaban un total de 60 municipios. En el año 2000 existían ya 29 áreas Integradas de carácter residencial que sumaban 155 municipios. Entre esta fecha y 2006, de acuerdo con datos provisionales del CORINE, es posible detectar siete nuevas áreas compuestas por 14 municipios adicionales, lo que suma ya un total de 36 AUI con 183 municipios (ver fig.1). Por otra parte, todas las áreas ya existentes a principios de los años 1990 amplían en este periodo su extensión territorial con la incorporación de nuevos municipios; destaca en particular el crecimiento del área de Valencia, que pasa de 43 a 56 municipios, Gandia (de 3 a 15), y Canals-Xàtiva (de 2 a 10).

Pero en estos quince años no sólo se ha producido un aumento importante en el número y extensión de las AUI intermunicipales de carácter residencial, sino que además las áreas integradas de carácter no residencial (turísticas, comerciales e industriales[8]) han adquirido una gran importancia territorial; no en vano una parte importante del crecimiento del suelo artificial se ha producido en este tipo de actividades. En 2006 existen ya 12 áreas de este tipo, 8 de ellas de carácter industrial y comercial y cuatro de carácter turístico/litoral. Estas últimas se caracterizan por tener por término medio una mayor extensión y continuidad territorial (ver fig.2). Por tanto, en el momento actual, nos encontramos con que una parte considerable del territorio valenciano, que acoge además un elevado porcentaje de su población, se encuentra inmersa en los nuevos procesos territoriales tendentes a la formación de amplias regiones urbanas. Este proceso se está dando con especial intensidad en la segunda y tercera corona metropolitana de Valencia, en las áreas interiores próximas al Área Urbana de Castellón, y en el litoral alicantino.

3.3. Resultados: Jerarquía de centros y articulación territorial

El actual sistema urbano valenciano está formado por cinco niveles funcionales de centros con capacidad de articulación territorial (ver fig. 3). Los niveles 1 (regional), 2 (subregional) y 3 (supracomarcal) detentan en particular funciones de carácter económico y equipamientos sociales, culturales y educativos de alto nivel, mientras que los niveles 4 (comarcal) y 5 (subcomarcal) son los que articulan el territorio en relación con las

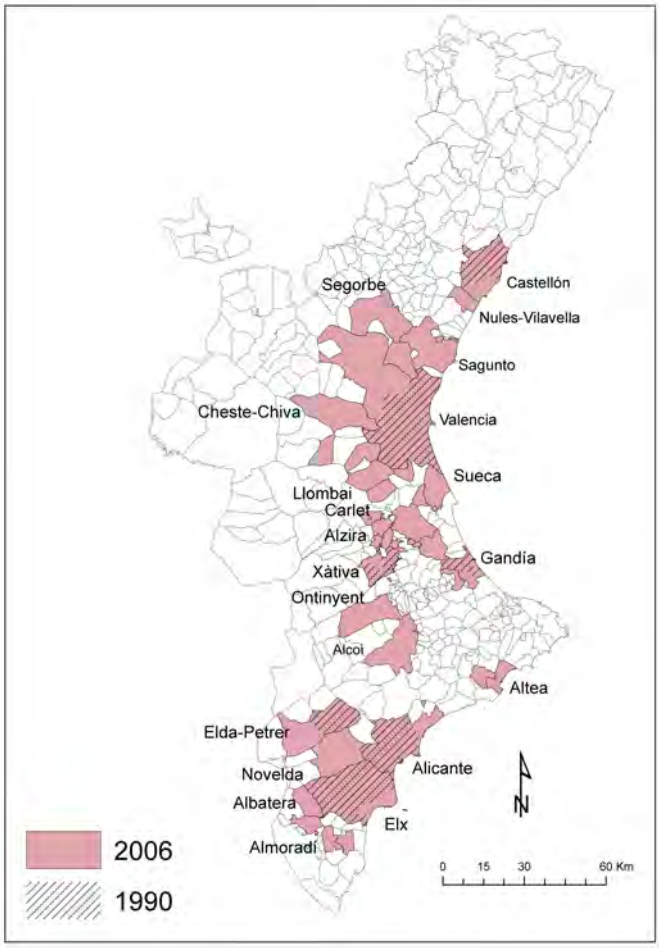
[8] Se han caracterizado como AUI turísticas o de segunda residencia las conurbaciones de suelo urbano disperso localizadas en áreas litorales, y como AUI industriales-comerciales las conurbacions de suelo industrial y/o comercial.

actividades comerciales, los servicios administrativos, los equipamientos educativos básicos, y los equipamientos sanitarios y sociales. Las principales diferencias entre la situación actual y la que dibujaba, a principios de los años 1990, el Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana, son las siguientes:

- El ascenso funcional y demográfico de las ciudades de Elx y, sobre todo, de Castellón, desde el nivel 3, al nivel 2, junto con Alicante y por detrás tan sólo del Área Metropolitana de Valencia.

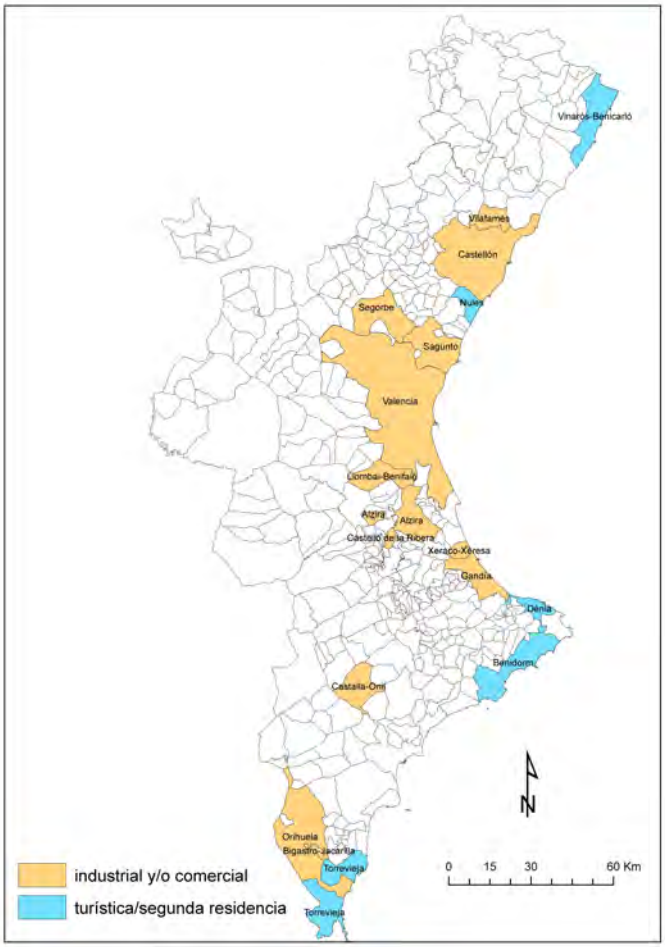
- El descenso de Benidorm, que en 1995 se situaba en el nivel 3, al nivel 4. Pese a su notable dinamismo demográfico y urbanístico, esta ciudad, único caso de descenso jerárquico, no ha alcanzado un nivel de dotación suficiente para consolidar su papel de potencial polo articulador del territorio en el sureste alicantino, lo que puede estar relacionado con los problemas específicos de articulación territorial que generan los procesos de urbanización turística (PONCE, 2006).

Figura 1. Áreas Urbanas Integradas de carácter residencial en 2006



Fuente: Elaboración propia a PARTIR GENERALITAT VALENCIANA. CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES (1995a), p. 3 y CORINE, 2006.

Figura 2. Áreas Urbanas Integradas de carácter industrial y comercial y de segunda residencia en 2006



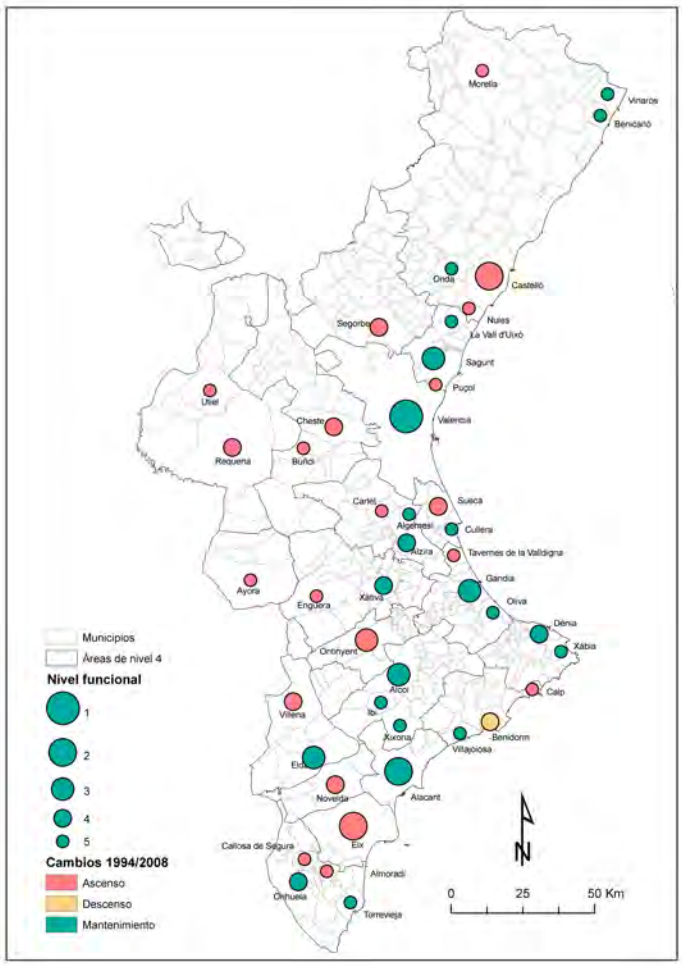
Fuente: Elaboración propia a partir de CORINE, 2006.

- El ascenso de un nutrido número de número de centros comarcales y subcomarcales favorecidos por las pautas de crecimiento demográfico y las políticas públicas de equipamientos y mejora de las infraestructuras. Aunque muchos de ellos están ubicados en las áreas litorales con predominio de la actividad turística, algunos se ubican en las áreas interiores, especialmente de Valencia y Alicante.

En consecuencia, se ha producido una mejora de la vertebración regional, con un sensible aumento de la accesibilidad media a los centros funcionales de todos los escalones jerárquicos, en especial en el ámbito subcomarcal (ver cuadro 1). Aunque la desigual distribución geográfica de los centros con capacidad de articulación territorial y la estructura del sistema de comunicaciones hace que todavía persistan desequilibrios entre las áreas funcionales, especialmente en algunos niveles jerárquicos (ver figura 3), la mejora de la calidad de vida de la población puede considerarse importante y generalizada. Si partimos de la diferenciación que establece el

PDU entre áreas débiles, fuertes y de transición, en función del la distancia al centro de equipamientos más próximo[9], es posible constatar una significativa reducción tanto de la población como de la superficie incluida en las áreas débiles e intermedias y un aumento de la incluida en las áreas fuertes en todos los niveles funcionales (ver cuadro 2). La mejora es especialmente notable en el nivel 3 en cuanto a población (la población residente en áreas fuertes pasa de constituir el 87% al 98% del total regional), y en el nivel 5 en cuanto a superficie (el porcentaje del territorio bien articulado pasa del 51% al 82%).

Figura 3. Jerarquía funcional de las AUI en 2008 y cambios en el nivel funcional de los centros entre 1994 y 2008



[9] Los umbrales de distancia-tiempo que permiten diferenciar entre áreas fuertes, de transición y débiles según el PDU son de 70 y 90 minutos para el nivel funcional 2, de 45 y 60 minutos para el nivel 3, de 35 y 50 minutos para el nivel 4, de 30 y 40 minutos para el nivel 5, y de 20 y 30 minutos para el nivel 6. Es decir, que en un área bien estructurada la distancia al centro de equipamientos más próximo de nivel 2 debe ser menor de 70 minutos, al centro de nivel 2 menor de 45, y así sucesivamente.

Cuadro 1. Distancia media a la cabecera más próxima en minutos, 1994 y 2008

Nivel funcional	Distancia media municipal a la cabecera funcional en minutos		
	1994	2008	Variación (%)
Nivel 2	52,83	42,41	-19,7
Nivel 3	46,23	28,95	-37,4
Nivel 4	32,76	20,92	-36,1
Nivel 5	28,89	14,89	-48,5
Nivel 6	21,85	--	--

Fuente: GENERALITAT VALENCIANA. CONSELLERIA D'OBRES PUBLIQUES, 1995, pp. 33 y 38; y elaboración propia.

Cuadro 2. Variación de la población y el territorio incluido en áreas débiles, fuertes y en transición entre 1994 y 2008

Nivel Funcional	Variación Población 2008/1994 (%)			Variación Superficie 2008/1994 (%)		
	Fuertes	Transición	Débiles	Fuertes	Transición	Débiles
Nivel 2	31,46	-78,37	-86,81	24,06	-25,43	-81,56
Nivel 3	44,11	-81,28	-75,84	40,64	-37,95	-41,02
Nivel 4	35,22	-57,20	-66,92	40,08	-30,57	-50,02
Nivel 5	35,01	-77,55	-87,36	61,98	-40,24	-70,67
Nivel 6*	37,66	-77,08	-61,48	41,84	-42,66	-41,70

* Para el nivel 6 en 2008 se han considerado los centros de nivel 5 pero con los umbrales de tiempo del nivel 6 (20 y 30 minutos)

No obstante, la desigual distribución geográfica de los núcleos, especialmente importante en algunas áreas y en determinados niveles jerárquicos, no deja de producir algunos problemas. Por un lado, siguen existiendo algunas áreas mal dotadas; aunque las mejoras en las carreteras han reducido las elevadas distancias-tiempo a los centros funcionales que existían en 1994, todavía son excesivas en las comarcas de El Rincón de Ademuz, Els Ports de Morella, y en algunos municipios de la Serranía (Alpuente, la Yesa, Aras, Titaguas…) y Alto Mijares (Vistabella, Villahermosa, Cortes de Arenoso…). Por el contrario, la provincia de Alicante puede considerarse muy bien articulada, con distancias máximas al centro de servicios inferiores a los umbrales fijados en prácticamente la totalidad de los municipios.

Por otra parte, no todos los centros funcionales de cada nivel jerárquico tienen las mismas características en cuanto a dotación funcional, atractivo y posición en relación con el transporte público, lo que hace que su capacidad de articular el territorio de forma efectiva no sea la misma. Así, 12 de los 49 centros propuestos para articular la región a nivel 5, 7 de los 26 centros de

nivel 4 y 3 de los 12 centros de nivel 3 (es decir, aproximadamente una cuarta parte de los centros funcionales de estos niveles básicos para la articulación territorial) presentan menos del 80% de las funciones que se consideran asociadas a su nivel funcional. En consecuencia, algunos de estos centros son incapaces de articular efectivamente y para todas las funciones su área de influencia potencial. Esto ocurre en el caso de algunos centros de nivel 2, Castellón y Elx, y en muchos de los centros de nivel 5, cuya capacidad de atracción es menor de lo esperado por su nivel dotacional. Algunas de las distorsiones entre equipamiento funcional y capacidad efectiva de organizar su área de influencia son especialmente importantes puesto que afectan a zonas con problemas de articulación territorial; es el caso de Cheste, Vinarós, Morella, Segorbe, Alcora, y Onda.

4. Conclusiones: Balance, retos y nuevos problemas

¿Qué diferencias existen entre la situación actual y la que definía el PDU en el primer quinquenio de los años 1990? En aquel momento, la Comunidad Valenciana aparecía como un territorio básicamente vertebrado, en el que los principales problemas de articulación residían en las áreas débiles, desconectadas, del interior, con una cierta importancia territorial pero un peso demográfico mucho menor; y en la presencia de dos niveles funcionales no plenamente activos: el 2º o subregional, compuesto por las AUI de Valencia y Alicante, y el 4º, de carácter supracomarcal, compuesto por las AUI de Castellón, Sagunto, Valencia, Gandia, Alcoi, Elda-Petrer, Benidorm, Alicante y Elx. Se recomendaba pues recuperar estos escalones jerárquicos infrautilizados dotándolos de nuevas funciones mediante la localización de equipamientos y, en particular, el reforzamiento del AUI de Alicante mediante estrategias consensuadas que permitieran "la conformación de una metrópoli de escala urbana superior a la actual", citando expresamente al respecto el proyecto del Triángulo Alacant-Elx-Santa Pola (GENERALITAT VALENCIANA. CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, 1995, p. 140-142).

Tras casi quince años de una práctica ausencia de política territorial, los procesos espontáneos y las políticas sectoriales de tipo social y económico han tenido un impacto territorial evidente que se ha traducido en una mejora generalizada de la calidad de vida. Los problemas referidos a la distribución espacial se han visto en parte suavizados por las tendencias espontáneas de suburbanización y contraurbanización y por la puesta en marcha de políticas públicas de mejora de equipamientos e infraestructuras. Sin embargo, este proceso se ha producido sobre todo en el nivel subcomarcal (nivel 5) y en el entorno del AUI de Valencia, pero en mucha menor medida en el norte de la región. En esencia, la estructura básica del territorio no se ha modificado: las áreas infradotadas hoy son las mismas que en 1994, aunque su nivel de marginación territorial se ha reducido significativamente.

En relación con los niveles funcionales que se pretendía potenciar, el resultado ha sido desigual. El impulso que se recomendaba dar al AUI de Alicante para que se constituyera en un nivel funcional diferenciado, de carácter subregional e inmediatamente inferior al AUI de Valencia, no se ha producido, sino que, más bien al contrario, las ciudades que constituían el tercer escalón, Castellón y Elx, se han puesto prácticamente a su nivel, al menos en cuanto a dotación funcional y potencial de articulación territorial. Por el contrario, las ciudades del nivel 3 parecen haber experimentado en general una importante mejora en su dotación funcional (servicios sociales especializados, equipamientos de ocio, formación educativa superior y servicios tecnológicos a las empresas), lo que les puede permitir jugar un mayor papel territorial. Han surgido, sin embargo, nuevos problemas, como el descenso jerárquico de Benidorm, que debemos relacionar con los problemas específicos de articulación territorial que generan los procesos de urbanización turística.

Bibliografía

ALBERTOS PUEBLA, J.M., NOGUERA TUR, J., PITARCH GARRIDO, M.D. Y SALOM CARRASCO, J. (2007): La movilidad diaria obligada en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001: cambio territorial y nuevos procesos, *Cuadernos de Geografía*. Nº81-82, pp. 93-118.

BURRIEL, E. (2009a): Los límites del planeamiento urbanístico municipal. El ejemplo valenciano, *Documents d'Anàlisi Geografica*, 54, pp. 33-54

BURRIEL, E. (2009b): La planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009), *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociale*s, Vol. XIII, núm. 306, 1 de diciembre de 2009

BURRIEL, E., SALOM, J, DELIOS, E. (1998): Continuidad y cambio en las pautas territoriales del crecimiento demográfico valenciano. Análisis del periodo 1991-1996, *Cuadernos de Geografía*, vol. 63, 103-137

FERIA, J.M. (2008): Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas en España a partir de la variable residencia-trabajo, *Investigaciones Geográficas*, 46, pp.49-68.

GAJA I DÍAZ, F. (2008): El "tsunami urbanizador" en el litoral mediterráneo. El ciclo de hiperproducción inmobiliaria 1996-2006, *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XII, núm. 270 (66) (en línea) http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-66.htm

GENERALITAT VALENCIANA, CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS (1995): *Estrategies de vertebració territorial*, Generalitat Valenciana, Valencia.

NEL.LO, O. (2004): "¿Cambio de siglo, cambio de ciclo? Las grandes ciudades españolas en el umbral del s.XXI", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales,* XXXVI, nº 141-142, pp.523-542

PONCE HERRERO, G. (2006): "La fragmentación de la forma urbana en la Comunidad Valenciana", en PONCE HERRERO, G. (ed.): *La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, pp. 89-130.

SALOM, J. (2001): *El impacto de la política regional de servicios públicos en la conformación de un nuevo modelo territorial en la Comunidad Valenciana*, Proyecto de investigación mimeografiado, 136 pp.+cartografía.

SALOM, J. Y ALBERTOS, J. M. (2000): El impacto territorial de la planificación educativa: el mapa escolar de aplicación de la LOGSE en la Comunidad Valenciana, *Cuadernos de Geografía*, vol. 67, pp. 37-56

SALOM, J. Y CASADO, J.M. (2007): Movilidad cotidiana y mercados locales de trabajo en la comunidad valenciana, 1991-2001, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, vol. 44, pp. 5-38

SALOM, J.; ALBERTOS, J.M.; DELIOS, E. y PITARCH, M.D. (1997): Las áreas de mercado de trabajo local en la Comunidad Valenciana. Una propuesta de delimitación. *Estudios Territoriales*, vol. XXIX, nº 112, págs. 335-356.

VALENZUELA, M. Y SALOM, J. (2008): "Los procesos de urbanización en España. Nuevos factores, nuevas tendencias"; en: Comité Español de la Unión Geográfica Internacional: *España y el Mediterráneo. Una reflexión desde la Geografía Española*, 49- 56, Comité Español de la Unión Geográfica Internacional, Madrid

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco · Euskal Herriko Unibertsitatea

EL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN GIRONA: RENOVACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN REGIONAL

Narcís SASTRE FULCARÀ
Universidad de Girona

1. Introducción: ciudad intermedia y tren de alta velocidad

Históricamente, el ferrocarril no sólo ha sido un medio de transporte que ha unido pueblos y ciudades. También se ha erigido como una importante «herramienta urbanística», capaz de transformar la morfología y la organización de los núcleos y sistemas urbanos. A menudo, las estaciones se convertían en centros de vital importancia y ante sus fachadas se abrían los barrios comerciales y burgueses. A su vez, el crecimiento de las periferias se organizaba, no pocas veces, alrededor de las vías del ferrocarril y de las estaciones suburbanas, para dar lugar a nuevas extensiones, como las características en «mancha de aceite», determinantes en la delimitación formal de ciudades como Londres. Igualmente, otros modelos urbanos planificados se estructuraban a partir de los ejes viarios o ferroviarios, como es el caso de numerosos ejemplos de ensanche, como el «Plan Cerdà» de Barcelona y su idea de «insertar» el tren en la ciudad. Mención a parte, merecen diseños teóricos como la «ciudad social» de Ebenezer Howard, un primer modelo de organización regional policéntrica de ciudades jardín interconectadas mediante ferrocarril (véase HALL, 1996).

La descentralización de la población y de las actividades productivas, así como el fenómeno de la dispersión urbana que se empieza a experimentar en la segunda mitad del siglo XX, está intrínsicamente ligada a la mejora de los medios de transporte. El papel del ferrocarril, importante en la configuración de los suburbios decimonónicos y de los barrios periféricos novecentistas, queda en un segundo plano en beneficio de las autopistas modernas, con el vehículo privado como principal medio que favorece los desplazamientos cotidianos y permite segregar los usos y funciones urbanas, previamente concentrados en la ciudad central. La progresiva configuración de las áreas urbanas y metropolitanas, con sus relaciones sistémicas, no se entiende sin la innovación tecnológica del transporte, que permite la integración del espacio económico y favorece las posibilidades de extensión de las actividades urbanas más allá del continuo que significaban las compactas ciudades que crecían por ensanches (HERCE, 2009, p. 43).

Más de un siglo después desde que se iniciara el proceso de metropolización, se produce un «renacer» del ferrocarril. En este nuevo contexto, el tren de alta velocidad (TAV) es visto como una nueva oportunidad para incidir en la vertebración y, en algunos casos, integración a escala regional de las metrópolis mundiales, para favorecer las necesidades

de competitividad y desarrollo territorial, así como de sostenibilidad. Nuevos espacios o regiones funcionales, de marcada accesibilidad, carácter policéntrico y estructurados en red, se deben a la existencia de grandes infraestructuras como el TAV, con su gran potencial de transformación de las dinámicas territoriales.

Si bien el TAV es una infraestructura pensada y dirigida a mejorar la interrelación entre grandes metrópolis, que se convierte en un medio de transporte competitivo con el avión en distancias no superiores a mil kilómetros, también puede incidir sobre la capacidad de posicionamiento local de las ciudades intermedias, adjetivo este que se puede definir de diferentes maneras (véase BELLET y LLOP, 2003), pero que entendemos como aquellas ciudades o áreas urbanas medianas que aprovechan su situación dentro de la red urbana, marcada por su proximidad relativa a los principales nodos, para autoafirmarse y establecer su propia estrategia de desarrollo local.

La mención a la estrategia de ciudad es clave. Tal como ha señalado, entre otros, FELIU (2006a, 2006b), solo aquellas ciudades intermedias que han establecido su propio proyecto de desarrollo y posterior aplicación de las diversas iniciativas estratégicas han visto como el TAV suponía, a modo de acelerador, un estimulo para los procesos económicos, sociales y territoriales que ya estaban previamente en marcha. El mismo FELIU (2009), a partir del trabajo de POL (2002), diferencia entre las ciudades que dan al TAV un rol de «catalizador», de revulsivo para el desarrollo local, ensayado sobretodo en ciudades periféricas respecto a las grandes metrópolis, de las que le dan un rol «facilitador», es decir, el TAV ha de ayudar a tirar adelante las tendencias ya en curso, de modo que se optimice la interrelación ya existente con los centros metropolitanos. Aspectos como la localización y la accesibilidad a la estación, así como la frecuencia de parada de los trenes, ya sean los de alta velocidad en sentido estricto o los regionales de velocidad alta que también circulan por la misma vía, son importantes, pero aún lo es más «preparar el futuro», es decir, poner las bases para que la llegada del TAV comporte un estimulo extra para el desarrollo económico, social i cultural de la ciudad.

Aún más, cabe la posibilidad que en los sistemas urbanos con mayor fragmentación administrativa la estrategia sea común entre los diferentes municipios que lo conforman, más allá de la ciudad central en un sentido estricto. No se trata de que cada municipio renuncie a su propia identidad, sino que se haga un esfuerzo de coordinación conjunta en los aspectos clave, como pueden ser el urbanismo, el medio ambiente, la economía, las infraestructuras, la cultura, etc. con la finalidad de definir un modelo urbano coherente y sin contradicciones. Es el caso de Girona y de su área urbana.

2. Girona y el TAV: en busca de un proyecto de ciudad

Girona tenía, en el 2009, 96.188 habitantes, y la ciudad era el centro de un área urbana con una población cercana a los 150.000 habitantes. El

núcleo central de este área lo conforman, a parte de Girona, los municipios de Salt, Sarrià de Ter y Vilablareix, los cuales forman un continuo urbano bien definido y un único mercado de trabajo. Además, ya en el 2001 (último año del que se dispone de datos) se dejaba notar una incipiente integración funcional con Barcelona, dado que la Ciudad Condal era el segundo destino, después de Salt, en cuanto a movilidad obligada por razones de trabajo.

Es innegable el salto cualitativo que ha realizado la ciudad desde la recuperación de la democracia, allá en 1978. Operaciones emblemáticas como la rehabilitación integral del casco antiguo han permitido dejar atrás la visión de la «Girona gris y negra» aparecida a principios de los setenta y que la ciudad pueda desenvolverse como un importante centro regional de predominio terciario, especialmente por lo que se refiere a comercio, turismo, educación, cultura y servicios personales y empresariales. Desde la década de 1980, son diversas y variadas las iniciativas estratégicas desarrolladas desde las instituciones públicas, bajo liderazgo del ayuntamiento, a menudo con la colaboración del sector privado y de la sociedad civil: de la construcción de equipamientos, como el Auditorio Palacio de Congresos, a la creación del Parque Científico y Tecnológico de la Universitat de Girona (UdG), pasando por la realización de eventos culturales como el festival de teatro «Temporada Alta», ya consolidado como festival de referencia en Cataluña y con intenciones de serlo para el sur de Europa.

Puede concluirse que Girona cuenta con un proyecto de ciudad bien definido, cuyas bases y objetivos se hacen explícitos en el «Plan de ciudad de Girona» (plan estratégico), aprobado en 1994 y revisado en 1997, que continúan aún vigentes a pesar del paso del tiempo. En su contenido, destaca con fuerza la primera línea de actuación, centrada en «*Hacer de Girona un centro que se vertebre con sus entornos, del gerundense y el catalán a los europeos*». La organización del área urbana y el posicionamiento de la ciudad dentro del Arco Mediterráneo son dos objetivos fundamentales, y el TAV es una herramienta clave para mejorar la accesibilidad.

Sin embargo, la pronta llegada del TAV, prevista inicialmente para el 2012, no se ha visto acompañada de ningún ejercicio de reflexión estratégica específica, tal como sí han hecho otras ciudades intermedias, como puede ser Lleida. En todo caso, sí que es cierto que se ha producido un intenso —y a veces encendido— debate a escala política, académica y ciudadana, a la vez que se han elaborado estudios de carácter sectorial, como el que, bajo el paraguas de un proyecto INTERREG III, elaboró el Ajuntament de Girona para estudiar la accesibilidad y el impacto sobre la movilidad de la futura estación multimodal que acogerá el TAV. Este hecho viene a confirmar el carácter de «facilitador» que se pretende dar a la infraestructura, en una ciudad, como ya se ha apuntado, donde se detecta una tendencia hacia una mayor integración funcional con Barcelona.

Aún contando con este factor, la práctica ausencia de reflexión estratégica ha hecho aumentar la sensación de incerteza existente en

Girona, tanto a lo que se refiere al futuro de los espacios urbanos afectados por la llegada del TAV como a las consecuencias que puede producir la aproximación temporal con Barcelona, dada la mejora de la accesibilidad potencial, sobre la estructura socioeconómica de la ciudad. Dos aspectos, estos, que a continuación se tratan con más detalle.

3. El TAV como motor de renovación urbana

Casi quince años han transcurrido desde que se presentó el primer proyecto de TAV para la demarcación de Girona. En este largo periodo de tiempo, han sido numerosos los cambios y revisiones de que ha sido objeto, fruto, especialmente, de las alegaciones presentadas por las administraciones locales. Desde el inicio, aspectos como el trazado o la misma localización de las estaciones son los que focalizaron la mayor parte de las discusiones y, en consecuencia, coparon el contenido de las alegaciones presentadas al Ministerio de Fomento, responsable del proyecto de línea de alta velocidad Madrid – frontera francesa. La minimización del impacto sobre el paisaje y sobre el medio ambiente fue uno de los principales caballos de batalla de entidades y Administración local, sobretodo por lo que se refiere a la Diputación de Girona.

En cuanto a la ubicación de las estaciones del TAV, estaba claro que una tenía que estar situada en Girona, aunque sin consenso sobre si se tenia que localizar en el centro de la ciudad, donde se encuentra actualmente la estación del tren convencional, o bien en la periferia, ya sea en Salt o bien junto al aeropuerto, diez kilómetros al sur del núcleo urbano. El «Plan de Ciudad» de 1994 proponía su localización «en el área urbana», sin especificar el lugar concreto. Tal como señalaron diversos autores en un artículo publicado hace ya trece años, «*El problema de la ubicación de la nueva estación en Girona es, puede ser, la que de forma más clara materializa la contradicción entre acercarse a la ciudad, origen de su razón de ser, y la necesidad de creación de redes integradas y multifuncionales de transporte para optimizar su funcionamiento*» (BAENA, CASAMOR, CASAMOR, QUERA, RIERA y CORTINA, 1997, p. 59).

Como resultado de diversos movimientos políticos, en el 2002 se llegó al acuerdo de que la estación se situaría, finalmente, en el mismo centro de Girona. Además, el compromiso del Ministerio de Fomento significaba el soterramiento de todo el trazado urbano de la línea de alta velocidad, incluyendo también el de la vía del tren convencional, la cual atraviesa la ciudad de norte a sur a través, dependiendo del tramo, de un terraplén y de un viaducto de hormigón. En una primera fase, con previsión de finalizar los trabajos en el 2012, se soterraría la línea de alta velocidad, y seguidamente se haría lo mismo con la convencional, que, como muy pronto, podría estar operativa en el 2020. La estación tendrá un marcado carácter intermodal y englobará en un mismo espacio el TAV, trenes regionales y de cercanías, autobuses interurbanos y aparcamientos subterráneos.

Con la presentación del proyecto se abría, pues, una nueva oportunidad para la renovación urbana de los espacios donde transcurría el tren y para acabar con el efecto barrera causado por las vías. Aunque estas transcurren de forma elevada y dejan numerosos pasos para los vehículos y para las personas, esta aparente permeabilidad no debe ocultar que el trazado actual ocasiona una divisoria entre este y oeste, que llega a suponer una fractura sobre la trama urbana y sobre la misma vialidad. El ensanche de Girona, cuyo plan original data de 1909, tiene su limite occidental en el espacio comprendido entre la calle Barcelona (antigua N-II) y las vías del ferrocarril, convertidas en una nítida línea fronteriza interna que lo separa de los barrios de Santa Eugènia y Sant Narcís.

El Plan general de ordenación urbana (PGOU) de Girona, aprobado en el 2002, prevé en su artículo 139.3 la redacción de un Plan especial (PE), en el momento en el que sea aprobado el trazado del TAV, que comprenda todos los terrenos cualificados como «sistema ferroviario» y que incluya la estación y los edificios colindantes (como la vieja estación de autobuses), con la finalidad de «*proyectar y construir un sistema que permita la intermodalidad para el transporte, los equipamientos y otras dotaciones para la ciudad*». Si bien los trabajos de construcción de la línea y de la estación soterrada del TAV están en marcha desde el cuarto trimestre de 2008, este PE se encuentra aún en fase de redacción, fruto de la complejidad técnica, legal y administrativa de la obra. Uno de los problemas está relacionado con su sistema de financiación, dado que la previsión de generar plusvalías es muy limitada. El Ayuntamiento es el titular de la mayor parte de los terrenos afectados, los adyacentes al eje ferroviario, mientras que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) lo es solo del mencionado eje. Visto este condicionante, la superficie útil que se puede generar, producto de las actuaciones relacionadas directamente con la alta velocidad, se limitan al corredor lineal debajo del cual transcurren las vías, y aun solamente al sur de la estación, único espacio de donde se pueden aprovechar plusvalías. La firma de un convenio entre el Estado y el Ajuntament de Girona pretende solucionar este aspecto.

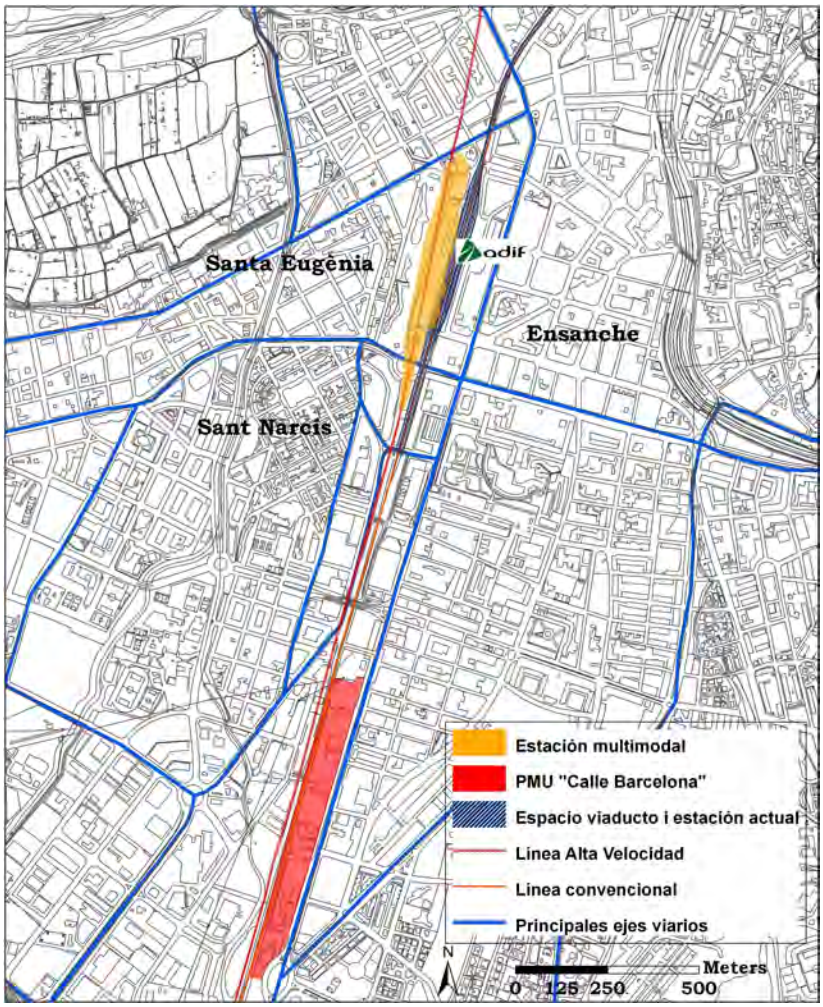
Hay que tener en cuenta que el consistorio gerundense, aprovechando la llegada de la nueva infraestructura ferroviaria, ha empezado ya a proceder con la transformación de la entrada sur a la ciudad, marcada por la presencia de naves industriales situadas entre la actual vía del tren y la calle Barcelona. Las empresas que ocupaban hasta hace poco tiempo estas naves se han relocalizado, mayoritariamente, en los diversos polígonos industriales situados fuera de los límites administrativos de la ciudad, aunque dentro del sistema urbano. Continua así la dinámica de expulsión de la industria desde los espacios centrales hacia los periféricos, iniciada en 1973 con el cierre de la fábrica «La Gerundense», que se ubicaba en el céntrico barrio de El Mercadal (FABRE, 1986, p. 226).

Mediante la aprobación del Plan de mejora urbana (PMU) «Calle Barcelona«», se actuará sobre las más de 56 hectáreas que quedan libres

tras la desaparición de las naves industriales. Del total, 34 hectáreas se destinarán a usos residenciales (unas 800 viviendas) y terciarios (comercios, oficinas, hoteles y otros servicios), mientras que las 22 restantes se destinarán a reservas mínimas de suelo público, que incluirán equipamientos, espacios libres y ejes viarios. El Ajuntament de Girona convocó, en noviembre de 2009, un concurso de ideas para ordenar todo el sector, muy sensible des del punto de vista estético por tratarse de la principal entrada a Girona por el sur. Además del PMU «Calle Barcelona», deben considerarse también los espacios comprendidos dentro del PE «Sistema Ferroviario». En total, la superficie aproximada que será objeto de regeneración, producto de la llegada del TAV, puede estar cerca de las 100 hectáreas.

En referencia al viaducto, al saberse el proyecto de soterramiento en seguida se abrió un intenso debate político y ciudadano sobre la necesidad de derribarlo o bien de recuperarlo para nuevos usos. La opción del derribo es la que más posibilidades tiene, dado que permitiría abrir un nuevo eje norte–sur apto para conectar la estación con diversos equipamientos, zonas comerciales y barrios periféricos, ya sea a través de un sistema de tranvía o de otro modo de transporte público que siga los principios de la movilidad sostenible. De hecho, la misma construcción de la nueva estación ya afecta una parte del viaducto. A su vez, esta es la opción que se plantea en los principios del PE «Sistema Ferroviario»: «*considerar todo el trazado liberado como un nuevo eje ciudadano, una nueva estructura urbana*». A pesar de la ambigüedad de la frase, parece llevar implícita la opción del derribo. El principal problema subyace en el elevado coste derivado de hacer desaparecer la totalidad del viaducto y en determinar cuál es la Administración responsable de sufragar la obra. La inclusión de una enmienda en los Presupuestos Generales del Estado para el 2010 se ha traducido en una partida de 300.000€ para la redacción del proyecto de derribo, pero no aclara que sea el Estado la Administración que vaya a hacerse cargo de llevar a cabo el derribo y la restauración posterior del espacio.

Otros aspectos de gran importancia son el diseño arquitectónico de la futura estación intermodal, su incardinación dentro de la trama urbana y el hecho de determinar si va a suponer un foco de actividad económica añadida, capaz de revitalizar su entorno inmediato. El proyecto constructivo de la línea del TAV incluye un esquema de la estación, que queda dividida en cuatro niveles, tres subterráneos y uno, el vestíbulo y un altillo, en superficie. Para decidir el diseño final del edificio, de la parte visible y de mayor valor simbólico, se ha previsto convocar un concurso de arquitectura, organizado por el Ayuntamiento, la Generalitat de Catalunya y ADIF. Las bases y la fecha de realización de este concurso están todavía por decidir, aunque no parece que se vaya a organizar previamente a la aprobación del PE «Sistema Ferroviario».



4. Implicaciones regionales derivadas del TAV: ¿hacia una metápolis catalana?

Más allá de los aspectos estrictamente urbanísticos, cabe formular hipótesis sobre las futuras repercusiones de carácter regional derivadas de la llegada del TAV a Girona, en especial en lo referente a la integración funcional con Barcelona, pero sin olvidar otras ciudades medianas próximas, que contarán con estación de alta velocidad ferroviaria. Es este un último apartado de carácter marcadamente teórico y prospectivo, basado en los primeros resultados de los estudios y modelos que se están realizando desde el Grupo de Investigación de Análisis y Planificación Territorial y Ambiental (APTA) de la UdG.

Como ya se ha apuntado previamente, más allá de los movimientos dentro del considerado sistema urbano de Girona, formado nominalmente por 14 municipios[1] localizados alrededor de la capital, en el año 2001 existía

[1] Para la presente comunicación, se considera sistema urbano de Girona el ámbito territorial del Plan director urbanístico del sistema urbano de Girona (PDUSUG), realizado a instancias de la Generalidad de Catalunya.

un pequeño porcentaje de la población ocupada, cercano al 1,8% (626 personas de 35.540), que se desplazaban diariamente a Barcelona para trabajar, de modo que la capital de Cataluña era el segundo destino después de Salt, con 1.107 desplazamientos individuales diarios. Si en lugar de Girona ciudad se considera todo su sistema urbano, el total de personas que se dirigían cada día a trabajar a Barcelona llegaba a las 813, y era este el único municipio de fuera de la provincia de Girona que aparecía, en 12 de los 14 casos, dentro de los 20 primeros destinos. Por lo que se refiere a movilidad por estudios, Barcelona era el primer destino de los estudiantes gerundenses, con 748 movimientos diarios, lo que representa más del 6% del total, mientras que Girona, con 215 desplazamientos individuales, ocupaba el décimo puesto, por lo que se refiere a los destinos de los estudiantes residentes en Barcelona ciudad, de modo que se situaba por encima de Lleida y Tarragona. Es la autocontención, pues, el principal rasgo definidor del mercado de trabajo gerundense, ampliable también al ámbito estudiantil. La misma estructura económica de la ciudad, muy diversificada, la existencia de un *hinterland* compuesto por pequeñas ciudades que equilibran el territorio, así como la existencia de «factores limitadores» en las comunicaciones entre Girona y Barcelona, tales como peajes de autopista o la baja frecuencia de parada de los trenes regionales, pueden haber influido en que la interrelación sea mucho menor en comparación con otros contextos territoriales, como entre Toledo o Segovia y Madrid.[2]

La antigüedad de estos datos, procedentes del censo, y la falta de otras fuentes fiables hacen difícil cuantificar la variación exacta que se ha producido entre los años 2001 y 2010. Basándonos en diversos estudios o encuestas realizadas hasta la fecha, todos los indicios apuntan a que en este lapso de tiempo ha habido un incremento de los flujos de movilidad obligada entre Girona y Barcelona o viceversa.

La entrada en servicio del TAV significará una «reducción» de la distancia, que dejará el tiempo de desplazamiento entre las dos ciudades en 35 minutos en lugar de los 80 actuales. Si el precio y la frecuencia de parada son lo bastante atractivos para la población, puede producirse un incremento de las relaciones económicas, sociales y culturales entre ellas mismas y entre ellas y los territorios que polarizan. Cabe destacar también que el TAV dejará Figueres a 20 minutos escasos de Girona, con lo que la ciudad ampurdanesa se erigirá como punto septentrional de una metápolis catalana que vendría a reafirmar la idea de «ciudad de ciudades» teorizada por NEL·LO (2001), o lo que es casi lo mismo: el concepto de *Cataluña nodal*, basado en un modelo territorial policéntrico y organizado en red.

Además, la superación de la frontera política entre España y Francia por los Pirineos puede permitir, a la larga, la consolidación del vasto espacio transfronterizo, bautizado por algunos autores (véase BOIRA, 2001) como

[2] UREÑA *et al.* (2009, p. 215), cuantifican en torno al 3 y al 3,5 % la población ocupada, respectivamente, de Toledo y Segovia que en el 2001 se desplazaban a trabajar a Madrid.

Euroregión Arco Mediterráneo (EURAM). Como han señalado UREÑA *et al.* (2009, p. 223), «*La mayor oportunidad que ofrece la alta velocidad ferroviaria a Girona es que se constituya como subcentro del área metropolitana de Barcelona, para actividades relacionadas con Francia, gracias a su proximidad a la frontera, sus medios de comunicación diversos, su calidad como ciudad y su cercanía a la Costa Brava.*»

En este nuevo escenario, las antiguas jerarquías de ciudades, si bien no se puede llegar a decir que desaparecen, sí que se podrían alterar. El uso del condicional es importante, ya que sería simplista suponer que una infraestructura como el TAV, por si sola, implica un nuevo horizonte para el desarrollo local, aunque sí que lo facilita. De nuevo, pues, el proyecto de ciudad se sitúa como un factor primordial para que se cumpla lo que HERCE (2009, p. 51) vincula a las «relaciones de conexión»: que determinadas ciudades puedan absorber funciones de un rango de influencia mucho mayor que el que su tamaño haría suponer.

¿Cuáles serán las repercusiones socioeconómicas derivadas del acercamiento entre Girona y Barcelona? ¿Y respeto a otras ciudades y territorios de Cataluña, España y del resto de la Unión Europea? Estas son las preguntas clave que, mas allá de los círculos estrictamente académicos, se están planteando los principales agentes económicos, políticos y sociales de la capital gerundense y también de los alrededores. La experiencia de otras ciudades intermedias que cuentan con estación del TAV muestra que no se ha seguido una pauta homogénea, sino que se han producido grandes diferencias dependiendo del grado de movilización de los actores y de las políticas aplicadas. Si bien en algunos casos se han producido nuevas localizaciones de empresas que antes se ubicaban en la metrópolis cercana, en otros ha ocurrido precisamente lo contrario. Ciudades como Avignon, Le Mans o Mannheim nos sirven de ejemplo de estos hechos. Las tres han sido estudiadas dentro del proyecto INTERREG III A «Evaluación del impacto socioeconómico del TAV en el espacio transfronterizo 2003-2006», en el que han participado investigadores de la UdG y cuya primera conclusión es clara: «*La localización empresarial no depende directa y únicamente del TAV, sino de la dinámica de cada ciudad y de la existencia de equipamientos adecuados, en primer lugar*» (FELIU, 2006b, p. 31).

Entrando en el frágil terreno de la geografía especulativa, son varios los escenarios que se abren para Girona, ampliables, vista la misma dinámica de ciudad, al conjunto de su área urbana. Por un lado, cabe la probabilidad que el sector económico que presente un mayor estímulo sea el inmobiliario, dado que los precios son más asequibles que en Barcelona ciudad (2.531 € el m^2 frente a 3.965 €, según datos de enero de 2010) y el valor añadido, más psicológico que nada, vinculado a la alta calidad de vida con que se relaciona Girona. Los crecimientos urbanos más importantes ya no se darán dentro de los límites municipales de Girona, ciudad que casi ha agotado ya toda la provisión de suelo urbanizable, sino en zonas de Salt y de Vilablareix, tal como se especifica en el PDUSUG. Por otro lado, la eventual atracción de

nueva actividad económica queda muy sujeta a la estrategia de ciudad, que requerirá actores locales activos e implicados. En este sentido, el rol «facilitador» que se espera del TAV ha supuesto que no se haya puesto en marcha ninguna iniciativa concreta más allá de una estrictamente turística: la creación de la «Red de Ciudades Catalanas TGV», cuyos miembros son Barcelona, El Prat de Llobregat, Figueres, Girona, Lleida, Perpiñán y Tarragona. Hasta el momento, la única actividad de esta red informal ha sido la edición de la guía titulada *Una vía. Siete historias*.

Equipamientos como el Palacio de Ferias, el Parque Científico de la UdG, el Auditorio, el Museo de Arte Contemporáneo o el Palacio de Congresos, entre otros, son clave en la definición del proyecto de ciudad, ante el cual el TAV no es sino un importante factor que tiene que servir para maximizar su potencial. O aún más: más que los equipamientos en si mismos, lo importante es su modelo de gestión, que requiere establecer sinergias a diversa escala: con los municipios del sistema urbano, con los del resto de la demarcación, con Perpiñán y, por qué no, con Barcelona. Todo sea para avanzar en la constitución de una Cataluña nodal donde primen las relaciones de complementariedad y de «cooperación en la competencia».

5. Consideraciones finales

Desde noviembre del 2008, cuando empezaron las obras del TAV en el centro de Girona, la ciudad ha empezado ya a experimentar grandes transformaciones sobre el medio urbano. Los trasiegos ocasionados por una obra de esta magnitud son mayúsculos y se hacen notar, sobre todo, en la movilidad cuotidiana. Es solo la fase inicial de un proceso que cambiará la fisonomía de la ciudad y las relaciones internas y externas que en ella se producen. La desaparición de la vía elevada que atraviesa Girona de norte a sur será el cambio más visible, y favorecerá una mayor permeabilidad este-oeste y también norte-sur. En este sentido, la demolición del viaducto es un imperativo si realmente se quiere habilitar un nuevo corredor reservado para el transporte público.

La futura estación intermodal, dada su céntrica ubicación, continuará siendo un lugar de irradiación económica, como lo son ya las actuales estaciones de ferrocarril y de autobuses, aunque con un mayor potencial si se vincula a nuevas actividades terciarias. Este hecho, así como su buena accesibilidad (aún mayor si entra en servicio el nuevo eje viario resultante de la demolición del viaducto), confirma que la decisión de situar la estación en el centro fue la correcta.

Por ahora, los mayores interrogantes que planean sobre la ciudad están relacionados con las repercusiones socioeconómicas y funcionales que ocasionará la alta velocidad ferroviaria. Es este un tema abierto y que presenta grandes incertezas, aunque la experiencia de otras ciudades y las mismas dinámicas ya presentes en Girona nos pueden servir de base para plantear escenarios, algunos de los cuales se han esbozado al largo de la presente comunicación. Este es solo el inicio de un trabajo que tendrá

continuidad en el tiempo, el verdadero factor capaz de verificar si las intuiciones y previsiones actuales serán o no una realidad.

Bibliografía

AJUNTAMENT DE GIRONA (2006): *El tren d'alta velocitat i la mobilitat quotidiana a l'àrea urbana de Girona* (Proyecto INTERREG III A), Girona.

AJUNTAMENT DE GIRONA (1994): Pla de ciutat.

AJUNTAMENT DE GIRONA (2003): Pla general d'ordenació urbana (PGOU).

BAENA, DAVID; CASAMOR, TONI; CASAMOR, CARLES; QUERA, JOSEP MARIA; RIERA, PERE y CORTINA, ALBERT (1996): «Les estacions de la via d'alta velocitat a Catalunya», *Ciutats i alta velocitat: el cas de Girona*, p. 51-60, Girona, Universitat de Girona.

BELLET, CARME (2009): «La alta velocidad y el medio urbano en el siglo XXI», *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*, p. 136-170, Sevilla, Junta de Andalucía.

BELLET, CARME y LLOP, JOSEP MARIA (2003): «Ciutats intermèdies. Entre territoris concrets i espais globals», *Transversal*, 20, p. 17-26.

BOIRA, JOSEP VICENT (2001): *EURAM 2010: la via europea*, Valencia, Edicions 3i4.

FABRE, JAUME (1990): *Girona, entre Quatre Rius*, Girona, Ajuntament de Girona.

FELIU, JAUME (2006): *El tren d'alta velocitat. Desenvolupament local de Lleida, Avinyó i Novara*, Girona, Cambra de Comerç de Girona.

FELIU, JAUME (2006): «TAV y la actividad económica», *Estrategias de desarrollo del tren de alta velocidad. Experiencias en la ciudad intermedia*

FELIU, JAUME (2009): «¿Una estructuración más policéntrica de Cataluña con el TAV?», *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*, p. 223-236, Sevilla, Junta de Andalucía.

(Proyecto INTERREG III A), p. 28-33, Girona, Ajuntament de Girona.

HALL, PETER (1996): *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Barcelona, Ediciones del Serbal.

HERCE VALLEJO, MANUEL (2009): «Ferrocarril de alta velocidad: impactos socioeconómicos, efectos territoriales y oportunidades de renovación urbana», *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, XLI, 179: 43-63.

NEL·LO, ORIOL (2001): *Ciutat de ciutats*, Empúries, Barcelona.

POL, (2002): *A renaissance of stations, railways and cities: economic effects, development strategies and organisational issues of European high-speed-train stations*, Delft, DUP Science

UREÑA, JOSÉ MARÍA; GARMENDIA, MADDI y CORONADO, JOSÉ MARIA (2009): «Nuevos procesos de metropolización facilitados por la alta velocidad ferroviaria», *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, XLI, 179: p. 213-232.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de JuLio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS ANDALUZAS COMO ESPACIOS DE VIDA

Joaquín SUSINO ARBUCIAS
Departamento de Sociología
Universidad de Granada
Eva BARRENA ALGARA
Universidad Pablo de Olavide
Universidad de Sevilla

1. Introducción

Las transformaciones de los sistemas urbanos no pueden entenderse hoy al margen del fenómeno metropolitano. Sus elementos componentes, en los niveles superiores de la jerarquía urbana, dejaron hace tiempo de ser ciudades con límites fácilmente reconocibles respecto a su entorno rural, para estar formadas por un complejo sistema de asentamientos de población y actividades sin una clara solución de continuidad respecto al espacio no urbano.

El área metropolitana tiene una unidad funcional que va más allá de la evidencia sensible. Sin embargo, para sus habitantes, acaba imponiéndose como un ámbito en el que cambiar de lugar de trabajo no exige cambiar de lugar de residencia, y cambiar de vivienda es compatible con el mantenimiento del mismo trabajo. Es decir, como mercados unitarios de trabajo y vivienda, donde los cambios de trabajo o vivienda no modifican la totalidad del espacio en el que transcurre la vida cotidiana del sujeto, su espacio de vida. Constatar esta unidad funcional exige poner en marcha instrumentos de análisis de los principales elementos que configuran las áreas metropolitanas como tales unidades: trabajo y vivienda.

El objeto de esta comunicación es presentar una propuesta de procedimiento de delimitación que intente hacer operativo el concepto de área metropolitana como espacio de vida colectivo para sus habitantes y aplicarlo a un espacio notablemente urbanizado, Andalucía.

2. Las áreas metropolitanas como espacios de vida colectivos

El concepto de espacio de vida ha pasado por distintas disciplinas de las ciencias sociales, habiendo dado lugar en la demografía a aportaciones, a nuestro modo de ver, muy sugerentes. Entre otros, lo uso Courgeau para definir las migraciones (COURGEAU, 1988). De acuerdo con su propuesta, la migración no sería simplemente un cambio de residencia entre dos territorios administrativamente diferenciados, dos municipios por ejemplo, sino un cambio de residencia que implica un cambio del espacio de vida, del espacio en el que transcurre la vida cotidiana de cada individuo, determinado por la frecuencia y ámbito de sus movimientos.

Cada persona, según Courgeau, tendrá un espacio de vida distinto, que comprende los lugares concretos a los que se desplaza más frecuentemente. En primer lugar, los desplazamientos por razón de trabajo, dada la centralidad del trabajo en la organización de la vida moderna; pero también por otras actividades sociales, como los estudios, las compras o las gestiones administrativas, e incluso un número muy amplio de actividades esporádicas, menos sistemáticas, derivadas de relaciones sociales o actividades de ocio.

Se podrían componer los espacios de vida individuales, mediante la simple superposición de los mismos, para identificar los límites estadísticos de un sistema urbano. Esta sería una manera de proceder típica de la lógica demográfica, para la que la población es suma de individuos, como bien se trasluce en una reciente revisión del concepto (LELIÈVRE Y ROBETTE, 2005).

Para superar las limitaciones a que conduciría la concepción individualista del espacio de vida, propongo entender el espacio de vida en términos de espacio colectivo. El espacio donde individuos y familias pueden cambiar de residencia sin que ello suponga necesariamente un cambio del conjunto de los destinos de sus desplazamientos cotidianos y frecuentes. Un espacio en el que se puede cambiar de vivienda, el punto origen de los desplazamientos, permaneciendo estables otros destinos, especialmente el más importante, el lugar de trabajo. Sin duda, cualquier cambio de vivienda entraña el cambio en destinos de desplazamientos típicos, como pueden ser las compras cotidianas o el colegio de los niños. Pero el lugar de trabajo puede seguir siendo el mismo; incluso las compras no cotidianas y las relaciones sociales y de ocio que conforman la red social que liga al individuo a una sociedad y un espacio. Un área metropolitana constituye, típicamente y en este sentido, un espacio de vida colectivo.

Una definición de las migraciones en función del espacio de vida individual podría llevar a la paradoja de que dos cambios entre orígenes y destinos idénticos representasen para un individuo una migración y no para otro, como podrían ser distintos miembros de la misma familia. Sin embargo, en función de en relación a ese espacio de vida colectivo, todos los cambios de residencia que se produzcan en su interior no serían verdaderas migraciones. Porque el espacio en el que potencialmente se desarrolla la vida de los individuos que han cambiado de vivienda o residencia no ha cambiado. Se puede mantener el mismo trabajo y lugar de trabajo, los amigos pueden seguir siendo los mismos, los lugares de ocio también, incluso las instituciones educativas a las que se acude. Obviamente el cambio de vivienda frecuentemente conlleva cambios en algunos o incluso todos esos aspectos, pero si tiene lugar dentro de un sistema urbano metropolitano no los presuponen necesariamente. Esto es, potencialmente el espacio de vida individual puede seguir siendo básicamente el mismo (SUSINO, 2000).

Sin embargo, los límites de ese espacio de vida colectivo (como los del espacio individual) no son deterministas, sino probables. Son el resultado del comportamiento de los actores sociales que lo habitan. Pero no una mera suma de comportamientos individuales. Las estructuras urbanas, como otros procesos sociales (BOURDIEU, 1991; GIDDENS, 1995), son una realidad estructurada (por los desplazamientos de sus habitantes en el espacio) y a la vez estructurante (de esa misma movilidad interna de sus habitantes).

La movilidad cotidiana por razón de trabajo es un primer elemento estructurante, que se deriva de la centralidad que el trabajo tiene en nuestras vidas. La movilidad residencial es un segundo elemento estructurante, derivado de la centralidad misma que el domicilio, el hogar, tiene en la conformación de la vida cotidiana, en los modos de vida y en nuestra manera de percibir y vivir el entorno. Nuestra casa es el punto-aquí de nuestra relación con el mundo (MOLES y ROHMER, 1990).

Por esa razón, la movilidad cotidiana no define por sí misma un espacio de vida colectivo; para eso es necesario que además el espacio se configure como una unidad desde el punto de vista residencial. Esto es así porque el ámbito territorial en el que se despliega un mercado de trabajo no tiene por qué coincidir con el ámbito del mercado de la vivienda. De hecho, el primero tiende a ser más amplio que el segundo.

Efectivamente, que una determinada población envié un porcentaje relevante de sus ocupados a trabajar a un mercado metropolitano, supone una primera forma de vinculación metropolitana. Frecuente en municipios rurales cuya mano de obra cambia de sector de actividad al integrarse al mercado de trabajo metropolitano. Pero una forma de vinculación de orden superior se produce cuando, además, el municipio se incorpora al proceso de urbanización física, cuando empieza a acoger población proveniente de otros núcleos que trasladan a él su vivienda, desarrollando un mercado de vivienda abierto al resto del área, es decir, metropolitano.

Por tanto, los ámbitos territoriales de los mercados de trabajo y vivienda se superpone sin coincidir, siendo el primero más amplio que el segundo. De ahí que prefiramos la definición de las áreas metropolitanas como espacios de vida colectivos que como mercados unitarios de trabajo y vivienda.

Para operacionalizar este concepto se propone delimitar las áreas metropolitanas a partir de la movilidad cotidiana por razón de trabajo, como hacen los métodos más asentados a nivel internacional, pero añadiendo la movilidad residencial, esto es los cambios de vivienda internos al área en cuestión. Se expone a continuación nuestra propuesta.

3. Procedimiento de delimitación

3.1. Matriz de datos y fuentes

Nuestra definición de área metropolitana como un espacio de vida colectivo para sus habitantes, en el que los mercados de trabajo y vivienda se superponen en el territorio, tiene, como no podía dejar de ser, implicaciones metodológicas.

En primer lugar, debemos basarnos en las áreas metropolitanas como mercados de trabajo, delimitándolas a partir del análisis de la movilidad cotidiana por razón de trabajo, de la movilidad de la residencia al trabajo. Este acercamiento ya lo hemos realizado en otras dos ocasiones (FERIA Y SUSINO, 1996 y 2005), aplicado a Andalucía, y posteriormente ha sido perfeccionado y generalizado para la delimitación de todas las áreas españolas (FERIA, 2008). La precedencia de este análisis se debe a que los mercados de trabajo son más amplios territorialmente que los mercados de vivienda.

En segundo lugar, es necesario analizar la movilidad residencial en el interior de esas áreas metropolitanas. La movilidad residencial incluye todo tipo de cambios de vivienda, ya sean inter o intramunicipales. No podemos limitarnos a los cambios entre municipios, por la misma razón de que cuando estudiamos la movilidad por razón de trabajo la población de referencia es la totalidad de la población ocupada, ahora debemos analizar todos los cambios de vivienda.

Solo existe una fuente estadística que ofrezca los datos necesarios con suficiente nivel de desagregación espacial; es decir, municipales. Lo que debe aplicarse tanto a los de movilidad cotidiana de los ocupados, como a los cambios de vivienda. Esta fuente es el último censo de población. Aunque en algunas comunidades autónomas, como por ejemplo Andalucía, el anterior censo también los proporcionaba.

Nos centramos ahora en la movilidad residencial y remitimos a las anteriores publicaciones lo que atañe a la cotidiana. En el censo de 2001, se incluyeron dos preguntas sobre lugares de residencia anteriores: una referida al lugar inmediatamente anterior, el último, y otra al lugar de residencia en 1 de marzo de 1991, la fecha de referencia del anterior censo. La pregunta elegida ha sido esta última. Pero, a diferencia de lo que ocurría en el censo de 1991, su formulación solo se refería a cambios de municipio de residencia, no incluyendo los cambios de domicilio dentro del mismo municipio. Esto nos obliga a utilizar para su cálculo otra pregunta incluida no en el cuestionario del hogar, sino en el de la vivienda. La referida al año desde que el hogar residen en la vivienda. Para ello debemos cruzar ambas preguntas: habrán cambiado de vivienda dentro del municipio aquellas personas que viviendo en el mismo municipio en 1991 que en 2001 ocupen una vivienda a la que el hogar haya llegado a partir de 1991. Este procedimiento debe subestimar los cambios intramunicipales, porque no

aparecerían como tales las personas que cambian a una vivienda en la que ya había un hogar establecido con anterioridad a 1991.

Debemos recordar, por otra parte, que este tipo de preguntas censales no miden migraciones sino migrantes, por lo que tampoco miden movimientos residenciales sino personas que se han movido, comparando dos momentos fijos en el tiempo. No tiene en cuenta los cambios intermedios y no aparecen como móviles los que al vuelto al lugar de partida en la fecha precedente. Tampoco se recoge la movilidad de los que en 1991 no habían nacido, la de los que tenía menos de 10 años, aproximadamente, ya que la distancia entre ambos censo es ligeramente superior a los diez años.

De esta forma, para la totalidad de los municipios incluidos en la delimitación del área metropolitana de acuerdo con la movilidad por razón de trabajo, construimos la matriz de movilidad residencial del mismo ámbito. En esta matriz, como en la de movilidad cotidiana, la diagonal representa los movimientos intramunicipales y el resto de las celdas los intermunicipales; excluyendo los que tienen origen o destino fuera de dicho ámbito.

A esta matriz se aplica el procedimiento que sigue cuyo objeto es delimitar, dentro de esa área más amplia, el ámbito dentro del cual se verifica la pertenencia a un espacio residencial unitario. Área más amplia que corresponde a un área de movilidad cotidiana por razón de trabajo. Podemos, por tanto, llamarlas área metropolitana amplia y restringida, siendo esta última nuestro objetivo.

3.2. Combinación de umbrales de valor absoluto y relativo

Para determinar si un municipio pertenece o no a esa área más restringida, se tienen en cuenta, tanto los valores absolutos de movilidad residencial intermunicipal, como los valores relativos que representan. Estos se calculan sobre el total de los cambios de vivienda que tiene como origen o como destino cada municipio, incluyendo los intramunicipales. Se consideran, por tanto, dos tipos de movilidad metropolitana en cada municipio: de entrada y de salida.

El siguiente paso consiste en la definición de los valores absoluto y relativo que sirven de umbral para considerar la perteneciente al área de cada municipio. Pero teniendo en cuenta el grado en que se supera cada uno de los umbrales; así si el valor absoluto es muy elevado, se exige menor valor relativo y viceversa.

La fijación de los umbrales tiene que ser convencional. A continuación se explica cómo se ha hecho para esta primera aproximación, aplicada a la movilidad de entrada a cada municipio. Hemos partido de la recepción de un mínimo de 10 personas al año provenientes del resto de los municipios del área amplia, que deben representar un mínimo del 30% de todos los cambios con destino al municipio, comprendidos los intramunicipales y excluidas las migraciones provenientes de fuera del área. El número de 10

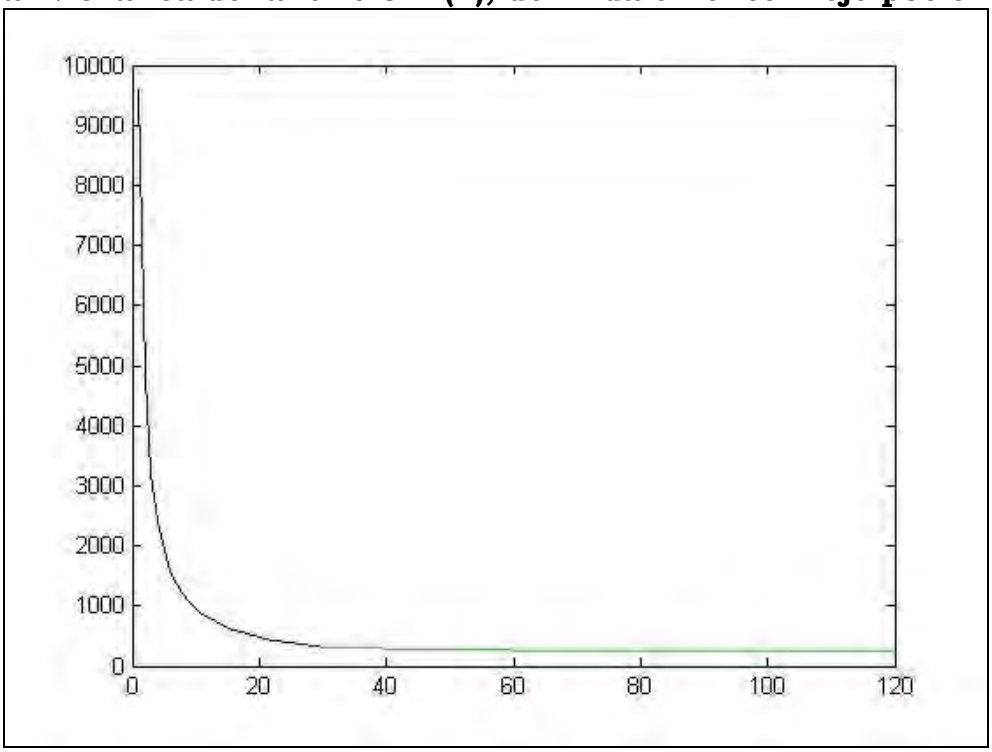
personas al año representa 320 en el periodo intercensal, dado que este es de 10 años y 8 meses. Hemos partido de la media anual, que arroja esa rara cifra de 320, para facilitar la replicación del procedimiento para otros periodos intercensales de duración diferente. Por ejemplo, en el censo de 1991, este mínimo se fijaría en 300 personas en el periodo intercensal.

Para que varíen los umbrales absoluto y relativo de forma inversa, consideramos una función continua que haga que, según aumente el valor absoluto, vaya disminuyendo el valor relativo exigible. Las condiciones que imponemos a esta función son las siguientes: se exige que para el valor absoluto 320, el valor relativo exigible sea 30%, que para el valor absoluto 1920, el valor relativo exigible sea 5%. Pero se pretende evitar a su vez que municipios con porcentaje alto pero valor absoluto demasiado bajo sean considerados pertenecientes a la delimitación. De ahí la definición de una función por intervalos.

Teniendo en cuenta las condiciones exigidas, la siguiente función definida por intervalos cumple con el objetivo propuesto, siendo x los valores proporcionales e y los valores absolutos de movilidad:

$$f(x) = \begin{cases} \dfrac{9600}{x} & si \;\; x \le 30 \\ \dfrac{3429}{x} + 206 & si \;\; x > 30 \end{cases}$$

Figura 1: Gráfica de la función f(x), definida en el semieje positivo OX



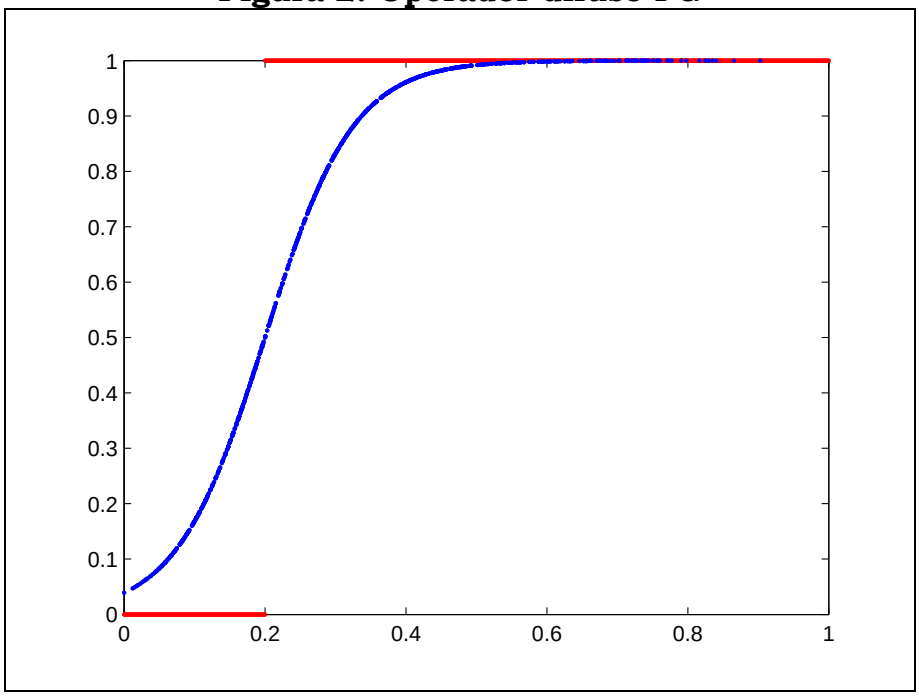
En la figura 1 se observa que al aumentar el porcentaje, en el eje de abscisas, disminuye en valor absoluto exigido, en el eje de ordenadas; pero de forma mucho más suave a partir del 30% de porcentaje. Al contrario, al aumentar el valor absoluto el porcentaje exigido tiende a cero.

Esta función se aplica tanto a las entradas por movilidad residencial como a las salidas. Es decir, que un municipio puede estar integrado en el mercado de vivienda metropolitano, tanto porque recibe población procedente de otros municipios del área, como porque envía población a otros municipios. Como veremos al presentar los resultados, este es el caso típico de los municipios centrales de las áreas andaluzas.

3.3. Grado de pertenencia al área metropolitana

Partiendo de la función *f* descrita en el apartado anterior, se considera que un municipio pertenece a la delimitación booleana si sus valores relativos y absolutos, x_i e y_i respectivamente, verifican que $y_i > f(x_i)$, es decir, si su valor absoluto es mayor que el valor que toma la función al aplicarla a la proporción.

Figura 2: Operador difuso FG



La delimitación booleana no distingue entre municipios que exceden ampliamente el umbral y municipios en las fronteras de los mismos. Se limita a constatar si cumple o no las condiciones impuestas. Para obtener más información de los datos, se considera una delimitación difusa del espacio, estableciendo en qué grado excede y_i el umbral exigido. Este valor nos dará el grado de pertenencia del municipio al área metropolitana y se calcula a través del operador de comparación difuso „FG“ (Mlynsky, 2003). El operador „FG“ tiene la finalidad de cuantificar cuánto excede un valor de

un determinado umbral. En la Fig.2 se muestra en rojo cómo, de forma booleana, si un valor está por debajo del umbral se considera que el municipio no pertenece a la aglomeración (se le asigna valor cero) y si está por encima del umbral sí pertenece (se le asigna valor uno). En azul se muestra cómo actúa el operador difuso, cuantificando cuánto de lejos está un valor del umbral y asignando valores de pertenencia entre cero y uno.

Podemos describir el operador difuso FG ("fuzzy greater") de la siguiente forma. Para dos valores reales x, z, el operador $FG: \Re^2 \times (0,+\infty) \to [0,1]$ actúa de la siguiente forma:

$$FG(x,z,m) = \frac{\tanh((x - z) \cdot m) + 1}{2}$$

siendo "tanh" la función tangente hiperbólica (que puede sustituirse por cualquier otra función sigmoidal) y m el parámetro que determina el grado de precisión del operador.

4. Resultados

En el cuadro 1 se recogen los datos de movilidad residencial de las 8 áreas metropolitanas andaluzas previamente seleccionadas en función de la movilidad cotidiana por razón de trabajo. Se trata de áreas muy diferentes, algunas con estructura fuertemente centralizada como Sevilla o Granada, aunque con diferente grado de desarrollo y complejidad, y otras de estructura reticular, como las bahías de Cádiz y Algeciras. Esto nos permite contrastar nuestro procedimiento en distintos tipos de áreas.

Del total de movilidad residencial metropolitana, la intermunicipal representa porcentajes muy variables en las distintas áreas. Desde el máximo de Granada hasta el mínimo de Córdoba. Este indicador está relacionado con el grado de desarrollo del fenómeno metropolitano en cada área, pero también con la estructura del sistema de asentamientos. Es por ello que Granada tiene un porcentaje de movilidad entre municipios superior a Sevilla, donde el proceso metropolitano ha alcanzado mayor grado de madurez.

Cuadro 1. Movilidad residencial en las áreas metropolitanas andaluzas

	Total	Intermunicipal	Porcentaje	Municipios
Algeciras	61.743	3.868	6,3	5
Almería	77.660	9.919	12,8	20
Cádiz	194.288	19.096	9,8	7
Córdoba	109.271	2.807	2,6	13
Granada	141.471	40.146	28,4	47
Huelva	68.475	7.224	10,5	11
Málaga	241.505	36.250	15,0	15
Sevilla	406.015	70.556	17,4	41
Total	1.300.428	189.866	14,6	159

Fuente: elaboración propia a partir del Censo de Población de 2001, INE.

Por otra parte, el número de municipios que, según el criterio de la movilidad cotidiana, forman parte de cada área es muy variable. El siguiente paso es ver cuáles de ellos cumplen los criterios de entrada y de salida establecidos. Los resultados se resumen en el cuadro 2, donde se recoge el número de municipios que tiene un valor del operador FG igual o superior a 0,5, como si fuese una delimitación booleana: cumple o no los criterios.

Cuadro 2. Número de municipios que cumple los criterios de pertenencia, por áreas

	Total	De entrada	De salida	Cumplen
Algeciras	5	2	0	2
Almería	20	6	1	7
Cádiz	7	4	2	5
Córdoba	13	1	0	1
Granada	47	25	6	26
Huelva	11	3	1	4
Málaga	15	7	6	8
Sevilla	41	27	10	28
Total	159	75	26	81

Fuente: elaboración propia a partir del Censo de Población de 2001, INE.

Este cuadro pone de manifiesto que las dos grandes áreas andaluzas, por el número de municipios que comprenden, son las de Sevilla y Granada. Pero también se observa la mayor complejidad del área de Sevilla, al tener más municipios que cumplen el criterio de salida, lo que quiere decir que la movilidad residencial no sigue una pauta exclusivamente descentralizadora, centrífuga desde el municipio central, sino que también se alimenta de los flujos de salidas de otros municipios.

El resto de las áreas comprenden un número muy inferior de municipios. En una de ellas. Córdoba, que organiza en torno a este municipio un mercado de trabajo metropolitano que comprende otros 12 más, no se ha formado, sin embargo, un mercado de vivienda mínimamente integrado. Algo que también parece ocurrir en Algeciras, aunque como veremos inmediatamente, este caso es distinto. En Cádiz vemos que Jerez de la Frontera permanece al margen del mercado residencial de la Bahía, aunque no de su mercado de trabajo.

Con el cuadro 3 se pretende resaltar la potencialidad de la delimitación difusa. En vez de elegir un valor FG de 0,5 se ha optado por un valor 0,4. Esto significa que se añaden a la posible delimitación municipios que no cumplen los criterios, pero están cerca de cumplirlos. Lo que implica que el número de municipios que cumplen alguna de estas condiciones, de entrada o de salida, se eleva al centenar, aumentando en 19 unidades.

Cuadro 3. Número de municipios con valor FG "fuzzy greater" superior a 0,4, por áreas

	Total	De entrada	De salida	Cumplen
Algeciras	5	2	3	4
Almería	20	6	1	7
Cádiz	7	4	3	5
Córdoba	13	2	0	2
Granada	47	31	16	32
Huelva	11	4	2	6
Málaga	15	11	10	12
Sevilla	41	30	19	32
Total	159	90	54	100

Fuente: elaboración propia a partir del Censo de Población de 2001, INE.

En Sevilla y Granada, aumenta el número de municipios hasta llegar a 32. Pero los cambios más notables se dan en otras áreas. En Málaga, además de la capital y de los municipios de Alhaurín de la Torre, Benalmádena, Cártama, Fuengirola, Mijas, Rincón de la Victoria y Torremolinos, se incorporarían Alhaurín el Grande, Álora, Casabermeja y Pizarra. En Huelva, a los municipios de Aljaraque, Moguer y Punta Umbría, se unen los de Gibraleón y Palos de la Frontera. En la Bahía de Algeciras aparece, ahora sí, un mercado de vivienda en proceso de consolidación, formado por Algeciras, Los Barrios, La Línea de la Concepción y San Roque. Mientras que en Córdoba sigue sin aparecer un mercado residencial supramunicipal, puesto que los dos municipios que llegan al valor establecido del operador difuso no tienen relaciones entre sí: La Carlota y El Carpio.

5. Conclusiones

Los resultados son coherentes con lo que sabemos sobre el funcionamiento de esas áreas por estudios precedentes y con los resultados de un intento anterior de delimitación de áreas más restringidas en función de la movilidad residencial (Feria et al, 2008).

La utilidad de este procedimiento es doble. Por un lado, permite delimitar áreas metropolitanas más restringidas que las que se derivan de la movilidad cotidiana por razón de trabajo, sometidas a tendencias de expansión muy fuertes, alimentadas con frecuencia por la debilidad estructural de los sistemas rurales de su entorno. Áreas en las que se verificaría una doble vinculación funcional entre los municipios que la componen, por motivo de trabajo y por cambios de vivienda, constituyendo así un espacio de vida colectivo para el conjunto de sus habitantes.

Por otro lado, un procedimiento basado en operadores difusos permite diferenciar, en función del grado de pertenencia al mercado de vivienda metropolitano, dos o más cinturones o coronas metropolitanas en torno a la

ciudad central. Lo que tendría la enorme ventaja de poner de manifiesto una característica intrínseca de los procesos metropolitanos: su carencia de límites fijos, el hecho de que estos son una cuestión de probabilidad, no determinista; en una palabra, que son difusos.

Bibliografía

BOURDIEU, P. (1991). *El sentido práctico*. Madrid, Taurus.

COURGEAU, D. (1988). *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. Paris, Institut National D'Études Démographiques.

FERIA, J.M. (2008). "Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas españolas a partir de la variable residencia-trabajo", Investigaciones Geográficas, 46, 49-68.

FERIA, J.M. SUSINO, J. PEDREGAL, DE OLIVEIRA, G. y VAHÍ, A. (2008). *Migraciones y movilidad residencial en Andalucía. 1991-2001*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.

FERIA, J.M., y SUSINO, J. (1996). *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía. Dimensiones básicas y organización territorial*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.

FERIA, J.M., y SUSINO, J. (coords.) (2005). *Movilidad por razón de trabajo en Andalucí*a. 2001. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.

GIDDENS, A. (1995). *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Buenos Aires, Amorrortu.

GRAFMEYER, Y., y DANSEREAU, F. (comp.) (1998). *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*. Lyon, Presses Universitaires de Lyon.

LELIÈVRE, É., y ROBETTE, N. (2005). "Les espaces de référence des individus: définir et mesurer l'espace de vie". Comunicación presentada al Congreso de la IUSSP, Tours.

MLYNSKI, M.F. (2003). *Eine neue Methode des unscharfen Schliessens für Expertensysteme.* PhD thesis, Universidad de Aachen.

MOLES, A., y ROHMER, E. (1990). *Psicología del espacio*. Barcelona, Círculo de Lectores.

SUSINO, J. (2001). "Movilidad residencial y movilidad cotidiana en áreas urbanas", en Castañer, M. et alia (eds.), *Áreas urbanas y movilidad en España*, Girona, Universitat de Girona, 141-163.

X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA
del 28 de Junio al 3 de Julio
Oviedo, Santander, Bilbao
ESPACIOS Y PAISAJES URBANOS:
REFLEXIONAR SOBRE SU PRESENTE PARA PROYECTAR SU FUTURO
Organizan: AGE · Universidad de Oviedo · UC Universidad de Cantabria · Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

LA DIMENSIÓN TEMPORAL EN LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS RESIDENCIA-TRABAJO: ANÁLISIS COMPARADO DE 8 ÁREAS METROPOLITANAS ESPAÑOLAS

Amalia VAHÍ SERRANO
Universidad Pablo de Olavide. Sevilla

1. Presentación

La ciudad actual presenta una estructura enormemente compleja cuyas dinámicas no cesan de provocar nuevos descubrimientos en torno a los funcionamientos y sistemas que los componen. De entre ellos, el sistema de comunicaciones despierta todo el interés en tanto que encierra procesos de diferentes escalas y alcances protagonizados al mismo tiempo por una colectividad heterogénea y sujeta a intereses, prioridades y preferencias muy diversas (CCE, 2007). La articulación urbano-relacional genera desde hace décadas un dinámico entramado muy urdido y denso que sume al espacio urbano en la necesidad de un control permanente de las transformaciones y los efectos que se van suscitando (García-Palomares, 2009: 1, 2)

En entornos urbanos complejos como las áreas metropolitanas los intercambios se suceden con mayor intensidad y los desplazamientos se multiplican, dándose un aparente incremento del tiempo invertido, aunque ello no se ajuste a una estricta regla de proporciones de tamaño. En la mayor parte de las ocasiones, existe una casuística diversa y no cabe señalar uniformidad entre ámbitos metropolitanos, ni en la frecuencia de los desplazamientos ni en las otras variables que puede suscitar la movilidad (causas, flujos y direcciones, distancias, sectores recorridos, etc.). Un análisis comparado puede contribuir a identificar algunos comportamientos que se presumen abundantes (por ej. Los desplazamientos en general, independientemente del motivo que los ocasione), pero es importante añadir que no siempre existe simetría entre unos y otros y, lo más relevante, que cabe esperar algunos problemas cuya solución se presenta dificultosa y a largo plazo en algunos de los casos que aquí se presentan. El conocimiento de la realidad puede contribuir a la reflexión y búsqueda de soluciones orientadas a solventar las dificultades con que tropieza la implantación de una movilidad en términos de sustentabilidad y eficiencia.

2. Tiempo y movilidad residencia-trabajo como punto de partida

La presente comunicación aborda el tiempo en relación a la movilidad residencia trabajo en áreas metropolitanas, y algunos datos de partida clarifican la explicación de la situación aunque de manera generalizada.

El presupuesto de tiempo[1] (entendido como umbral de tiempo dedicado a desplazamientos diarios), en opinión de algunos autores, es constante e independiente del tipo de ciudad o características socioeconómicas diversas. La mejora en las infraestructuras se ve suplida en cierta medida –si cabe- por desplazamientos más rápidos, pero a mayores distancias (Gutiérrez Puebla y García Palomares, 2007: 9). Este presupuesto de tiempo, como veremos, viene a mantenerse relativamente constante respecto –sobre todo- al vehículo privado. Es lo que se conoce como "hipótesis de Zahavi" (Joly, 2004: 2, 3).

Por otra parte, el coste de los desplazamientos al trabajo se ve incrementado, desde la perspectiva más economicista, en el uso del transporte público, un modo de transporte que compite espacialmente con el vehículo privado. Básicamente, del transporte público trasciende su dimensión ambiental, traducida en ahorro energético, pero también otra vertiente más crematística, según el mayor tiempo invertido, equivalente al coste adicional monetario *promedio (…) de 40 minutos más al día que (…) el transporte privado* (Gutiérrez Doménech, 2008: 9).

Por su parte, la mayor presencia del transporte público se produce en los espacios de centralidad como las aglomeraciones y las áreas metropolitanas, y por tanto es donde tendría más acomodo el argumento que apunta Gutiérrez Doménech. Sobre ello habrá que seguir explorando, calibrando el coste del desplazamiento en términos monetarios versus coste en términos físico ambientales, que a la postre repercutirían en la dimensión económica con resultados contradictorios. A la vista de las estadísticas se asocia la mayor proporción relativa de desplazamientos en vehículo particular a ciudades y ámbitos intermedios más que a las grandes aglomeraciones, donde el transporte público ofrece capacidad y ciertas garantías –dentro de limitaciones- de suplir al vehículo motorizado privado (Gutiérrez Puebla y García Palomares, 2007: 10; Monzón de Cáceres y De La Hoz Sánchez, 2006: 37, 38).

Tenemos como generalidades, primero, que el tiempo de viaje es mayor en el transporte público que en el privado; segundo, que aquél presta más servicios en los entornos urbanos metropolitanos, y que a éste (al vehículo particular) se le brindan oportunidades de minimizar el presupuesto de tiempo, aunque en teoría se mantiene más o menos constante por una tendencia al aumento de las distancias recorridas. El tiempo invertido por desplazamiento total (sin distinción de motivos) es mayor en los entornos metropolitanos, donde se sigue apostando por el vehículo privado mayoritariamente, y donde –como se ha dicho- se opta por más recorridos merced a que las distancias se incrementan gracias a la posibilidad de utilizar mejores infraestructuras y vías de comunicación (Monzón de Cáceres y De La Hoz Sánchez, 2006: 37); de ahí que la hipótesis de Zahavi

[1] Determining or planning for allotment of time in hours, days, weeks, etc. (Source: RHW) **...** glossary.es.eea.europa.eu

adquiera sentido: el tiempo de desplazamiento se mantiene más o menos constante porque con frecuencia, las mejoras en las infraestructuras del transporte inducen a optar por nuevos y más largos desplazamientos que a su vez contribuyen a una difusión de procesos urbanos (Joly, 2004:1, 2).

Con todo, nuestra comunicación no discrimina entre transporte público y privado, sino que trata la generalidad, a sabiendas que es una tarea pendiente de completar en el análisis metropolitano.

De una mejor organización de la jornada laboral cabe esperar resultados y beneficios para la sociedad. Y visualizarlo mediante la cuantificación y el contraste contribuye a la búsqueda de soluciones en esa vía. Además de optimizar el empleo del tiempo (en una época en la que se tiende al disfrute de mayores cuotas de tiempo libre), permitiría satisfacer demandas implícitas de las grandes ciudades, que requieren racionalizar y disminuir la intensidad y tiempo invertido por desplazamientos en general, y por motivos de trabajo en concreto. Ello permitiría diluir algunos problemas ambientales asociados a costes energéticos, suficiencia y mantenimiento de las infraestructuras de las comunicaciones, etc. (CCE, 2007) Además, desde el punto de vista sociológico, ayudaría a reconstruir en lógica una parte de la vida cotidiana de individuos y hogares, problemas que no están del todo resueltos en algunos países como España.

3. Metodología

Esta comunicación aborda la dimensión temporal de los desplazamientos por motivo de trabajo en el contexto metropolitano, y se centra en las cifras globales, sin diferenciar los comportamientos internos de las estructuras metropolitanas (intra e intermunicipales). Las áreas metropolitanas constituyen escenarios de movilidad variable y heterogénea pudiéndose inferir, en líneas generales, que el presupuesto económico y de tiempo invertido en los desplazamientos residencia-trabajo oscila en función de varios factores: el modo de transporte empleado (público o privado), las intensidades de los flujos, el ámbito o ámbitos que intervengan en el itinerario (intraurbano, interurbano) que son -a su vez- factores asociados a los procesos de urbanización residencial difusa (García Palomares, 2009: 1), y las condiciones de las infraestructuras del transporte, que posibilita recorrer en menor tiempo más distancia, aun cuando haya cierta resistencia a reducirlo de facto como se ha comentado anteriormente. El tiempo de desplazamiento, específicamente relacionado con la movilidad laboral cotidiana es, finalmente, un indicador de la calidad de vida que permite identificar situaciones mejorables a partir de la detección y corrección de los factores que inciden directamente sobre él.

Los datos de este estudio se refieren a las áreas seleccionadas en su conjunto, no deteniéndonos en el análisis interurbano o el municipal dentro del área, que pueda arrojar nuevos matices respecto al objeto de estudio. Para abordar el tema se han seleccionado ocho áreas metropolitanas cuyo fundamento de definición se sustenta en criterios de movilidad laboral

cotidiana. Es decir, los mercados de vivienda y trabajo siguen unas dinámicas interrelacionadas gracias a las cuales se explica la configuración real de cada una de las áreas (Feria, 2008). Es posible diferenciar las áreas españolas de mayor envergadura y complejidad, Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao, pero también se han incluido tres áreas que, no siendo especialmente abultadas en tamaño, permiten reconocer en ellas la interrelación citada en los mercados de trabajo. Son Girona, Bahía de Cádiz-Jerez y Gijón-Avilés-Oviedo. Se ha tomado como referente inmediato el Cuestionario Individual del Censo de Población de 2001 que, como se sabe, por primera vez incluyó para toda España preguntas alusivas a los desplazamientos cotidianos por motivo de estudio/trabajo. En relación a nuestro tema, las preguntas 2 y 4 incluyen el factor temporal de los desplazamientos interesándose por el tiempo y la frecuencia de los desplazamientos (cuánto tiempo, cuántas veces). El apartado "No es aplicable" alude a los casos en los que habiendo desplazamientos no es posible cuantificarlos por no existir un claro y diferenciado viaje de ida y otro de vuelta.

En primer lugar se comparan las áreas en función de la intensidad de los desplazamientos, es decir, el número de desplazamientos diarios por motivos de trabajo, mientras que el segundo análisis aborda el tiempo invertido en el citado desplazamiento. Por último, se examina la contraposición de ambas variables, número de viajes y tiempo de desplazamiento, a partir del cruce de datos, lo que permite reconocer la relación –si es que existe- en todos los casos analizados. Dicha relación resaltará ciertos desajustes entre una estructura organizativa como la laboral y el resto del tiempo de la jornada cotidiana.

Según el Informe del Observatorio Metropolitano de Movilidad de 2007, el tiempo medio dedicado al desplazamiento por motivo de trabajo a nivel nacional es de 24 minutos (OMM, 2007), pero es preciso ahondar en las diferencias que marcan las grandes ciudades y ámbitos metropolitanos, donde se concentra cerca del 50 % de la población española, para conocer las verdaderas circunstancias que convergen en la realidad del tiempo invertido por tal motivo.

4. Intensidad de los desplazamientos

Existe una relación clara y directa entre domicilio y lugar de trabajo, pero a la vez, el recorrido cotidiano está mediatizado por la organización del trabajo. No existe unanimidad a nivel europeo en cuanto a la organización de la jornada laboral, así que ésta se organiza de manera diferente en cada país, pero en líneas generales, la mayor parte de los países de la Unión Europea viene desde hace décadas, aplicando una organización temporal que favorece la jornada continua, evitando la multiplicación de desplazamientos cotidianos. En ese sentido, se ha conseguido un equilibrio entre la jornada de trabajo y la vida privada, que beneficia enormemente la conciliación de la vida laboral y familiar. Tal vez por ser una meta ya

conseguida en la mayoría de los países, un documento de referencia como las *Directrices para las políticas de empleo de la Unión Europea*, apenas se hace eco del tema, alegando tan sólo de manera muy generalizada la importancia de promover modalidades contractuales por lo que respecta a la ordenación del tiempo de trabajo a fin de favorecer *(…) el equilibrio entre la vida profesional y la vida privada* (CCE, 2003). En España está por completarse el proceso de cambio en la mayoría de los ámbitos laborales, y el comportamiento en las ocho áreas analizadas indica que el cambio está en marcha, pero que aún hoy es frecuente hacer más de un desplazamiento laboral al día.

El actual modelo de organización de la jornada laboral incide parcialmente en la movilidad, especialmente en aquellos ámbitos en los que distancia y articulación territorial/urbana juegan un papel trascendental, y en ese sentido cabe diferenciar la ciudad central del resto del espacio puesto que las coronas manifiestan diferentes comportamientos no sólo entre ellas sino respecto al núcleo principal, al menos en lo que a capacidades de respuesta frente a los conflictos que se desprenden (García Palomares, 2009: 1, 3), por ejemplo, de las horas punta se refiere. Dada la escasa disponibilidad de datos es complicado hacer este análisis, pero no cabe duda de que su realización comportaría nuevos hallazgos y soluciones a algunos de los problemas planteados en la movilidad cotidiana.

De acuerdo con algunos estudios realizados, un rasgo característico de la movilidad en España es una media de 3 desplazamientos diarios para la población ocupada sin discriminar causas de desplazamientos (trabajo, paseo, compras,…) que se mantiene en las ciudades de 50.000 a 500.000 habitantes, cifra descendente hasta 2,6, conforme a menor tamaño de la ciudad (Monzón de Cáceres y De la Hoz Sánchez, 2006: 37-38, OMM, 2007). En todo caso son cifras superiores a las que arroja la movilidad residencia-trabajo por término medio los ámbitos metropolitanos objetos de estudio. En nuestro análisis particular sobre 8 áreas metropolitanas encontramos otras cifras. Existen coincidencias en los porcentajes que apuntan a una regularidad en la distribución del número de desplazamientos cotidianos entre la residencia y el lugar de trabajo, una regularidad en la que predomina el desplazamiento único (de ida y vuelta). En las áreas metropolitanas mayores se acentúa este predominio de un solo desplazamiento como consecuencia de la interrelación entre distancias y horarios laborales. A mayor distancia y complejidad de la articulación territorial en el sistema de comunicaciones mayor es la tendencia a considerar la jornada continua o la permanencia en el lugar de trabajo hasta la conclusión de la jornada laboral. Es lo que sucede en Madrid, que se sitúa por encima de las demás, pero seguida muy de cerca por ámbitos distintos, como el área polinuclear de Bahía de Cádiz-Jerez o el área centralizada de Sevilla.

Tabla 1. Distribución por número de desplazamientos cotidianos residencia-trabajo en las ocho áreas comparadas

Desplazamientos diarios residencia-trabajo	TOTAL	Ninguno	Uno	Dos o más diarios	No es aplicable
BAHÍA DE CÁDIZ JEREZ	155.598	6.178	86.661	53.505	9.254
	100%	4,0%	55,7%	34,4%	5,9%
BARCELONA	1.928.625	20.435	1.037.714	700.465	170.011
	100	1,1	53,8	36,3	8,8
BILBAO	452.564	11.675	243.065	154.637	43.187
	100	2,6	53,7	34,2	9,5
GIRONA	57.182	1.004	24.372	26.658	5.148
	100	1,8	42,6	46,6	9,0
GIJÓN AVILÉS OVIEDO	316.978	12.655	175.101	101.748	27.474
	100	4,0	55,2	32,1	8,7
MADRID	2.509.998	35.008	1.580.597	713.946	180.447
	100	1,4	63,0	28,4	7,2
SEVILLA	474.368	13.038	269.875	152.683	38.772
	100	2,7	56,9	32,2	8,2
VALENCIA	662.675	12.099	318.727	269.530	62.319
	100	1,8	48,1	40,7	9,4

Fuente: Censo de Población 2001. INE

En todas las áreas contempladas se supera el 50 % de desplazamientos únicos, menos Valencia, que se aproxima bastante, y Girona, algo más distante. Es reseñable que ambos casos presentan cifras muy próximas con el apartado de dos o más desplazamientos diarios, lo que expresa una redistribución de los viajes más homogénea.

Los datos no coinciden con la jerarquía de las áreas metropolitanas, así pues no cabe decir que exista una relación única y clara entre la estructura urbana y esta variable, y cabría explorar la relación entre el número de desplazamientos y el alcance de los mismos (interurbano o intraurbano) para detectar matices asociados al grado de proximidad de la vivienda al trabajo, así como los focos de conflictividad mayor del transporte, de ese modo se podrían encauzar más y mejores medidas de descongestión y otras fricciones suscitadas en relación a la congestión del transporte.

En conclusión, la intensidad de los desplazamientos tiene que ver con hábitos y economías o deseconomías que inciden sobre el grado de exposición a los problemas de medioambiente ya comentados, y en ese sentido se trabaja en los estados miembros de la Unión Europea, a fin de minimizar el impacto (CEE, 2007)

5. El tiempo invertido en los desplazamientos

Ya se ha mencionado la existencia de estudios diversos sobre la movilidad a escala nacional, provincial, municipal, pero resulta más extraordinario encontrar bibliografía específica sobre la variable tiempo desde las disciplinas geográficas. La cuestión suele abordarse en propia

lógica por el campo de la Ingeniería aunque se estima necesario un enfoque integrador de las cuestiones ambientales y socioeconómicas que afectan a un fenómeno cotidiano de estas características.

Partimos de una afirmación genérica, según la cual la movilidad en España genera una inversión de tiempo variable entre 60 y 90 minutos, independientemente del número de desplazamientos y motivos, cifra que varía en función del tamaño de la ciudad y de la distribución modal en cada caso (Monzón de Cáceres y De la Hoz Sánchez, 2006). Otras fuentes certifican y acotan que el 70 % de la población invierte en el desplazamiento al trabajo unos 28 minutos por término medio en el conjunto del país (OMM, 2007)

Los casos estudiados revelan que existen sutiles diferencias entre unas áreas y otras. Así, para el intervalo "menos de 10 minutos", resulta una diferencia extrema de 15 puntos entre las dos áreas metropolitanas de menor y mayor tamaño, Girona y Madrid. La relación entre tamaño del núcleo y desplazamientos a pie trasciende en cierta medida, tal vez haya que ponerlo en relación con este intervalo de diez minutos o menos para el desplazamiento al lugar de trabajo. Exceptuando Barcelona, el resto de áreas se encuentra en este intervalo más cerca del caso gerundense, lo que denota una tendencia más o menos constante, cuyo umbral es el 25,7 % de Girona.

Tabla 2: Distribución por tiempo invertido en los desplazamientos cotidianos residencia-trabajo en las ocho áreas comparadas

Tiempo de desplazamiento	TOTAL	Menos de 10 minutos	> 10 < 30 minutos	> 30 < 1 hora	> 1 hora	No es aplicable
BAHÍA DE CADIZ JEREZ	155.598	31.092	87.593	18.199	3.282	15.432
	100	20,0	56,3	11,7	2,1	9,9
BARCELONA	1.928.625	321.148	922.003	426.411	68.617	190.446
	100	16,7	47,8	22,1	3,6	9,9
BILBAO	452.564	89.747	227.701	70.453	9.801	54.862
	100	19,8	50,3	15,6	2,2	12,1
GIRONA	57.182	14.717	31.655	3.732	926	6.152
	100	25,7	55,4	6,5	1,6	10,8
GIJÓN AVILÉS OVIEDO	316.978	63.760	167.959	39.979	5.151	40.129
	100	20,1	53,0	12,6	1,6	12,7
MADRID	2.509.998	274.105	970.256	806.652	243.530	215.455
	100	10,9	38,7	32,1	9,7	8,6
SEVILLA	474.368	85.834	261.037	64.761	10.926	51.810
	100	18,1	55,0	13,7	2,3	10,9
VALENCIA	662.675	137.853	356.722	82.651	11.031	74.418
	100	20,8	53,8	12,5	1,7	11,2

Fuente: Censo de Población 2001. INE

Los volúmenes más abultados en todos los casos se encuentran en el intervalo de ">10 y <30 minutos", la mayoría por encima del 50 %. Madrid arroja el umbral más bajo (38,7%), mientras la Bahía de Cádiz-Jerez se

distancia en casi 20 puntos, alcanzando el 56,3% de los desplazamientos por motivo de trabajo. Es obvio que detrás de cada área metropolitana se encierran circunstancias muy diversas sobre las cuales oscilan las cifras, pero no es casual que en la mayoría de los casos se supere el 50 % de los desplazamientos. Aquí cobrará especial interés un segundo nivel de análisis de los tipos de desplazamientos, por modos de transportes y por ámbitos metropolitanos (interurbanos, intraurbanos).

La dificultad de hallar datos que permitan cruzar la información impide que se pueda llevar a cabo dicho análisis. Con todo, es suficientemente expresivo que en el conjunto metropolitano, la mayor parte de la población trabajadora se desplaza en este intervalo de tiempo, “>10 y <30 minutos”.

Diferentes panoramas ofrecen los dos siguientes intervalos, (“>30 minutos a <1 hora”; y “>1 hora”), donde las cifras más altas se alcanzan, con diferencia, en las dos áreas mayores. Madrid alcanza con la suma de ambos intervalos el 42 % lo que llega a ser una cifra especialmente relevante, y le sigue Barcelona que suma más del 25 %. Estas medias guardan sin duda relación con las mayores distancias en el interior de las áreas y con las dificultades añadidas de un tráfico interior irresoluble al que se ve sometido el vehículo privado como el público, pero en cualquier caso no deja de sorprender la enorme diferencia respecto al grupo restante.

En conclusión, si nos fijamos en los intervalos límite (mínimo y máximo), la categoría de “<10 minutos” guarda una regularidad, con una media del 20 de desplazamientos, de los cuales distan Barcelona y Madrid. Este comportamiento se acentúa en los intervalos de mayor duración, siendo “>30 minutos a <1 hora” donde más palpable se hace dicha diferencia. Las áreas más grandes presentan los mayores presupuestos de tiempo, y la más pequeña los menores, mientras no existe un comportamiento previsible en el resto. Parece claro que el grueso de las áreas metropolitanas mantiene un tiempo de desplazamiento de menos de 30 minutos, tras lo cual previsiblemente se ocultan grandes diferencias –como se ha dicho- conforme a los ámbitos implicados en los desplazamientos. De acuerdo con las medias estimadas por el Informe de la OMM para datos provinciales, estos son similares a las medias del contexto metropolitano analizado (OMM, 2007).

Es de destacar cómo los comportamientos de aglomeraciones y áreas metropolitanas (donde se producen las mayores concentraciones de desplazamientos) expresan un ahorro del presupuesto de tiempo de viaje que interviene en el coste total de desplazamientos. La interpolación de dichos resultados con las cifras de modalidad, pueden abrir una vía y hallar el grado de interacción entre el tiempo y el ahorro energético que se desprende del uso de medios más sostenibles como el transporte colectivo o los desplazamientos no motorizados (a pie, bicicleta), aunque hoy por hoy no representen una alternativa real masiva e inmediata.

6. Número de desplazamientos en relación al tiempo invertido

A priori, la distancia a recorrer diariamente puede tener que ver con el número de desplazamientos con independencia del motivo que tenga el mismo. Así, un individuo puede optar por el desplazamiento único si ello representa más ventajas que inconvenientes a su criterio. El tiempo invertido a diario en los desplazamientos puede tener una estrecha relación con el número de viajes que se hace, pero en las áreas metropolitanas la realidad de un medio densificado y la multiplicidad de opciones hace que sea cuestión mediatizada y cargada de matices como la combinación de motivos, las distancias, los flujos, el modo empleado, dotación de infraestructuras, etc.

Este cálculo permite que se infieran algunas cuestiones. En casi todos los casos predomina un único desplazamiento de la residencia al trabajo que dura “>10 y <30 minutos”, aunque en Madrid la relación es distinta respecto al tiempo invertido, acercándose al siguiente intervalo (“>30 minutos <1 hora”) de modo visible.

Con frecuencia, en el análisis realizado, la población que invierte menos de 10 minutos en dicho desplazamiento alcanza cifras próximas al 10 %, con las variaciones que presentan Madrid (sobre el 5 % para uno y más de un desplazamiento), Girona y Valencia (donde se distancian ambos grupos)

La excepción la protagoniza Girona, donde los dos o más desplazamientos diarios superan al único en dicho intervalo inferior a 30 minutos.

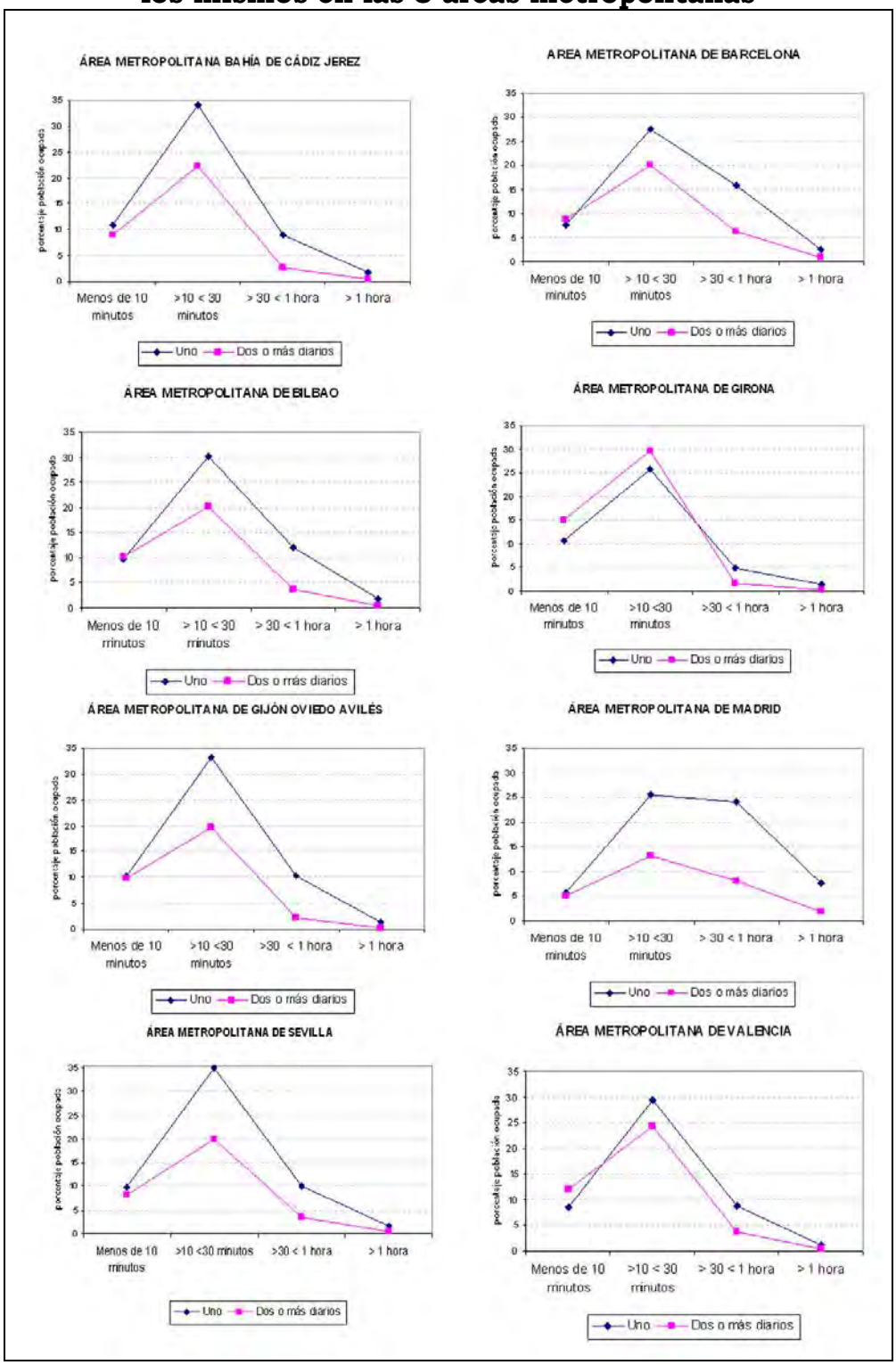
En general son tónicas similares aunque varían las proporciones, excepción hecha de los casos citados (con resultados distintos) de Madrid, Girona y Valencia. La mayoría de áreas metropolitanas arroja cifras menores para los desplazamientos múltiples que para el único desplazamiento.

La franja de “>10 y <30 minutos” queda en una cierta proporción dentro del municipio de residencia mayoritariamente, aunque también cabe prever un porcentaje de ocupados que se desplazan entre municipios, en cuyo caso entra a colación la complejidad del articulado de las comunicaciones y el propio viario.

El 70 % de los desplazamientos en las dos mayores áreas, Madrid y Barcelona, se realizan en uno, dos o más desplazamientos que duran entre 10 minutos y una hora, mientras que en el resto de las áreas no alcanzan esos porcentajes. Esto se traduce en mayores recorridos o en mayores dificultades para realizarlos; no obstante, habrá que identificar de qué ámbito del área se trata en cada ocasión para identificar comportamientos asociados a la velocidad, que como es previsible, será menor en el interior de la ciudad que entre núcleos, donde los cinturones y las vías hechas ex profeso permiten mayor fluidez que en los cascos urbanos. De cualquier modo, los casos extremos identificados, Madrid y Girona, dejan entrever que el tamaño del área en su conjunto y el papel de la ciudad central en particular juegan un papel predominante en el resultado de la movilidad, no

sólo en cuanto a las cantidades absolutas de desplazamientos sino también en cuanto a la variable de tiempo empleado.

Figura 1. Relación entre número de desplazamientos y duración de los mismos en las 8 áreas metropolitanas



Fuente: Censo de Población 2001. INE

7. Conclusiones

En toda sociedad se produce una casuística importante en torno a los desplazamientos que se hacen a diario, siendo el causado por motivos de trabajo el que despierta nuestro interés. Las áreas metropolitanas actúan como laboratorios donde se experimentan las combinaciones más intrincadas asociadas a múltiples factores económicos y sociales con la consiguiente repercusión medioambiental identificada por especialistas de diferentes perfiles y campos de estudio. Se ha seleccionado un número limitado de áreas metropolitanas para realizar una serie de comprobaciones en torno a los comportamientos de los ocupados que se desplazan y los resultados arrojan cifras que no llegan a ser concluyentes a no ser que se introduzcan nuevos filtros para continuar el análisis, filtros como los modos de transporte o el alcance de los desplazamientos dentro de la escala metropolitana.

Las conclusiones se dirigen sobre todo a ratificar que una mayoría de la población que trabaja se desplaza en plazo de hasta 30 minutos, con matices por parte de algún área como Madrid, que presenta cifras elevadas en el intervalo de más de una hora. En todo caso, predomina un solo desplazamiento diario (ida y vuelta), aunque todavía parece elevada la cifra de los que se desplazan más de una vez por día. En el lado opuesto al madrileño, el caso de Girona presenta el mayor peso en el menor tiempo de duración del viaje, al tiempo que su población hace mayoritariamente más de un desplazamiento al día para acudir al trabajo.

La interacción temporal de la duración del viaje con el número de desplazamientos conduce a la conclusión de que a mayor duración del viaje menor número de veces se realiza en el día, tratando de minimizar el impacto sobre la jornada propia. En definitiva, el tiempo continúa siendo uno de los principales presupuestos o costes de la vida laboral, y sin entrar en traslaciones económicas podemos afirmar que es uno de los retos que queda por resolver.

Bibliografía

CCE (Comisión de las Comunidades Europeas) (2003): Directrices para las Políticas de Empleo. Diario Oficial de la UE, 5/8/2003

CCE (Comisión de las Comunidades Europeas) (2007): Libro Verde Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana. Bruselas. http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm

FERIA Toribio, J.M. (2008): "Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas españolas a partir de la variable residencia-trabajo" en *Investigaciones Geográficas*, 46, pp. 49-68.

FERIA Toribio, J.M.; VAHÍ Serrano, A. (en prensa): "Distribución modal de la movilidad cotidiana metropolitana. Un estudio comparativo en ocho áreas españolas", en Feria Toribio J.M., Albertos Puebla, J.M. (Coords.)

(2010): *Procesos urbanos y metropolitanos en la primera década del siglo XXI*, Madrid, Ed. Civitas (2010)

GARCÍA-Palomares, J.C.: "Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid", en *Journal Transport Geography (2009) doi:10.1016/j.j.trangeo.2009.05.012*

GUTIÉRREZ Domenech, M. (2008):"¿Cuánto cuesta ir al trabajo? El coste en tiempo y en dinero", *Documentos de Economía "La Caixa" nº 11*, Septiembre 2008, 36 pp.

GUTIÉRREZ Puebla, J.; GARCÍA Palomares, J.C. (2007): "Pautas de la movilidad en el área metropolitana de Madrid", en *Cuadernos de Geografía, nº 81-82* (monográfico dedicado a Transporte, movilidad y sostenibilidad), pp. 7-29

JOLY, Iragaël (2004): "The link between travel time Budget and Speed: a key relationship for urban space-time dynamics", *Association for European Transport Conference* 2004 – ETC 2004, 4 - 6 october 2004, Strasbourg, 2004, London, United Kingdom, 19 pp.

MONZÓN de Cáceres, A.; DE LA HOZ Sánchez, D. (2006): "Sostenibilidad y eficacia económica del transporte en Madrid", en *Revista del Instituto de Estudios Económicos, 1-2,* pp. 31-63

OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA (2009): *Informe OMM 2007*. Madrid, Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino