

HACIA UNA CONCEPTUALIZACIÓN DE GRAN PROPIEDAD Y SU PAPEL COMO REFERENTE EN EL PROCESO DE PRODUCCIÓN DE LA CIUDAD

FEDERICO CAMERIN

Doctor Arquitecto

*Este artículo se basa en la tesis doctoral *El papel de la Gran Propiedad en el proceso de construcción de la ciudad europea durante el último tercio del siglo XX. Las propiedades militares como referente - The role of great property in the european city-making process in the last third of the 20th century. Military property as reference*, defendida el 24 de junio de 2020, dirigida por Alfonso Álvarez Mora, Víctor Pérez Eguíluz y Max Welch Guerra para acceder al doble título de Doctor en Arquitectura por la Universidad de Valladolid y PhD por la Bauhaus-Universität Weimar, en el marco del programa European Joint Doctorate urbanHist, obteniendo una calificación de sobresaliente.*

enero / febrero 2022

Directores:	José Fariña Tojo - Ester Higuera García
Editora:	María Cristina García González
Consejo de Redacción:	
Directora:	María Emilia Román López
Comisión ejecutiva:	Agustín Hernández Aja, José Antonio Corraliza Rodríguez, María Cristina García González, María Emilia Román López, Eva Álvarez de Andrés.
Vocales:	Isabel Aguirre de Urcola (Escola Galega da Paisaxe Juana de Vega, A Coruña), Pilar Chías Navarro (Univ. Alcalá de Henares, Madrid), José Antonio Corraliza Rodríguez (Univ. Autónoma de Madrid), Alberto Cuchí Burgos (Univ. Politécnica de Cataluña), José Fariña Tojo (Univ. Politécnica de Madrid), Agustín Hernández Aja (Univ. Politécnica de Madrid), Francisco Lamíquiz Daudén (Univ. Politécnica de Madrid), María Asunción Leboeiro Amaro (Univ. Politécnica de Madrid), Rafael Mata Olmo (Univ. Autónoma de Madrid), Luis Andrés Orive (Centro de Estudios Ambientales, Vitoria-Gasteiz), Javier Ruiz Sánchez (Univ. Politécnica de Madrid), Carlos Manuel Valdés (Univ. Carlos III de Madrid)
Consejo Asesor:	José Manuel Atienza Riera (Vicerrector de Estrategia Académica e Internacionalización, Univ. Politécnica de Madrid), Manuel Blanco Lage (Director de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Univ. Politécnica de Madrid), José Miguel Fernández Güell (Director del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Univ. Politécnica de Madrid), Antonio Elizalde Hevia, Julio García Lanza, Josefina Gómez de Mendoza, José Manuel Naredo, Julián Salas Serrano, Fernando de Terán Troyano, María Ángeles Querol.
Comité Científico:	Antonio Acierno (Univ. Federico II di Napoli, Nápoles, ITALIA), Miguel Ángel Barreto (Univ. Nacional del Nordeste, Resistencia, ARGENTINA), José Luis Carrillo (Univ. Veracruzana, Xalapa, MÉXICO), Luz Alicia Cárdenas Jirón (Univ. de Chile, Santiago de Chile, CHILE), Marta Casares (Univ. Nacional de Tucumán, Tucumán, ARGENTINA), María Castrillo (Univ. de Valladolid, ESPAÑA), Dania Chavarría (Univ. de Costa Rica, COSTA RICA), Mercedes Ferrer (Univ. del Zulia, Maracaibo, VENEZUELA), Fernando Gaja (Univ. Politécnica de Valencia, ESPAÑA), Alberto Gurovich (Univ. de Chile, Santiago de Chile, CHILE), Josué Llanque (Univ. Nacional de S. Agustín, Arequipa, PERÚ), Angelo Mazza (Univ. degli Studi di Napoli, Nápoles, ITALIA), Luis Moya (Univ. Politécnica de Madrid, ESPAÑA), Joan Olmos (Univ. Politécnica de Valencia, ESPAÑA), Ignazia Pinzello (Univ. degli Studi di Palermo, Palermo, ITALIA), Julio Pozueta (Univ. Politécnica de Madrid, ESPAÑA), Alfonso Rivas (Univ. A. Metropolitana Azcapotzalco, Ciudad de México, MÉXICO), Silvia Rossi (Univ. Nacional de Tucumán, ARGENTINA), Adalberto da Silva (Univ. Estadual Paulista, Sao Paulo, BRASIL), Carlos Soberanis (Univ. Francisco Marroquín, Guatemala, GUATEMALA), Carlos A. Torres (Univ. Nacional de Colombia, Bogotá, COLOMBIA), Graziella Trovato (Univ. Politécnica de Madrid, ESPAÑA), Carlos F. Valverde (Univ. Iberoamericana de Puebla, MÉXICO), Fernando N. Winfield (Univ. Veracruzana, Xalapa, MÉXICO), Ana Zazo (Univ. del Bio-Bio, Concepción, CHILE)

Realización y maquetación:Maquetación: ciur.urbanismo.arquitectura@upm.es**© COPYRIGHT 2022**

FEDERICO CAMERIN

Fecha de recepción:

Fecha de aceptación:

I.S.S.N. (edición digital): 2174-5099

DOI: 10.20868/ciur.2022.4816

Depósito Legal: M-41356-2011

Año XIV, Núm. 140, enero-febrero 2022, 92 págs.

Edita: Instituto Juan de Herrera

Hacia una conceptualización de Gran Propiedad y su papel como referente en el proceso de producción de la ciudad

Towards the conceptualization of the Great Property and its role as a reference point for the city-making process

DOI: 10.20868/ciur.2022.4816

DESCRIPTORES:

Ciudad capitalista / Historia urbana / Urbanismo / Ciudad como producto / Espacios de renta

KEY WORDS:

Capitalist city / Urban history / Urban planning / City as a product / Profit-driven spaces

RESUMEN:

Este trabajo analiza el concepto de Gran Propiedad entendido como expresión de un capital en suelo vinculada al alto consumo de espacio que requieren determinadas actividades. El recorrido emprendido se basa en una doble propuesta. Primero, la tipificación de Gran Propiedad en función de los diferentes capitales en suelo que representan (industrial-propietario de suelo, comercial, financiero y pequeño), cuya yuxtaposición, en un mismo ámbito urbano, revela el proceso de construcción histórica de la ciudad. Segundo, el análisis de los procesos que se suceden en su uso (construcción, abandono y regeneración), entendidos como momentos en los que se han manifestado otras tantas maneras de entender la construcción de la ciudad, todo ello, en paralelo a las transformaciones urbanísticas que se han llevado a cabo por exigencias de renta, es decir, por los beneficios que demandaban las grandes propiedades implicadas. Esta manera de abordar la comprensión de la ciudad, desde su producción-reproducción y como producto social, constituye uno de los logros más destacados del trabajo: la construcción histórica de la ciudad implica, también, su desmantelamiento, abandono y ruina, como otros tantos procesos inmobiliarios que desembocan en su regeneración con el objetivo de fortalecerla como ámbito espacial de clase.

ABSTRACT:

This work addresses the concept of Great Property understood as a piece of land demanded by activities that need to consume a large amount of space and as capital. The research formulated two proposals. The first is the typification of great property according to the different land capitals it represents (industrial-land owner, commercial, financial and small). Their juxtaposition in the same urban area reveals the historical city-making process. The second is the analysis of the processes that occur in the great property's lifetime (construction, abandonment, and regeneration).

Each process is tied to specific ways to conduct the city-making process and the urban transformations carried out on a speculative basis, i.e. on the profits demanded by great properties. This way of approaching the understanding of the city intended as a social product, i.e. from its production-reproduction, constitutes one of the most outstanding achievements of this work. The relevance of the historical city-making implies also its dismantling, abandonment, and ruin understood as real estate processes that lead to a profit-driven regeneration for providing wealth.

** Federico Camerin es Arquitecto-Urbanista por la Università Iuav di Venezia (Venecia, Italia), Doctor en Arquitectura (sobresaliente) por la Universidad de Valladolid y Doctor philosophiae (magna cum laude) por la Bauhaus-Universität Weimar (Alemania).*

federico.camerin@uva.es

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8659-3761> (Federico Camerin)

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES/ACCESS TO PREVIOUS WORKS:

La presente publicación se puede consultar en color en formato pdf en la dirección:

This document is available in pdf format and full colour in the following web page:

<https://duyot.aq.upm.es/publicaciones>

ÍNDICE

1	Prólogo: la génesis de un trabajo de investigación	8
1.1	Un trabajo en el marco del proyecto europeo urbanHist.....	8
1.2	Planteamientos teóricos previos	8
1.3	El recorrido de investigación: trabajando con Alfonso Álvarez Mora	10
2	Introducción.....	12
2.1	El enfoque	12
2.2	Hipótesis y objetivos	14
2.3	El estudio de las grandes propiedades militares: una casuística aparte.....	15
3	¿Qué entendemos, y cuál es el papel, de la Gran Propiedad?.....	16
3.1	La Gran Propiedad como expresión de un capital en suelo.....	16
3.2	Diversidades tipológicas en las vinculaciones propiedad-capital en suelo. La Gran Propiedad y su relación con el proceso de producción-reproducción de la ciudad	19
3.2.1	El capital industrial-propietario de suelo. Definición y tipos: industrial, ferroviario y militar	19
3.2.2	El capital comercial como generador de la Gran Propiedad.....	24
3.2.3	El capital inmobiliario-financiero y su capacidad para adquirir suelo operación a operación.....	25
3.2.4	El capital en suelo de la pequeña propiedad. Gran Propiedad-Pequeña propiedad. Una relación de causa a efecto	27
3.3	La gestión de la Gran Propiedad. Propiedad y construcción de la ciudad europea en el siglo XX	30
3.4	La materialización de la Gran Propiedad en el marco de los procesos de renovación urbana.....	36
3.5	La Gran Propiedad como propiedad pública	38
4	Procesos que se suceden en el uso de los artefactos urbanos que contiene la Gran Propiedad: construcción, abandono y regeneración	41
4.1	Planteamiento de partida	41
4.1.1	La producción de la ciudad como resultado de la dialéctica construcción-desmantelamiento-regeneración que identifica el comportamiento de la Gran Propiedad	43

4.1.2	La producción-construcción de grandes artefactos que necesiten grandes propiedades urbanas	45
4.1.3	Estrategias de vaciamiento y proceso de desposesión	48
4.1.4	Del deshecho-desmantelamiento-vacío, a la regeneración urbana de los artefactos afectados. La Gran Propiedad como protagonista	51
5	Las grandes propiedades industriales. Desarrollo urbano e industrialización-reconversión	53
5.1	Su proceso originario de construcción	53
5.2	Obsolescencia-vaciamiento de las instalaciones industriales	55
5.3	Regeneración postindustrial	56
6	Las grandes propiedades ferroviarias. De referentes de movilidad a soportes de nuevas áreas de centralidad	58
6.1	La construcción del espacio ferroviario	58
6.2	Desmantelamiento y vaciamiento de las estaciones ferroviarias	60
6.3	La regeneración de las instalaciones ferroviarias como final de su historia	62
7	El tratamiento de las grandes propiedades de suelo industriales y ferroviarias y las estrategias de creación de nuevas áreas de centralidad en el marco de nuevos espacios metropolitanos. Los casos de Barcelona y Bilbao	64
7.1	Planteamiento de la cuestión	64
7.2	Barcelona. La gestión del patrimonio industrial y ferroviario del Poblenou. Del Plan de la Ribera a la actualidad	65
7.3	Bilbao. La regeneración de los territorios industriales de la Ría. De Abandoibarra a Zorrotzaurre	69
7.4	A modo de conclusión. El Poblenou y Abandoibarra como zonas estratégicas para la materialización de espacios de renta	73
8	Conclusiones	75
8.1	Punto de partida: el concepto de Gran Propiedad en un contexto urbano	75
8.2	El papel de la Gran Propiedad en el proceso de construcción de la ciudad	76
8.3	Los tipos de Gran Propiedad	78
8.4	Las Grandes Propiedades industriales como impulsoras del proceso de transformación-liquidación de la ciudad fordista	78
8.5	Las Grandes Propiedades ferroviarias como propulsoras de la extensión de la ciudad tradicional y de los intercambios inter-territoriales	79

8.6	Caminos abiertos para nuevas investigaciones: el proyecto La regeneración urbana como una nueva versión de los programas de renovación urbana. Logros y fracasos.....	80
9	Agradecimientos	80
10	Bibliografía.....	81

1 PRÓLOGO: LA GÉNESIS DE UN TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

1.1 Un trabajo en el marco del proyecto europeo *urbanHist*

Al margen del contenido técnico-científico de este texto monográfico, cabe reservar un específico apartado sobre la génesis del trabajo realizado sobre el concepto de Gran Propiedad. Las tentativas de conceptualizar la Gran Propiedad nacen en simbiosis con los intereses de investigación del Autor con Alfonso Álvarez Mora, profesor emérito honorífico de la Universidad de Valladolid (UVA), para desarrollar el proyecto de investigación *Urban Heritage Planning, its Relations to Real-Estate, Economic and Social Models in 20th Century Europe*, cuyos tres objetivos preliminares eran los siguientes:

Primero, evidenciar las relaciones entre la lucha de clases y la propiedad en las áreas urbanas formadas a partir de procesos históricos de creación colectiva. Estamos hablando, en concreto, de las áreas que podemos denominar como patrimonio urbano a lo largo del siglo XX. Segundo, gracias al enfoque histórico materialista, contribuir al enriquecimiento y diversificación de los enfoques históricos y del análisis crítico-interpretativa del patrimonio urbano europeo y el proceso de patrimonialización urbana. Por último, a partir de la perspectiva histórica y netamente europea del problema del patrimonio urbano, contribuir a una mejor comprensión de las políticas patrimoniales y urbanas sobre las áreas urbanas heredadas.

Es importante subrayar que este proyecto de investigación se enmarca en el *European Joint Doctorate urbanHist* (2016-2021), un programa de investigación y formación multidisciplinar desarrollado por cuatro universidades europeas¹ en el que 15 investigadores predoctorales, *Early Stage Researchers*, han trabajado en 8 campos temáticos sobre el desarrollo y la promoción sostenible de una comprensión conjunta del urbanismo europeo del siglo XX.

1.2 Planteamientos teóricos previos

En base a las premisas del proyecto europeo *urbanHist*, el trabajo conjunto entre el autor y Alfonso Álvarez Mora consistió en aclarar un primero, pero fundamental, aspecto (figura 1). La primera cuestión a plantear es que ninguno de los términos que constituyen las referencias básicas del Programa de Doctorado, *urbanHist*, es decir urbanismo, patrimonio y planeamiento urbano, prevalecen unas sobre otras, lo que significa que el contenido del campo científico en el que nos movemos será producto de la relación que se establezca entre dichos conceptos, no de la interpretación, por separado, de cada uno de ellos. No se trata de desarrollar trabajos de urbanismo, patrimonio o de planeamiento urbano, independientemente considerados, sino aquellos otros que resultan de la correlación dialéctica que se establece entre ellos. El urbanismo, como disciplina, es decir, como marco teórico-conceptual; el patrimonio como lo construido heredado, base físico-social en la que debe apoyarse todo tipo de

¹ Son las siguientes: Bauhaus-Universität Weimar – Chair for Spatial Planning and Research (Alemania), Blekinge Tekniska Högskola – Department of Spatial Planning (Suecia), Universidad de Valladolid – Instituto Universitario de Urbanística (España), Univerzita Pavla Jozefa Safárika v Košiciach – Department of History (Eslovaquia) (<https://www.urbanhist.eu/>; <https://cordis.europa.eu/project/id/721933/es>).

intervención en el territorio, aquello que hace real planificar sobre lo existente; el planeamiento urbano, como práctica que, casi siempre, salvo determinadas excepciones, encauza intereses vinculados a la propiedad del suelo con el objetivo de materializar, anticipar, mediante proyecto, espacios de renta. Nos estamos refiriendo, como puede observarse, a la ciudad que nace y se desarrolla al amparo del capitalismo, con sus contradicciones que la hacen sumisa, o beligerante, con el sistema. Nos referimos, en este sentido, a su estructura social, aquello que condiciona el uso que se hace del espacio. Conceptos, por tanto, cuya relación entre sí puede generar contradicciones, al ser objeto de interpretaciones que rompen la dialéctica establecida entre ellos, también, realizarla en toda su plenitud. En base a estos tres términos, urbanismo, patrimonio, planeamiento urbano, entendidos como referencias básicas de las investigaciones a emprender, podemos plantear el contenido de los trabajos a realizar de la siguiente manera.

En primer lugar, considerando la ciudad como objeto de trabajo, como campo de investigación, bien entendido, que hablamos de ciudad en sentido amplio, en su acepción como territorio. En segundo lugar, partiendo de la idea de ciudad como patrimonio, como legado histórico, como existente construido, lo que circunscribe su condición de objeto de investigación a aquellos aspectos que la identifican como una realidad socio-espacial histórica que ha estado, siempre, habitada. Y es en esa habitabilidad donde reside su condición de entidad pública, cuya condición, como tal, es consecuencia de la custodia social de que ha sido objeto por quienes la han habitado constantemente. En tercer lugar, esta ciudad, concebida como patrimonio, se ha visto comprometida, nos referimos a sus propias dinámicas internas, a sus comportamientos como espacio social, por causa de específicas intervenciones que se han formulado en el marco de proyectos concretos, es decir, por el hecho de haber sido objeto de ordenaciones urbanísticas. La planificación urbana, en este sentido, puede modificar, con reservas, específicos comportamientos espaciales, pero su incidencia está condicionada por lo que aquellos comportamientos permitan. Queremos decir que la planificación se caracteriza más por la capacidad que detenta de ordenar lo que ya está en movimiento, de encauzar determinadas tendencias espaciales ya materializadas, que por crear nuevos comportamientos. Sólo en algunos casos, en los que un poder político fuerte está determinando nuevas relaciones sociales, puede la Planificación ejercer como práctica innovadora con capacidad para recrear un nuevo tipo de ciudad. Pero, aún en estos casos, habría que pensar si dicha recreación es producto de los nuevos métodos de ordenación urbanística establecidos, o son los nuevos intereses de clase, la nueva formación social, los que imponen su lógica sobre aquella. La planificación urbana, en suma, sigue los imperativos sociales, en nuestro caso, de las fuerzas que agitan la ciudad, lo que le resta capacidad para modificar comportamientos socio-espaciales.

Es a partir de esta premisa que durante el trienio 2017-2020 se ha embarcado un trabajo pormonerizado sobre el entendimiento del proceso de construcción de la ciudad europea a través de la conceptualización de la Gran Propiedad.

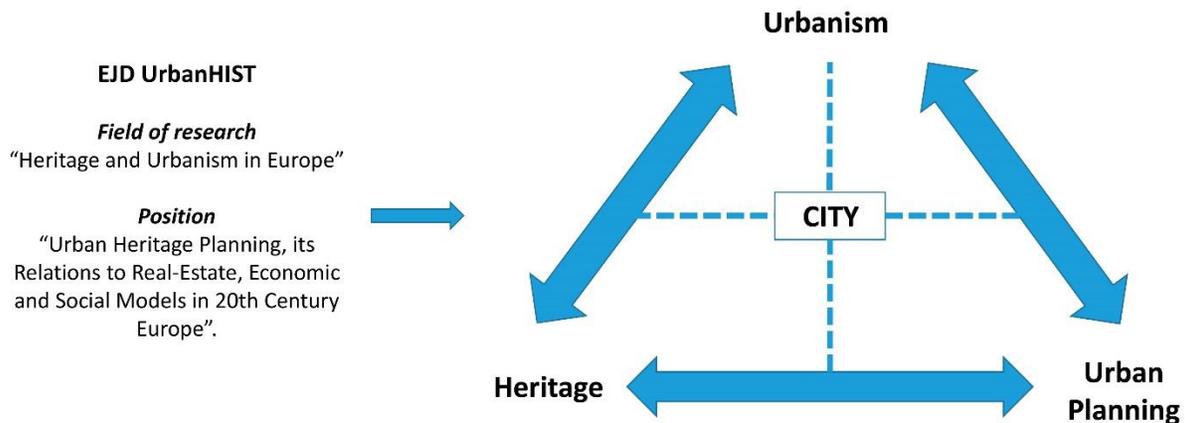


Figura 1. Esquema de los planteamientos teóricos previos.

Fuente: Elaboración por Federico Camerin (2022).

1.3 El recorrido de investigación: trabajando con Alfonso Álvarez Mora

La incorporación de los 15 investigadores predoctorales al doctorado europeo *urbanHist* comenzó oficialmente, y de forma gradual, en abril de 2017 en sus respectivos centros de investigación y se desarrolló de forma conjunta a lo largo de tres años gracias a ocho reuniones conjuntas denominadas *Network-wide workshop week*.

En este contexto, la investigación del autor se desarrolló gracias al aporte fundamental de Alfonso Álvarez Mora como primer supervisor de tesis en colaboración con otros dos supervisores, Víctor Pérez Eguíluz (UVA) y Max Welch Guerra (BUW). A eso se sumaron tres largas estancias de investigación² y estancias más puntuales para atender a conferencias internacionales e impartir seminarios en ciudades como Affi (Verona), Barcelona, Ciudad de México, Estocolmo, Milán, Praga, Puebla de los Ángeles, Roma, Toledo, Valencia y Venecia, entre otras. Este recorrido de investigación, el cual, no cabe duda, contribuyó substancialmente a la formación personal del autor gracias a la interacción con otras figuras académicas relevantes para la exploración de los temas del planteamiento teórico previo³, ha llevado a la exploración y explotación del concepto de Gran Propiedad (figura 2). El dialogo cotidiano con Alfonso Álvarez Mora implicó una impactante confrontación de experiencias en el campo del urbanismo español, italiano y europeo, y llevó a la paulatina creación de un marco teórico original, y al mismo tiempo inédito, en los estudios urbanos europeos. Es cierto que se trató de una experiencia de vida además que de investigación, que involucró personalmente al autor en los procesos de

² En la Fakultät Architektur und Urbanistik de la BUW Bauhaus-Universität Weimar (abril-septiembre de 2018; Weimar, Alemania; responsable prof. Max Welch Guerra), en el Center of Social and Psychological Sciences Institute of Social Sciences (octubre de 2018-enero de 2019; Košice, Eslovaquia; responsable: ing. Anna Kalistová) y en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, COAM (enero-abril de 2019; responsable: arq. Alberto Sanz Hernando).

³ Destacan, en orden alfabético, los encuentros con Luca Maria Francesco Fabris, Paolo Galuzzi, Francesco Gastaldi, Carlos Marmolejo Duarte, Corinna Morandi y Federico Oliva y los equipos de investigación dirigidos por Mario Cerasoli y Laura Ricci.

construcción de la ciudad europea analizados según una perspectiva sí histórica, pero también crítico-interpretativa de las repercusiones socio-espaciales del modo de producción de la ciudad europea. Las necesidades de la investigación, además, requirieron la intromisión en los siglos XIX y XXI para desarrollar aún mejor el hilo conductor del proceso de construcción-vaciamiento-regeneración de la Gran Propiedad.

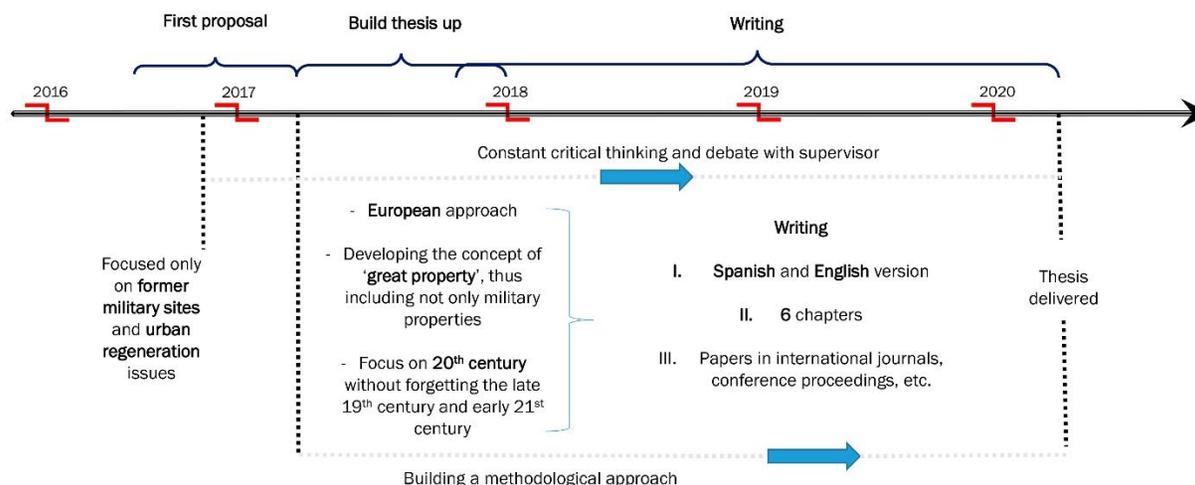


Figura 2. Recorrido de tesis doctoral.

Fuente: Elaboración por Federico Camerin (2022).

Todo eso nos acercó no solamente a investigar de forma pormenorizada el concepto de Gran Propiedad, sino bien a extender nuestros intereses sobre casos específicos y trabajos de campo realizados de forma conjunta, sobre todo aquellos que tuvieron lugar en Roma (octubre de 2018), México (noviembre de 2019) y Madrid (2019 y 2020). La reflexión conjunta, no exenta de dificultades y momentos críticos de aprendizaje mutuo, desembocó también en varias publicaciones en forma de actas de conferencias (Camerin y Álvarez Mora, 2018) y artículos en revistas científicas (Álvarez Mora y Camerin, 2018 y 2019; Camerin y Álvarez Mora, 2019), además de la última experiencia conjunta "Homenaje a Campos Venuti, el Urbanista Reformista" que tuvo lugar el 15 de enero de 2020 en el COAM de Madrid⁴. En todas estas experiencias y actividades se entrelazan los conocimientos básicos del autor, enfocados sobre todo en los procesos de regeneración a partir de las instalaciones militares abandonadas, y el trabajo desarrollado durante más de cuatro décadas por parte del prof. Álvarez Mora sobre el proceso de construcción histórico de la ciudad en sus varios aspectos (Álvarez Mora, 2019). El pensamiento de Álvarez Mora, sus experiencias sobre la situación histórica y actual del urbanismo y de la sociedad, la relevancia y coherencia de sus aportaciones intelectuales, en síntesis, han sido

⁴ <https://vimeo.com/385711956>

esenciales para contribuir a la formación un joven inexperto para aproximarse a la labor académica.

2 INTRODUCCIÓN

2.1 El enfoque

Si hablamos de ciudad, como objeto de trabajo, de una entidad espacial pública que identificamos con valores patrimoniales heredados y producidos colectivamente, así como de comportamientos espaciales derivados del uso que una determinada formación social hace del espacio que habita para procurar su reproducción, ¿cómo se puede entender esta realidad espacial compleja si no desde el punto de vista de su comprensión histórica? Esto quiere decir que comprender la ciudad significa, o, mejor dicho, debería significar, abordarla desde su condición como producto social histórico. Delimitar su estudio a un momento histórico determinado, por otra parte, implica inmiscuirse en análisis que nos descubran cómo se ha llevado a cabo su proceso de producción socio-espacial, distinguiéndolo, claramente, de la forma que adopta. Bien entendido que, *is not the articles made, but how they are made, and by what instruments, that enables us to distinguish different economic epochs. Instruments of labour not only supply a standard of the degree of development to which human labour has attained, but they are also indicators of the social conditions under which that labour is carried on* (Marx, 1887: 130).

Debemos distinguir, muy bien, en este sentido, entre la historia de la ciudad, entendida como el análisis de un proceso de producción socio-espacial, de la historia del planeamiento urbano, como historia de las ideas, lo que implica, en este último caso, analizar lo que, en cada momento, se ha pensado cómo debería ser la ciudad, pero no cómo es la ciudad (Álvarez Mora, 1996). La diferencia entre ambas maneras de proceder es la que se establece entre la realidad de un objeto, la ciudad, y lo que se piensa de ella desde el proyecto (De Ureña Francés, 2020). En este sentido es cómo podemos decir que si lo que realmente nos interesa es la razón de ser de una entidad urbana, inmiscuirse en dicho conocimiento implicaría tratarla como una realidad histórica construida, como producto histórico que requiere ser analizado como tal. Para ello, hay que partir de la idea que la ciudad se ha debatido entre su condición de espacio de reproducción social y espacio de renta, es decir, como producto y como obra, produciendo valores de cambio y/o valores de uso (Álvarez Mora, 2015). Y, en todo esto, es el comportamiento de la propiedad, sobre todo, de la Gran Propiedad, de su uso, control y forma de apropiación, lo que marca la tendencia hacia una u otra concepción. De ahí que dicho trabajo, inscrito en el campo de la historia urbana, adopte a la Gran Propiedad como referente básico para entender un proceso de producción espacial, en específico, aquello que tiene que ver con la construcción de la ciudad europea durante el último tercio del siglo XX.

En este contexto general consideramos, al menos, tres procesos diferentes, los cuales hacen referencia a otras tantas maneras de proceder a la producción de ciudad, a su interpretación histórica.

En un primer momento, asistimos al original proceso de construcción que afecta a un ámbito urbano determinado. Es lo que, en un sentido general, podemos llamar producir ciudad. En nuestro caso, se trataría, por ejemplo, de la construcción de los primeros complejos industriales, muchos de ellos, ubicados en contextos urbanos consolidados, incluso en zonas centrales. También, es el caso de las primeras estaciones ferroviarias, instalaciones industriales, etc. Es decir, lo que podemos llamar como manifestación espacial de un capital en suelo, ya que todas esas actividades necesitan de una gran cantidad de suelo para desarrollar sus específicos, y diversos, procesos de producción. Estamos en una fase del proceso de construcción de la ciudad en el que se está consolidando el espacio urbano en origen, la ciudad como entidad colectiva que acoge el proceso de producción material que hace posible la existencia. En esta primera fase, la ciudad se está consolidando como un producto social, el cual está condicionado por las formas de producir que identifican a la formación social en la que se integra y a la que debe su razón de ser.

En un segundo momento, por motivos que tienen que ver con la baja rentabilidad que desarrolla un determinado elemento construido, levantado, en nuestro caso, sobre una Gran Propiedad, se procede a su desmantelamiento, abandono, incluso, a arruinarlo, para forzar, en suma, su reconversión. Dicha baja rentabilidad, sin embargo, no es tanto el motivo fundamental que fuerza al cambio, como las nuevas perspectivas económico-financieras que van a permitir recrear un nuevo espacio de renta sobre los despojos de aquellos bienes que han dejado de ser útiles desde el punto de vista del capital. Bien entendido que esta baja rentabilidad que se le asigna al elemento construido que, como consecuencia de ello, va a ser desmantelado y abandonado, se enmarca en un proceso vinculado con otras maneras de entender la promoción inmobiliaria. Producir ciudad, en este sentido, no sólo se manifiesta en su concreta construcción material, sino en aquellas otras situaciones en las que se está procediendo a una estrategia de desmantelamiento de los existente. Para implementar una práctica semejante, en efecto, se movilizan agentes inmobiliarios específicos cuya misión es vaciar de contenidos aquellos elementos construidos de los que se requieren, de los espacios sociales que recrean, su condición de lugares estratégicos propicios para emprender un proceso de apropiación-reapropiación espacial de clase. Apropiación que se realiza en la medida en que así lo exige la necesidad de crear nuevos espacios de renta que fortalezcan la ciudad segregada.

Y, por último, como colofón final al proceso que ha recorrido el largo camino que ha desembocado en el desmantelamiento, abandono y ruina, de aquellos bienes que, en origen, produjeron ciudad, se llevan a cabo procesos de regeneración urbana. Se argumentan por necesidades de renta, también, por imponer un orden que no contradiga la lógica del capital. La realidad es que son procesos que se implementan para hacer efectiva la apropiación de clase de que es objeto la ciudad, sobre todo, sus zonas centrales. Completamos, de esta manera, un ciclo cerrado.

Es esta manera de abordar la comprensión de la ciudad, desde su producción-reproducción, lo que constituye, bajo nuestro punto de vista, uno de los logros más destacados de este trabajo. Entender la ciudad como producto social, cuya construcción histórica implica, también, su desmantelamiento, abandono y ruina,

como otros tantos procesos inmobiliarios que desembocan en su regeneración con el objetivo de fortalecerla como ámbito espacial de clase.

2.2 Hipótesis y objetivos

El objetivo preliminar del análisis es abordar el entendimiento del proceso de construcción de la ciudad europea durante el último tercio del siglo XX, desde el protagonismo y el papel ejercido por la Gran Propiedad.

Partimos de la hipótesis que entiende la Gran Propiedad como capital fijo del que se van requiriendo nuevas rentabilidades, tanto económicas como sociales, capital fijo en suelo que permite el desarrollo, por yuxtaposición espacial, de sucesivas actuaciones urbanas. Es, en este sentido, cómo prestamos especial atención a la relación entre Gran Propiedad, agentes inmobiliarios y capital financiero. Parece evidente que, a partir del fenómeno del abandono, del que son objeto toda una diversidad de grandes propiedades urbanas, por razones de obsolescencia funcional, observamos una relación estrecha entre propiedad, financiación y promotores inmobiliarios. La propiedad, con una destinación de uso determinada, cuando deja de ostentarla, entra en posesión de un promotor inmobiliario, de una entidad financiera, del especulador habitual, en una palabra, del gran capital, los cuales se encarga de reconvertirla hacia usos más rentables.

El objetivo preliminar, nuestra hipótesis de base, supone abordar un análisis referido al comportamiento de la Gran Propiedad, en el proceso de construcción histórica de la ciudad, tipificando su diversidad, atendiendo a las, a su vez, distintas manifestaciones en las que se expresa dicha propiedad en función del capital en suelo con ellas vinculadas. Estamos hablando de la propiedad que se identifica con categorías espaciales propias de la ciudad, lo que implica su vinculación con aquella fracción del capital que se expresa desde sus compromisos con la producción del espacio. En este sentido, es la relación entre propiedad y capital en suelo lo que define lo específico de aquella.

Con este planteamiento general se persigue contextualizar el papel de la Gran Propiedad en el proceso de construcción de la ciudad, los determinantes que impone a la producción del espacio, así como las formas que adopta tal producción según se trate de un tipo de propiedad o de otro. Téngase en cuenta que, al tipificar dichas propiedades en función del capital en suelo que las moviliza en el espacio, nos vamos a referir, como mínimo, a capitales industriales propietarios de suelo, ya sean los que representan las propias industrias, los ferrocarriles, las instalaciones militares, edificios religiosos, servicios y equipamientos, etc.; capitales comerciales, que se convierten en grandes propietarios tras su materialización como tales, como es el caso de los grandes almacenes y superficies comerciales, en general; capitales financieros y su relación con instituciones públicas y grandes promotores inmobiliarios, desde las promociones emprendidas y materializadas por el capital financiero, hasta aquellas otras caracterizadas por su contenido financiero exclusivo; también, los pequeños propietarios que, aunque con escasa capacidad de gestión inmobiliaria, constituyen el universo del sistema parcelario tradicional que caracteriza nuestras ciudades.

Con todo este recorrido, intentamos esbozar un planteamiento teórico que nos permita un entendimiento de los fenómenos que asisten al proceso de construcción histórico de las ciudades europeas. Bien entendido, que los presupuestos teóricos esbozados se verificarán, en un intento por elaborar una praxis-teórica, con ejemplos, casos estudio, extraídos de la realidad construida que identifica a algunas ciudades europeas, en particular Barcelona y Bilbao.

2.3 El estudio de las grandes propiedades militares: una casuística aparte

El proceso de construcción, vaciamiento y regeneración de las instalaciones militares, sobre todo aquellas italianas, ha sido tomado como caso de estudio particular en la tesis doctoral, tratándose de una casuística ejemplar referida a dinámicas típicas del modo de producción de la ciudad capitalista. Sin embargo, en el texto monográfico que aquí se presenta, el enfoque no es esta tipología específica de Gran Propiedad, cuyo estudio pormenorizado merecería un análisis a parte debido al enfoque, las hipótesis y los objetivos del trabajo que aquí se presenta. En el análisis aquí propuesto, en cambio, la cuestión central es proponer una conceptualización de la Gran Propiedad en el ámbito de los estudios urbanos, especialmente aquellos relativos a la ciudad europea, para poder seguir discutiendo de su papel fundamental a la hora de contribuir al proceso de construcción de la ciudad.

En reflexiones sucesivas a la defensa de tesis (junio de 2020), el autor ha desarrollado varios análisis para constatar que las dinámicas relativas a la gestión de la Gran Propiedad Militar son semejantes a aquellas que tienen que ver con las grandes propiedades industriales y ferroviarias. Tales dinámicas, aunque materializadas en un periodo sucesivo con respecto a las primeras grandes operaciones de regeneración urbana de las fases iniciales del post-fordismo (años 80 y 90 del siglo pasado), expresan la gran contradicción presente en la ciudad del capital, es decir, el enfrentamiento entre la ciudad como obra y la ciudad como producto (Camerin, 2021).

3 ¿QUÉ ENTENDEMOS, Y CUÁL ES EL PAPEL, DE LA GRAN PROPIEDAD?

3.1 La Gran Propiedad como expresión de un capital en suelo

La Gran Propiedad podemos entenderla, entre otras acepciones, y por lo que se refiere a su incidencia urbano-territorial, como expresión espacial vinculada al alto consumo de espacio que requieren determinadas actividades que necesitan asentarse en un ámbito específico. La cuestión, por tanto, no es tanto su tamaño, que constituye una variable más para su reconocimiento, como la necesidad de consumir una gran cantidad de suelo. Aspecto este que condiciona su diversidad, lo que quiere decir que lo específico de dichas propiedades no puede ser ajeno a su conformación desde el proceso de posesión de clase al que está sometido el territorio de la ciudad por parte de los grupos de poder que la controlan, la administran y la gestionan. La Gran Propiedad se conforma, por tanto, como elemento diferencial integrado en el marco de una estructura urbana, la cual expresa, a su vez, la diversidad de posesiones de clase de que es objeto la ciudad, posicionando su condición como de espacio de clase.

En concreto, nos estamos refiriendo a aquellas parcelas que son demandadas por actividades y funciones que necesitan, para hacer real su materialización espacial, una gran cantidad de suelo, marcando sus diferencias con respecto a aquellas otras parcelas destinadas para construcciones residenciales. Fragmentos de suelo que son utilizados por los equipamientos y servicios y, también, aquellos artefactos urbanos que identifican a las propiedades industriales, ferroviarias y militares.

Otro aspecto, no menos importante, con el que identificar lo específico de la Gran Propiedad, es su manera de comportarse a la hora de desarrollar la renta del suelo. Bien entendido que este comportamiento es intrínseco a la propia idea de propiedad, pero es en la que ejerce como Gran Propiedad donde esta renta se manifiesta de una forma más determinante en el proceso de producción del espacio. Sobre todo, porque es a partir de la Gran Propiedad cómo se han llevado a cabo los grandes procesos de transformación urbana. Valga como ejemplos algunas casuísticas históricas que han sido determinantes en el proceso de construcción de las ciudades europeas. Es el caso de las desamortizaciones urbanas históricas que se han sucedido desde finales del XVIII y durante todo el siglo XIX⁵; las extensiones, proyectadas y programadas, a partir de las disponibilidades de suelo⁶; las relaciones transporte-movilidad, tanto de

⁵ En el caso español, los procesos desamortizadores tenían por objeto la expropiación, y venta en subasta pública, de los bienes de la iglesia y, en su caso, civiles, para hacer frente a la deuda pública del Estado. Aunque hay que remontarse al siglo XVIII para constatar la primera de dichas desamortizaciones, fue en 1836 cuando se iniciaron, realmente, estos procesos, con la puesta en marcha de la llamada Desamortización de Mendizábal. Con los bienes así incautados, llamados de manos muertas, y su venta posterior, se procedió a su puesta en valor para llevar a cabo, entre otras cosas, reformas urbanas específicas. Bienes que, una vez demolidos, por ejemplo, se convirtieron en plazas, mercados, incluso, fueron transformados para reconvertirlos en cuarteles, haciendo frente a los condicionantes higiénicos entonces exigidos. Estas operaciones pusieron a disposición edificios procedentes de uso eclesiástico, a menudo, designados con el mismo nombre que se le atribuía a los edificios en origen (Rueda, 1998).

⁶ Los ensanches urbanos, planteados en base a una estructura morfológica concebida como un proyecto de infraestructuras, donde se aprecia el referente de una trama, resultado del encuentro entre las vías y la intervías (Cerdá, 1867), son ámbitos prevalentemente residenciales, planificados para ser ocupados por las clases burguesas, es decir por aquellos sectores sociales de renta alta que, hasta entonces, habitaban en el centro de la ciudad. En el contexto español del siglo XIX, se llevaron a cabo la construcción de varios ensanches, siendo los más importantes

personas como de mercancías, y el suelo necesario para materializarlas (ferrocarriles, transporte rodado)⁷; industrialización, territorio y ciudad, con las implicaciones que ello supone a la hora de condicionar la presencia de la industria con la disponibilidad del suelo que requiere para desarrollar la actividad de la que se trate⁸.

En el uso que se hace de la propiedad, en sus relaciones e implicaciones con el proceso de construcción real de la ciudad, se establecen unos condicionantes de partida que hacen de la propiedad, de su instrumentalización, un referente obligado para entender la supeditación del proceso de producción del espacio al hecho-material físico sobre el que se sustenta. No es posible entender la producción de la ciudad sin referencia obligada a la propiedad del suelo. De ahí la necesidad de aclarar el papel que tal propiedad ostenta, las dinámicas operacionales a las que está sujeta, su condición, incluso, como categoría socio-espacial que la hace comportarse, en ocasiones, en contra de los intereses del capital, atendiendo más a sus connotaciones ancestrales rentistas. Y ello es así porque los beneficios que se derivan del hecho de ser propietario están más vinculados con la renta que produce, ya sea la tierra o el suelo urbano, que con los hipotéticos procesos productivos que la dinamizan en el marco de un sistema económico que no reconoce a esta renta como componente del mismo.

De ahí que sea muy necesario remitirse a los estudios originarios que, en tal sentido, han abordado el sentido de lo que es la propiedad de la tierra, para hacernos entender aquellos otros mecanismos que están detrás de los procesos de producción del suelo urbano. Es interesante, en este sentido, reflexionar y obtener conclusiones, del pensamiento de Marx referido a estas cuestiones:

Ground-rent⁹ assumes the form of a certain sum of money, which the landlord draws annually by leasing a certain plot on our planet» (Marx, 1894: 465), y *Landed*

los que se realizaron en las ciudades de Barcelona, 1859; Madrid, 1860; Bilbao, 1863; San Sebastián, 1864; Sabadell, 1865; Elx, 1866; Valencia 1884 (Mas Hernández, 1999).

⁷ Santos y Ganges (2007).

⁸ Por lo que merece a la primera industrialización de las ciudades capitales españolas se remite a Solà-Morales i Rubió et al. (1974: 7-21) y Arxiu Històric del Poblenou (2006) en el caso de la materialización industrial en el Poble Nou de Barcelona y, en el caso de Bilbao, a Basas Fernández (1969).

⁹ El concepto de renta del suelo podemos considerarlo como una traslación, con cierta continuidad metodológica, desde el pensamiento que, en tal sentido, desarrolló Marx, hasta los cometidos actuales de la disciplina en dicho campo. Estamos hablando, en origen, de las teorías de la Renta de la Tierra, tal y como las concibieron Adam Smith y, sobre todo, Karl Marx. Para este último, la Renta de la Tierra tiene dos componentes: La Renta Absoluta y la Renta Diferencial. Esto quiere decir que un propietario cualquiera exige una renta, por ceder el uso de su propiedad, atendiendo a lo que el usuario puede invertir-producir (Renta Diferencial I), así como a la localización que ostente en un marco territorial determinado (Renta Diferencial II). Añadiendo, a todo ello, su voluntad, es decir, lo que estime, a mayores, a propósito del valor de su propiedad (Renta Absoluta). Nosotros podemos hacer una traslación de este concepto aplicado a la renta de la tierra, traduciéndolo como renta del suelo. La renta del suelo, en este sentido, tendría, también, dos componentes: La Renta Absoluta que, según Campos Venuti (en el libro *Amministrare l'Urbanistica* de 1967, cuya versión en castellano es *La Administración del Urbanismo*, de 1971: 1-44, afirmaciones que se elaboran de nuevo después de más de 40 años en el capítulo 2 In principio era la rendita urbana del libro *Città senza cultura*. *Intervista sull'urbanistica*, Campos Venuti, 2010: 11-40), no es otra cosa que la capacidad que tiene un suelo para incorporarse al desarrollo urbano, y la Renta Diferencial, que implicaría un aumento de su valor atendiendo a situación en el conjunto de la ciudad-territorio. De la misma manera que era interpretada, en Marx, la Renta de la Tierra, ese mismo pensamiento no es muy diferente de lo que, hoy día, nosotros podemos desarrollar a la hora de analizar la renta del suelo urbano. Estos conceptos, por tanto, no son nuevos, sino que ya han sido elaborados por economistas, pensadores económicos del pasado, que lo aplicaban a la renta de la tierra. Los mismos principios, o principios similares, se pueden aplicar a la renta del suelo urbano, lo cual quiere decir, ni más ni menos, que el propietario del suelo urbano se sigue comportando casi igual que el terrateniente antiguo. Éste último, ofrecía

property is based on the monopoly by certain persons over definite portions of the globe, as exclusive spheres of their private will to the exclusion of all others (Marx, 1894: 461). Wherever natural forces can be monopolised and guarantee a surplus-profit to the industrial capitalist using them, be it waterfalls, rich mines, waters teeming with fish, or a favourably located building site, there the person who by virtue of title to a portion of the globe has become the proprietor of these natural objects will wrest this surplus-profit from functioning capital in the form of rent ... is true, as we shall see later, that landed property differs from other kinds of property in that it appears superfluous and harmful at a certain stage of development, even from the point of view of the capitalist mode of production. (Marx, 1894: 462).

Estas fueron algunas de las ideas que se elaboraron, durante el siglo XIX, que continúan siendo referentes para entender qué es la renta del suelo urbano, así como los componentes de la misma¹⁰.

Por lo que respecta al suelo urbano que se localiza en los centros de las ciudades, donde se acentúan los valores de las rentas diferenciales, el hecho de que esto se produzca no es debido tanto a razones que hacen de dichos centros lugares poseídos de cierta naturaleza histórica que los hace naturalmente diferentes, como a aquellas otras que han justificado un proceso de apropiación social, también, de carácter histórico, que ha recaído sobre los mismos. Es como si se hubiese producido un consenso social, liderado por la burguesía, que se manifestó en decisiones que se tomaron acerca del uso-valor que habría que darle a los centros urbanos. Estrategia de clase, bien clara y definida, en base a la cual se decide que una ciudad tiene que crecer de manera desmesurada, al mismo tiempo que se establecen privilegios en sus zonas centrales.

Nos estamos refiriendo a casuísticas contextualizadas en la Europa occidental, en el marco del sistema político-económico que les proporciona toda su lógica, es decir, el proceso de producción-reproducción del capital. Es en este marco en el que el concepto de propiedad adquiere su significado más riguroso. En particular, vamos a prestar especial atención a los casos españoles e italianos, atendiendo a los muchos puntos en común que han distinguido a su historia reciente, por cuanto forman parte de la Europa occidental económicamente menos avanzada, el sur europeo, donde se

su suelo a otro para que utilizase, no vendiéndolo, recibiendo, a cambio de ello, una renta. El propietario del suelo, por tanto, no hace nada, no produce nada, simplemente, recibir una renta por el alquiler de su propiedad, o por la venta de la misma.

¹⁰ Insistimos en el hecho de que cuando Marx cuando hablaba de la renta de la tierra decía que lo que un propietario exigía al arrendatario para utilizar su tierra tenía dos componentes. Uno es la Renta Absoluta, que tiene que ver, sobre todo, con la voluntad ejercida por el propietario a la hora de valorar sus posesiones. La otra componente, la Renta Diferencial, está más relacionada con cuestiones de productividad y localización. Si la tierra era muy buena, el propietario exigía una renta más alta, Si fuese una tierra mala, le exigiría menos alquiler. En el caso del suelo urbano, ese alquiler depende de la edificabilidad que se le permita. El Plan establece lo que se puede edificar: cuanto más se puede construir, más se exige como derecho de renta, ya que se van a obtener más beneficios. Esta componente de la renta, la Renta Diferencial I, tiene que ver con la productividad del suelo. La otra componente, la Renta Diferencial II, está más vinculada con la localización de la propiedad. Cuanto más cerca estaba de un mercado, menos costes de transporte se desembolsaban. Si se va a trasladar la mercancía con poco coste, se va a exigir más por el alquiler. Lo mismo pasa con el suelo urbano, ya que están muy marcadas sus diferencias de renta, ya se trata de un lugar donde sólo se puedan construir viviendas, en sus variadas, a su vez, formas de renta, u oficinas.

ha desarrollado, con mayor virulencia el régimen inmobiliario capitalista, mucho más depredador que en los casos de Alemania, Francia o Inglaterra¹¹.

Entendemos, por tanto, y valga como punto de partida, que la Gran Propiedad, en la medida en que se expresa desarrollando una renta urbana, se manifiesta como un capital en suelo, lo que quiere decir que no actúa, únicamente, como el soporte que hace posible la localización-desarrollo de una actividad determinada, sino como moneda de cambio para emprender otro tipo de operaciones que no tienen por qué estar identificadas, en exclusiva, como espacios físicos.

3.2 Diversidades tipológicas en las vinculaciones Propiedad-Capital en Suelo. La Gran Propiedad y su relación con el proceso de producción-reproducción de la ciudad

En este contexto disciplinar, proponemos una diversidad de tipologías, referidas a la Gran Propiedad, en función de su compromiso en el proceso transformación de la ciudad, atendiendo, sobre todo, a la renta que está en disposición de realizar. Si establecemos, como variables de referencia, la actividad, la renta que desarrollan, así como el protagonismo que detentan en el proceso de construcción-transformación de la ciudad, podemos hacer recaer, sobre dichas propiedades, responsabilidades diferentes atendiendo al tipo de compromiso que han adquirido en dicho proceso de construcción. No es lo mismo, en este sentido, el papel que ejerce una Gran Propiedad ferroviaria, con claras connotaciones de servicio público, que aquellas otras, como la mayoría de las propiedades industriales, que está implicadas con intereses privados. Vamos a considerar, en este sentido, como tipologías específicas de Gran Propiedad, en su condición, a su vez, de capital en suelo, las que están vinculadas con las industrias manufactureras; las que recrean espacios ferroviarios; así como las instalaciones militares, las cuales son objeto especial de atención en este trabajo. Propiedades, todas ellas, que han sido, y serán, esenciales en la configuración del tejido urbano de la ciudad, configurándose, por tanto, como artefactos complejos, y de gran extensión, que influyen de forma notable en el contexto donde se ubican.

3.2.1 Capital Industrial-propietario de suelo. Definición y tipos: industrial, ferroviario y militar

Nos referimos a aquellas propiedades que han soportado procesos específicos de construcción urbana amparándose en el derecho que ejercían sus detentadores como exclusivos poseedores del fragmento de ciudad que ocupan. Son industriales, ferroviarios, etc., pero, ante todo, propietarios, lo que les proporciona el privilegio de sortear crisis en su actividad en la medida en que disponen de un capital en suelo. Si estos propietarios desarrollan actividades vinculadas con la enseñanza, como puede ser el caso, por ejemplo, de colegios religiosos que se localizan, en origen, en los centros de las ciudades, el capital en suelo que poseen les permite, en momentos

¹¹ Como ha subrayado Campos Venuti en la versión española del libro *Urbanística e austerità* (la versión italiana fue publicada por Feltrinelli en 1978 y la española en 1981). Es decir, España e Italia han sido realidades socio-políticas en las que la renta urbana ha tenido un peso bastante mayor que en otros países europeos occidentales, porque en la estructura económica española e italiana las concepciones especulativas y parasitarias han prevalecido con más fuerza en la política urbana y territorial (Campos Venuti, 1981: 1-5).

determinados, vender sus posesiones a operadores inmobiliarios interesados en promocionar artefactos urbanos más rentables, mientras los antiguos colegios pueden emprender cambios de localización, relocalizarse en periferias de prestigio, modernizando sus instalaciones con los beneficios obtenidos de la venta de su antigua propiedad. Han gestionado, por tanto, su capital en suelo.

Cada tipo de propiedad actúa en función del origen que las distingue, bien entendido que cada una de ellas ofrece posibilidades diferentes como diferentes han sido sus implicaciones en el proceso de construcción de la ciudad. Veamos estas específicas casuísticas.

Las propiedades industriales

Este tipo de propiedad parte de su condición de capital en suelo cuyo proceso de amortización se culmina a medio plazo, no es demasiado extenso, lo que quiere decir que está a disposición del propietario, para emprender otras acciones, cuando aún le resta un periodo de tiempo importante en el desarrollo de la actividad que está en el origen de un primer asentamiento industrial. Al detentar, dichas industrias, una localización relativamente central, les permite, con la puesta en un mercado de su capital en suelo, trasladarse a otros lugares de la ciudad, polígonos industriales adaptados para tales fines, modernizando sus instalaciones y sus procesos productivos. Es algo semejante a lo que hemos comentado con los Colegios Religiosos. Piénsese, en este sentido, que, al tratarse de dos actividades muy diferentes entre sí, instalaciones industriales y centros de enseñanza, sus repercusiones en el proceso de construcción de la ciudad son muy semejantes, sobre todo, las que se derivan de la transformación de sus primitivas instalaciones. Los promotores de turno, por su parte, aquellos que están implicados en construcciones residenciales de lujo, o en productos terciarios, con el acceso a dichas propiedades, tienen el campo abierto para emprender tales empresas en los lugares previamente desmantelados. Este capital industrial parte, decimos, de su condición de propietario, lo que le permite incorporarse al proceso de renovación que se programa para el centro de la ciudad, siguiendo, en el mejor de los casos, el Planeamiento Urbano establecido. Pero no es sólo el Planeamiento quien impulsa estos procesos. Ello es, también, consecuencia de las dinámicas que se vinculan al desarrollo urbano capitalista, las cuales hacen del centro el campo de operaciones que permitan su reconversión en un espacio especializado y exclusivo. El camino iniciado por las antiguas industrias centrales, lo siguen, también, en su calidad de propietarios, las estaciones ferroviarias, instalaciones militares, centros religiosos, colegios, mercados, etc.

La conformación de las grandes propiedades industriales está influenciada, de manera muy significativa, por la evolución de la técnica, por las exigencias que demandan los procesos de producción específicos para cada industria, sin olvidar que, al ser grandes propiedades ejercen, en quienes las detentan, un cierto poder sobre el espacio urbano, influenciando la manera de distribuirse las rentas urbanas. Estas exigencias han dado lugar a tipologías distintas para las industrias textiles, metalúrgicas, mecánicas, altos hornos, centrales térmicas, etc. En el siglo XIX, la Revolución Industrial contribuyó a la aparición de las primeras manufacturas que, en

la medida en que no han podido localizarse, la mayoría de ellas, en la propia ciudad, por aquel entonces, en su casco antiguo, han conformado, junto a su localización, la residencia obrera, nuevos núcleos vinculados con estas implantaciones industriales. Al auge de la burguesía del siglo XIX corresponde el crecimiento de la ciudad que, como ha acaecido en Barcelona, obliga a las nuevas industrias a buscar localizaciones más allá de las expectativas de crecimiento programadas en origen. Para el caso de Barcelona, sirva de ejemplo el actual barrio del Poblenou. Las primeras grandes industrias, cuya rentabilidad no exigía una posición central, con la paulatina expansión de ciudad existente permitieron que su posición periférica originaria, al ganar centralidad, adquiriese un alto valor en el marco de un mercado inmobiliario que está marcado por el valor de opinión que recae sobre los bienes urbanos, sobre todo, los lugares que ocupan (Halbwahs, 1950). El traslado de las industrias, desde sus originales posiciones espaciales periféricas, hacia otras más alejadas, les ha permitido, como hemos comentado, renovar y modernizar sus instalaciones, aprovechando los beneficios derivados de su capital en suelo. Se trata de un proceso que, de alguna manera, desemboca en las actuales intervenciones de regeneración urbana, ya que este tipo de operaciones se identifica con la última versión de los cambios que protagonizan, entre otras, determinadas propiedades de origen industrial.

Las propiedades ferroviarias

El ferrocarril, por su parte, se expresa a través de una vinculación muy estrecha entre las estaciones que ubica en los espacios urbanos, junto con las infraestructuras de comunicación y movilidad que las acompañan, y la ciudad misma, ejerciendo una influencia decisiva en su proceso de construcción. El ferrocarril ha sido el medio de comunicación que más se ha involucrado, desde sus orígenes, en una determinada manera de entender la ciudad, contribuyendo, de alguna manera, a la conformación de sus zonas centrales, al impulsar la aproximación a dichos lugares, condicionando, de manera sobresaliente, su desarrollo urbano, el cual se ha materializado y expandido a sus territorios adyacentes, lo que proporcionó, en su día, toda su lógica al fenómeno de crecimiento y extensión de la ciudad. Desde un punto de vista urbanístico es trascendental la posición de las estaciones ferroviarias, convertidas, por entonces, en las grandes puertas de la ciudad. Como Gran Propiedad, el espacio ferroviario ha tenido un peso decisivo en la conformación de la estructura urbana de las ciudades, interviniendo en cuestiones de vialidad, al condicionar las nuevas formas, funciones y contenidos, de las calles, avenidas, bulevares, etc., que se incorporaban a la ciudad. Las estaciones ferroviarias, en origen, se localizaban en lugares si no muy céntricos, al menos, muy accesibles al centro de la ciudad, contribuyendo a su desarrollo espacial, a su crecimiento material, en la medida en que atraían dicho crecimiento hacia sus posiciones. Con el paso del tiempo, este protagonismo del ferrocarril fue adquiriendo otro tipo de connotaciones. Su función, como puntos neurálgicos de la ciudad, comenzó a ponerse en duda, al menos, el significado de dicha categoría. De dichas estaciones, en efecto, y una vez que entran en crisis las funciones para las que fueron requeridas, comenzó a no valorarse tanto su posición estratégica como servicio público (lo que había sido, desde sus orígenes, su función más destacada), en favor de su disponibilidad, es decir, la del suelo que

constituía su soporte material. Todo eso para reconvertir estación-infraestructuras-lugar en los referentes de las nuevas centralidades que exigía el modelo de ciudad que estaba apostando por convertir la ciudad existente en el centro de un amplio territorio. Es el momento de apostar, o provocar interesadamente, un proceso de obsolescencia que desembocase en su desmantelamiento, impulsando su reconversión siguiendo técnicas regeneradoras precisas y contundentes. Con las estaciones y demás instalaciones ferroviarias, en efecto, una vez desposeídas de sus funciones originarias, proporcionan una disponibilidad de suelo que permite subvertir el orden urbano que condicionaban desde su incorporación originaria a la ciudad. De ser lugares cuya influencia en el desarrollo de la ciudad, a la que se incorporaron, fue determinante, hasta el punto de identificar el ferrocarril con un modelo de ciudad preciso, hemos pasado a otra manera de entender esa relación. Ahora, no es el ferrocarril el que condiciona, sino la ciudad la que lo requiere, sobre todo, los despojos de su desmantelamiento, como lugares que, al disponer de grandes cantidades de suelo, de grandes propiedades, están en disposición de ser reconvertidos para atender exigencias de centralidad que permitan materializar espacios de renta. Lo que ha actuado, por tanto, como acicate del cambio no es lo que ha representado, cultural e históricamente hablando, el ferrocarril, sino su condición de propiedad, de capital en suelo. Las estaciones ferroviarias, hoy día, son espacios para desmantelar y vaciar, es decir, lugares a clausurar y reconvertir. Su titularidad suele recaer en grandes compañías estatales con una relevante capacidad de influencia y de negociación con las administraciones públicas, de modo que, en alianza con éstas, nada impide alterar el planeamiento urbano para poder proceder a la gran reconversión.

Las propiedades militares

Las grandes propiedades militares se manifiestan mediante edificios gubernamentales, como es el caso de las sedes de los ministerios de defensa; cuarteles, procedentes, en algunos casos, de antiguos hospitales y edificios religiosos entregados al Ejército, localizados, generalmente, en los centros de las ciudades; edificios de nueva construcción, utilizando solares vacíos ubicados a lo largo de la línea perimetral que rodea la ciudad; almacenes y espacios para la producción de armas que, a menudo, integran áreas para el entrenamiento y para la logística. La ubicación de todo este tipo de instalaciones se lleva a cabo, en la mayoría de los casos, en la periferia más inmediata a la ciudad, donde son habituales la presencia de grandes propiedades, lo que permite su aprovechamiento, a bajo precio, para edificios con destino militar. Su presencia, en dichos lugares, impulsa determinadas transformaciones urbanísticas, específicos procesos de urbanización, apoyándose en infraestructuras existentes de acceso a la ciudad, también, en las que se identifican con el ferrocarril. A finales del siglo XIX, y durante gran parte del siglo XX, la presencia de las instalaciones militares en suelo urbano provocó debates entre las autoridades estatales y locales, en un momento histórico en que las administraciones locales estaban intentando intervenir más activamente en cuestiones urbanísticas. En unos casos, la realización de las instalaciones militares se adaptó a la trama urbana existente, por indicación de los municipios, mientras en otros se produjeron intensas

negociaciones. Sirva de ejemplo, el caso de los cuarteles de Milán durante el Fascismo (Poli, 2016).

Todo el proceso de construcción de las instalaciones militares recorre un largo periodo histórico que comienza a dar síntomas de decadencia durante las dos últimas décadas del siglo XX. La merma en el uso de las instalaciones militares suele estar relacionada, en general, con la diversidad de reformas e intereses que afectan al uso del territorio. Entre ellas, las reformas administrativas que protagoniza el sector público, incluyendo la militar, por razones derivadas del déficit presupuestario del Estado, de todas sus administraciones territoriales. También, las consecuencias geopolíticas derivadas de la caída del Muro de Berlín, sin olvidar las reformas implicadas en la racionalización de las Fuerzas Armadas. No menos importante son las expectativas especulativas que se derivan de la posición estratégica que detentan las grandes propiedades militares, entendidas como posibles capitales en suelo con capacidad para rentabilizarlas instrumentando grandes proyectos urbanos.

Es a partir de todo esto cómo se inician los procesos de desmantelamiento de dichas instalaciones como primer paso para impulsar mecanismos regeneración urbana, aprovechando su obsolescencia funcional y el hecho de haberse procedido a su vaciamiento. Su posición, en una primera periferia histórica, facilita la regeneración que se programa sobre dichas instalaciones, dada la centralidad relativa de la que gozan. Un ejemplo de esta dinámica se puede observar con los cuarteles de vía Guido Reni en Roma que, tras su construcción, a principios del siglo XX (figura 3), para finalidades militares, han condicionado el desarrollo del Barrio de Flaminio. Una vez iniciado el proceso de infrautilización y abandono de las instalaciones militares allí presentes, el Barrio de Flaminio ha asumido su condición de ámbito urbano capaz de capitalizar la gran cantidad de suelo liberado del que dispone. De esta situación se ha pasado a aquella otra en la que se contempla la puesta en marcha de un Gran Proyecto urbano enmarcado en el desarrollo del capital que demanda una ciudad como Roma.

A partir de una Gran Propiedad, la cual ha sido excluida de cualquiera tipo de relación con la sociedad civil, por lo que se refiere a sus demandas concretas como colectivo, se ponen en marcha operaciones inmobiliarias que no hacen más que recrear procesos de segregación urbana, al aumentar el valor de unas zonas sobre otras, impulsando, para ello, la privatización de bienes públicos sirviéndose de su posición favorable en el conjunto de la ciudad.



Figura 3. Vista aérea del barrio Flaminio con al centro los cuarteles de Guido Reni.

Fuente: Archivo Ayuntamiento de Roma (1919).

3.2.2 El capital comercial como generador de la Gran Propiedad

Si el capital industrial impulsa específicos procesos de regeneración urbana, por su condición de propietario, otro agente importante, como es el capital comercial, se comporta procediendo a la adquisición de las propiedades urbanas que necesita para localizarse en una posición central. Tiende, por tanto, a ocupar zonas centrales para desarrollar su actividad. Al contrario de lo que sucede con el capital industrial, este otro no basa su estrategia frente a la regeneración urbana, en el hipotético apoyo que le proporciona un capital en suelo que no posee, sino en la acción que implica apropiarse de pequeñas propiedades contiguas que va acumulando hasta conformar una Gran Propiedad sobre la que levanta un gran almacén. El capital comercial, en este sentido, alcanza dos objetivos: localizarse en zonas centrales, por acumulación-apropiación de pequeñas propiedades, así como convertirse, a medio-largo plazo, en un Gran Propietario. Los procesos de regeneración urbana, en este sentido, no sólo se basan en el apoyo que les proporciona la Gran Propiedad, sino que, ellos mismos, por sus propias dinámicas, generan la Gran Propiedad, concentrando su dispersión, haciendo de la ciudad central un lugar dominado por unos pocos.

Sirva de ejemplo, el proceso de construcción de El Corte Inglés de Madrid situado en los alrededores de la Puerta del Sol¹². Este capital comercial, al contrario de lo que

¹² En Italia un fenómeno similar tiene lugar con la creación de los Unico Prezzo Italiano Milano Grandi Magazzini (U.P.I.M.), convertido después de la segunda guerra mundial en el Grupo La Rinascente-U.P.I.M.. A partir de la primera adquisición en Milán en 1917 (se trata de la compra de todo un antiguo edificio del estilo art-deco cerca de Piazza del Duomo), U.P.I.M. se expande en todos los grandes centros urbanos del territorio nacional, contando con 55 grandes comercios en 1943 (Vadalà, 2017).

sucede con el capital industrial, se convierte en un Gran Propietario de suelo al final del proceso. El Corte Inglés, en efecto, fue adquiriendo pequeñas propiedades contiguas para agruparlas y construir un gran almacén¹³. Primero, adquirió dos propiedades, cercanas a la Puerta del Sol, en pleno centro de la ciudad de Madrid, sobre las que levantó su primer gran almacén, ampliándolo sucesivamente, a medida que iba adquiriendo nuevas propiedades adyacentes. Se trata de un tipo de comportamientos que tiene que ver con los primeros procesos de transformación urbana que, de la mano del capital comercial, tuvieron lugar en la ciudad de Madrid. Estamos hablando de un fenómeno que ha tenido su culmine durante las décadas de 1960 y 1980. Hoy día, cuando el capital comercial se ha convertido en un Gran Propietario, su incidencia en el proceso de construcción de la ciudad es muy diferente. Ahora puede adquirir otras propiedades donde lo estime oportuno, actuando como si se tratase de un gran promotor inmobiliario.

El capital comercial, por tanto, parte de su condición de no propietario, aunque llega a convertirse en uno de ellos, habiendo llevado a cabo la conformación de grandes propiedades en los espacios centrales la ciudad. Probablemente, hoy día, el Corte Inglés es la primera empresa que más capital en suelo tiene en España. Y eso no porque tenga más superficies acumuladas, sino porque dicho suelo goza de una localización privilegiada, lo que quiere decir que está en posesión de un alta renta diferencial. El capital comercial, por tanto, se convierte en creador de grandes propiedades por exigencias de la propia renovación urbana que ha emprendido. Al contrario, decimos, del comportamiento del capital industrial, ferroviario y militar, ya que, en estos casos, se parte de una Gran Propiedad vinculada a una actividad concreta, ya sea productiva, de servicios, de defensa nacional, una actividad que, al entrar en obsolescencia, se convierte en un capital en suelo con el que emprender procesos concretos de renovación urbana.

3.2.3 El capital inmobiliario-financiero y su capacidad para adquirir suelo operación a operación.

El capital inmobiliario-financiero, constituido en torno al poder que sustentan, en origen, determinadas industrias vinculadas con entidades bancarias, como fue el caso, en España, de la Empresa Unión de Explosivos Riotinto¹⁴, se alza, también, como agente interesado en reconstruir determinadas zonas centrales, con el objetivo de ampliar el campo de sus intereses económicos más allá de los propiamente industriales a los que se dedicaba prioritariamente. Del mismo modo que algunas asociaciones de pequeños propietarios, como fue el caso de la remodelación de la

¹³ En seguida, a partir de la década de 1960, El Corte Inglés comienza su expansión por el territorio nacional con la inauguración de centros en Barcelona, Sevilla, Bilbao, etc. Hasta mediados de 1990, tiene lugar una fase de crecimiento del Grupo, marcada por la diversificación de su actividad comercial, que pasa a tomar posiciones en otros ámbitos de negocio.

¹⁴ En 1972 se aprueba el Plan de Reforma Interior del Antiguo Ensanche de Madrid, donde se ubica la llamada Colonia Maudes, en la calle Raimundo Fernández Villaverde, un conjunto de viviendas unifamiliares obreras construidas en 1931, determinándose, por exigencias del citado Plan, su sustitución por viviendas colectivas de lujo. A partir de este hecho, la Unión Explosivos Riotinto fue adquiriendo, una a una, dichas viviendas, hasta hacerse con más del 60% de la propiedad total de la Colonia, lo que necesitaba para liderar un proceso que desembocaría en la demolición de las mismas, abriendo paso a otro tipo de construcción más rentable. Sólo faltaba que el Ayuntamiento declarase dicha zona como zona de reparcelación, como así sucedió en 1975.

Plaza de Santo Domingo de Madrid¹⁵, quienes se pusieron de acuerdo en proceder a la remodelación de dicha plaza, repartiendo sus beneficios en función de la cantidad de suelo aportado, proponiendo, para ello, un Plan Parcial que acabaría con los orígenes populares de aquel lugar madrileño.

Como variante de este capital inmobiliario-financiero, podemos considerar a la Gran Propiedad que no está vinculada con una actividad concreta, que no es sostén de específicos procesos productivos o comerciales. Simplemente, se manifiesta como Propiedad, atendiendo, por tanto, a su condición originaria como posesión que produce una renta, en cuanto está concebida como espacio inmobiliario convertido en realidad anticipada.

Ahora bien, para que se realicen los objetivos de este tipo propiedades se requiere la presencia de un emprendedor dispuesto a adquirirla para rentabilizarla. Se trata de una propiedad en estado puro. Estamos hablando de casuísticas que exigen inversiones financieras, con implicaciones inmobiliarias, ante las expectativas de poder ofertar grandes propiedades a futuros inversores. Se trata, en suma, de inversiones que se promueven porque se perfila una capacidad financiera para invertir, no tanto porque haya una demanda real. Se trata de un mercado específico que funciona con otra lógica, incluso, que la del propio mercado inmobiliario al uso.

En este caso, se producen bienes singulares de alto valor, aquellos que demanda, por su poder atractivo, el capital en su vertiente global¹⁶. Atractivos, en el sentido de que son seguros y líquidos ante el eventual interés por recuperar el capital invertido. De hecho, las transacciones que se producen aportan, en general, grandes beneficios, sobre todo, de índole especulativo, no productivos. Valga como ejemplo paradigmático la llamada Operación Chamartín, planteada, en origen, en 1993, sobre un área de 180 ha que se localiza en torno a la Estación de Chamartín, al norte de Madrid (figura 4). Esta gran operación urbanística ha sido promovida por la entidad bancaria BBVA, para crear el Distrito Castellana Norte (Espelósín, 2013).

Esta manera de entender, tipológicamente, la Gran Propiedad, no sólo se recreó, en sus orígenes, tal y como lo estableció Marx (1896; *El Capital. Crítica de la Economía Política. Volumen III, Sección Sexta. Capítulo XXXVII, Cómo se convierte la ganancia extraordinaria en renta del suelo*), sino que está, en la actualidad, recuperando, de alguna manera, los comportamientos observados por entonces. Esta manera de comportarse la propiedad, en una palabra, es la que más se aproxima a su condición de capital en suelo, por cuanto es utilizada como moneda de cambio, y como garantía, para emprender acciones bursátiles y financieras de todo tipo, más allá de las puramente inmobiliarias.

¹⁵ Fue en 1958 cuando se planteó un Plan Parcial de Reforma Interior de la Plaza de Santo Domingo de Madrid, aprobándose en 1967. Antiguos propietarios afectados, que se remontan a la apertura de una vía, hacia 1929, que pretendía unir la Plaza del Callao con la de Santo Domingo, ven una segunda oportunidad en la remodelación de este lugar, aportando sus propiedades en el marco de una Junta de Compensación que lideró el proyecto. Para ello, se elaboró el citado Plan de Reforma Interior, el cual fue aprobado en 1967.

¹⁶ Se trata del mecanismo llamado *buy to leave* (Fernandez, Hofman y Aalbers, 2016) porque el objetivo de estas acciones no es poner una función en estas propiedades, ni vivirlas ni alquilarlas, sino dejándolas a la espera. Específicamente su función es crear una reserva de riqueza que puede recircularse con facilidad gracias a su liquidez.



Figura 4. Vista del parque empresarial Cuatro Torres Business Area, alrededor del cual se prevé realizar la llamada Operación Chamartín.

Fuente: fotografía por Federico Camerin (2022).

3.2.4 El capital en suelo de la Pequeña Propiedad. Gran Propiedad-Pequeña Propiedad. Una relación de causa a efecto

Y, en medio de todos, el pequeño propietario, aquel que sólo tiene un edificio, o más, de los que obtiene una renta por razones de alquiler. Si los tipos de propiedad hasta ahora reseñados se presentan como los más altos representantes del quehacer inmobiliario, comprometidos, a su vez, con los poderes del Estado, necesitados de su apoyo a cambio de su servilismo ideológico, el pequeño propietario se comporta como un verdadero depredador, gestionando el suelo que posee, ya que para ellos lo construido no existe, ni siquiera los que lo habitan. Su obsesión es desprenderse de los inquilinos para tener vía libre que conduzca a la demolición del edificio de su propiedad. Los obstáculos que puede encontrar son múltiples, desde la posible catalogación que pese sobre los edificios, hasta las determinaciones derivadas del Planeamiento que afectan a las zonas donde se localizan, pasando por las posibles resistencias sociales que manifiesten su posición negativa a abandonar el lugar donde viven, etc. Pero, el pequeño propietario está para esto, para soportar la suciedad de un proceso del que se encarga con el objetivo de ofrecer el solar resultante a aquellos que tienen capacidad para producir el nuevo artefacto inmobiliario. El pequeño propietario podría comparecer, al final, como un promotor, pero lo más habitual es que su actividad se reduzca a la limpieza del lugar que está habitado por quienes no producen la renta deseada.

Lo más destacado de todo este proceso se reduce a dos cuestiones. La primera de ellas se refiere a la temporalidad con la que se producen los diversos procesos de renovación urbana que afectan a la ciudad tradicional, así como a su jerarquía. La pequeña propiedad, en este sentido, comienza a ser protagonista de estos procesos

cuando ya se han materializado aquellos otros, de mayor alcance, en los que estaban implicadas fracciones del capital capaces de promover grandes operaciones. La pequeña propiedad se beneficia, en este sentido, de la cultura urbana creada a tal efecto, actuando sobre un espacio sobre el que pesa un valor como espacio de renta en construcción. La pequeña propiedad, se puede decir, no actúa tanto como creadora de espacios de renta, más bien como beneficiaria del mismo. La segunda cuestión tiene que ver con los hábitos que se consolidan, una vez que las citadas grandes operaciones encuentran demasiadas dificultades para implantarse en los Espacios Urbanos Históricos, llegándose a la conclusión del papel fundamental que puede tener la pequeña propiedad en el proceso de transformación de la Ciudad Histórica. En ella se confía y hacia ella se dirigen para que, parcela a parcela, socave los cimientos, sociológica y culturalmente hablando, del espacio identificado, hasta entonces, con el de la reproducción social.

Otra cuestión a considerar es la que hace referencia a las interferencias entre las actuaciones condicionadas por las grandes propiedades y aquellas otras que se producen partiendo de la pequeñas propiedad. Si, por un lado, las grandes propiedades, ubicadas en ciudades de gran tamaño, han abierto el camino para que actúe la pequeña propiedad, por otro lado, cuando se trata de ciudades medianas y pequeñas, las que más interactúan, en el proceso de transformación de la ciudad, son las pequeñas propiedades. De hecho, no es que la Gran Propiedad no sea determinante en estos últimos casos, sino que es mucho más activa la pequeña propiedad en la configuración final de la ciudad. Son las pequeñas propiedades, decimos, las que han tenido un protagonismo más riguroso, sobre todo, en la transformación de los centros históricos, donde los cambios espacio-funcionales se han producido parcela a parcela¹⁷.

La actividad de un pequeño-mediano propietario se reduce, en suma, a beneficiarse de la centralidad de la que goza su pequeña finca, siguiendo las tendencias marcada por el propio desarrollo urbano, en función del cual se van generando áreas centrales exclusivas en la medida en que la ciudad, en general, se extiende. Pueden producirse, lo que suele ser bastante frecuente, agrupaciones de pequeñas propiedades para capacitar la construcción, por ejemplo, de un contenedor terciario, lo que impulsa la conformación de grandes propiedades como consecuencia de las exigencias que imponen los procesos de renovación urbana emprendidos. De hecho, las primeras operaciones de renovación urbana han pasado por la gestión de la Gran Propiedad, y después, cuando las acciones de esas grandes propiedades marcan tendencias de uso en la ciudad, generalmente, de signo terciario, se incorpora empezaba la acción de la pequeña propiedad.

¹⁷ Como demostrado en el caso de los centros históricos españoles (Álvarez Mora, 2013), este proceso contribuye a la realización del modelo urbano de la renta del suelo, en la medida en que se alimenta la exclusividad del espacio urbano en el marco de una estrategia inmobiliaria que no renuncia a la extensión indiscriminada de la ciudad en su conjunto.

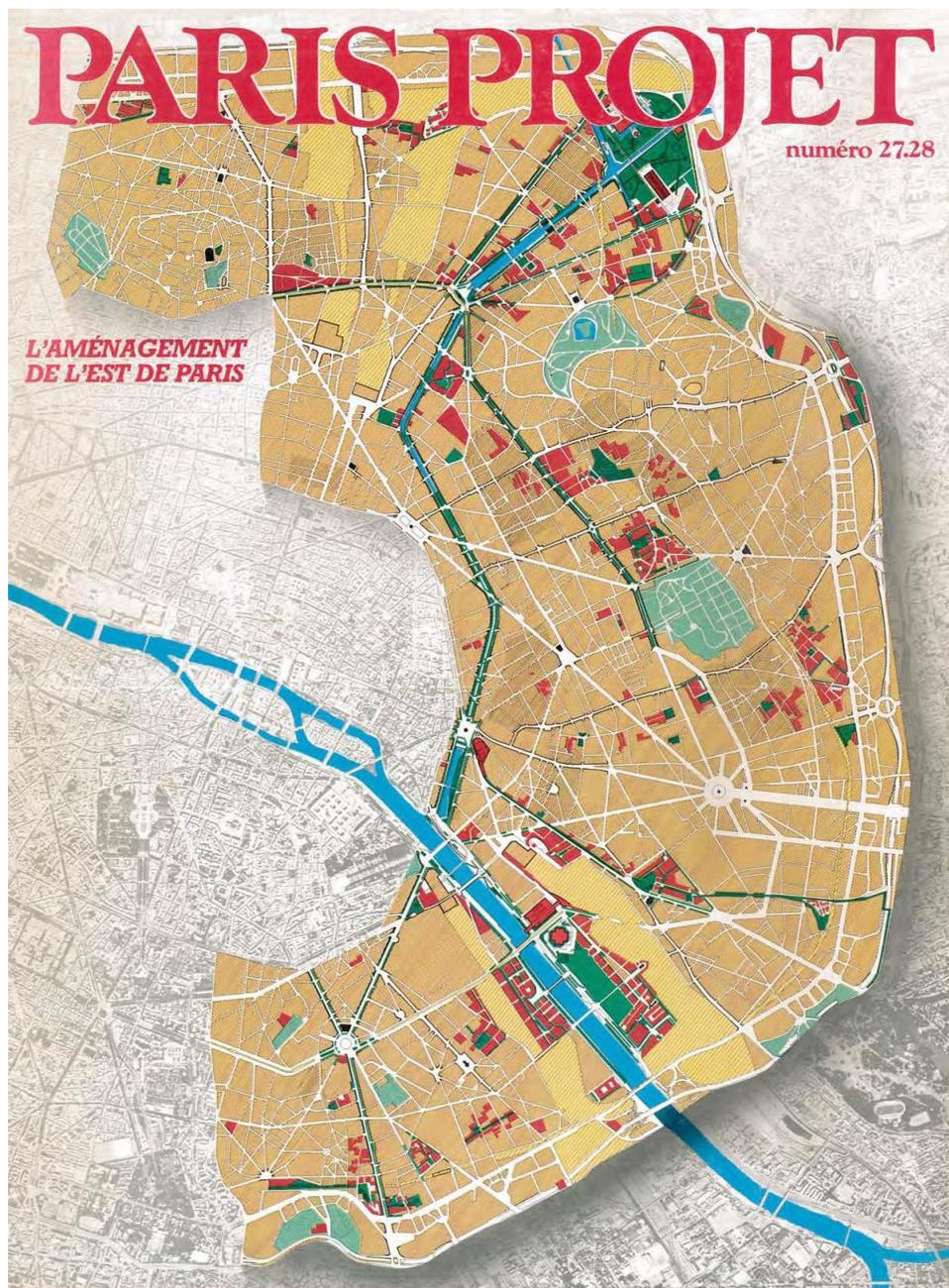


Figura 5. Portada del número especial 27-28 de Paris Projet sobre el proceso de regeneración del sector Este de París

Fuente: Apur (1987).

Al final, son las grandes propiedades las que, en realidad, fomentan proyectos urbanos de gran alcance, sobre todo, en las grandes ciudades, al permitir decisiones que hacen viables las directrices de los proyectos emprendidos, aquellos que, generalmente, realizan los intereses del capital. Sirva de ejemplo el *Plan Programme*

de l'Est de Paris (figura 5)¹⁸. En este caso, son las grandes propiedades, vinculadas, sobre todo, a actividades ferroviarias, las que han marcado el contenido de las transformaciones urbanísticas que se están produciendo en el sector Este de París. Las actuaciones que pesan sobre grandes propiedades de suelo urbano, cómo es el caso de los terrenos de la antigua estación ferroviaria de mantenimiento Reuilly, así como aquellos otros de uso industrial, como en Tolbiac, son objeto de procesos de reutilización. El objetivo, se dice, es aproximar este ámbito parisino, calificado como obsoleto por sus manifestaciones socio-económicas vinculadas con intereses populares, aproximar este sector, decimos, con el exclusivo Oeste de los Campos Elíseos¹⁹.

3.3 La gestión de la Gran Propiedad. Propiedad y construcción de la ciudad europea en el siglo XX

Se trata de interpretar el papel de la Gran Propiedad en aquellos procesos que han sido determinantes para comprender la construcción de la ciudad en su totalidad. Ya que nuestro punto de mira es analizar, en base a un mismo proceso, aunque conformado en tres momentos que presentan cierta autonomía, el desarrollo constructivo con el que se identifican ciertos fragmentos de la ciudad, es decir, construcción-desmantelamiento y vacío-regeneración. Estamos apostando por el papel que en dicho proceso juega la Gran Propiedad. Estamos observando, por tanto, la construcción histórica de la ciudad desde el papel que ejercen aquellas intervenciones que se apoyan en el comportamiento de ciertos artefactos estratégicamente situados, aquellos en los que recalcan actividades y funciones para cuya realización se requiere consumir una gran cantidad de espacio.

Nos interesa, en este sentido, cómo se gestionan esas grandes propiedades que se identifican con los grandes artefactos que consideramos referentes para entender la lógica productiva del espacio urbano. Estamos abordando la comprensión de un fenómeno global, el que expresa el proceso de construcción de una entidad urbana en su totalidad, desde la particularidad relativa que se deduce del comportamiento de específicos fragmentos con capacidad para influenciar en el desarrollo de dicha totalidad. Entender la ciudad, por tanto, desde el comportamiento que expresan sus partes, determinados fragmentos de la misma, no tanto desde su globalidad. Eso sí, sin renunciar a la necesaria relación que se produce entre el conjunto y sus partes, aunque privilegiando la dialéctica interna que desarrollan fenómenos parciales entre sí, aquellos que escapan a hipotéticas determinaciones emanadas de una pretendida generalidad que marca directrices a seguir.

¹⁸ Instrumento de planificación urbana sin carácter jurídico coercitivo, emprendido por la administración municipal en 1983. La finalidad del Plan ha sido la de valorizar las áreas definidas como *îlots sensibles* (manzanas caracterizadas por un hándicap social y económicamente hablando, con carencias de servicios y espacios públicos), del Este parisino, implicando la puesta en marcha de una estrategia de reequilibrio con el Oeste de la ciudad (véanse Apur, 1987).

¹⁹ De las acciones planteadas por el *Plan Programme de l'Est de Paris* a principios de los 80, se derivaron grandes operaciones urbanísticas emprendidas sobre grandes propiedades industriales y ferroviarias. Son ejemplos la ZAC Reuilly, manzana triangular de 12,5 ha, en el terreno de la antigua estación ferroviaria de mantenimiento Reuilly, y la ZAC Tolbiac proyecto de gran magnitud emprendido al inicio de los años 90 en terrenos de antiguo uso industrial de 130 ha y que ha llevado a cabo la realización de la Bibliothèque Nationale de Francia en 1992.

Es así como entendemos la gestión de la Gran Propiedad en el más amplio proceso de construcción de la ciudad del siglo XX, ya que, en última instancia, pretendemos explicar el fenómeno que acompaña a los procesos de regeneración urbana, como una de las fases finales del proceso de construcción de la ciudad, desde el comportamiento que desarrollan específicos fragmentos de la misma, aquellos en los que se concentra la Gran Propiedad.

Los capitales inmobiliarios, derivados de la propiedad del suelo, y financieros han ejercido un papel muy importante en dichos procesos de regeneración urbana. Una primera casuística hace referencia a la capacidad que muestran ciertos agentes inmobiliarios para adquirir grandes propiedades, o para gestionar las suyas propias. Una segunda está protagonizada por aquellos otros que están capacitados para adquirir pequeñas propiedades contiguas hasta conformar una Gran Propiedad con la que proceder a la reconversión de las zonas afectadas. Adquirir estas propiedades es una forma de inversión, ya que pueden mantenerlas sin uso mientras se dirime su futuro urbanístico, esperando perspectivas futuras de negocio. Es por eso que la Gran Propiedad se configura, históricamente, como una pieza clave del desarrollo urbano. Durante el siglo XX, estos procesos se llevaron a cabo con una magnitud y una escala incomparables con respecto a lo que sucedía hasta entonces, sobre todo, a partir de la década de 1970, en paralelo a la evolución del capitalismo y la difusión de las doctrinas neoliberales.

Un caso ejemplar de la primera casuística puede ser reconocido en Barcelona, cuando, hacia 1971, se aprobó el Proyecto de modificación del Plan Comarcal de Barcelona, el cual afectaba al sector marítimo oriental, más conocido como "Plan de La Ribera" (figura 6), cuyo eslogan era abrir Barcelona al mar (Duran i Farrell, 1965). Este Plan afectaba a la línea de costa que sigue desde la Barceloneta hasta el río Besós. Mediante este Plan, se proponía la reconversión de los terrenos que eran propiedad de Ribera S. A.²⁰ (60 ha) y de Renfe (40 ha), en el barrio del Poblenou, procediendo a su recalificación urbanística, de zona industrial y ferroviaria a residencial urbana intensiva de alta calidad (Clavera, 1973). Todo este proceso de recalificación urbanística implicaba, para las Compañías Ribera S. A. y Renfe, apropiarse de los beneficios derivados de las plusvalías generadas por la citada recalificación, ya que, antes de la misma, carecían de valor, aunque la verdadera riqueza generada en torno a dichos artefactos ya estaba presente en los mismos sin recurrir a su recalificación urbanística. Un proceso específico de construcción social se había encargado de ello. Sin embargo, este proyecto no llegó a ponerse en marcha, dada la oposición de los pequeños propietarios, instituciones ciudadanas (Colegio de Arquitectos y Sindicatos) y de vecinos de la zona afectada, además de una presión general de la prensa de la ciudad²¹.

²⁰ Estaba compuesta por las siguientes entidades: Catalana de Gas y Electricidad, S.A., Motor Ibérica, S.A., Maquinista Terrestre y Marítima, S.A., Foret, S.A., Crédito y Docks de Barcelona, S.A., Unión Industrial Bancaria, S.A., Banco Urquijo, S.A., Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Barcelona, Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros, Caja de Ahorros y Monte de Piedad, Martini&Rossi, S.A. y Jorge Whan Hirschman (Solà-Morales i Rubió, 1974: 3).

²¹ Después de haber logrado reunir 9.000 impugnaciones contra el plan, en 1974 se presentó una propuesta alternativa, elaborada por los arquitectos Busquets, de Solà-Morales, Doming, Font i Gomez, ganadores del Concurso de Ideas de Recalificación del sector del Poble Nuevo Lindante con el Mar (de Solà-Morales i Rubió, 1974).

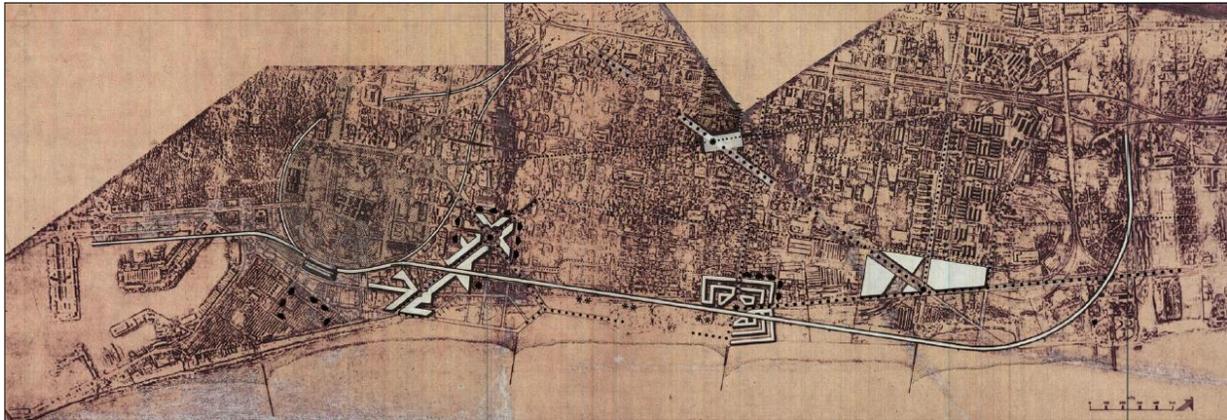


Figura 6. El Plan de la Ribera.

Fuente: https://lub.upc.edu/web/Arxiu/Projectes/plan_la_ribera/ribera_select/PR01.pdf.

Una referencia para la segunda casuística comentada, aquella que está implicada en la agrupación de pequeñas propiedades de suelo con el objetivo de conformar una Gran Propiedad, podemos ejemplificarla con lo acaecido en Madrid, en la década de los años 60/70, con el llamado Barrio de Pozas. Dicho barrio, de carácter popular, aunque localizado en pleno centro de la ciudad de Madrid, se componía de unas 20 pequeñas propiedades independientes, aunque conformando un conjunto, las cuales fueron adquiridas, no de forma muy legal, por una inmobiliaria, con el objetivo de, una vez conformada un Gran Propiedad producto de la agregación de las 20 originarias, levantar un complejo terciario. El llamado triángulo Princesa, así se denominaba a dicha Gran Propiedad, protagonizó un proceso de transformación urbana que se ha desarrollado dentro de la más amplia operación Princesa (Álvarez Mora, 1978), nombre de calle donde se encuentra dicho barrio, situada en el noroeste del Centro Histórico de Madrid. Este barrio, desde su construcción en 1863, se ha caracterizado como un ámbito predominantemente residencial, y cuya vida urbana ha estado acompañada por la presencia de comercios vecinales en planta baja de los edificios, así como una serie de equipamientos que le procuraban una fuerte identidad. Sin embargo, con la entrada en juego del capital inmobiliario-financiero, para poner en marcha un proyecto de renovación urbana, aquellas bases populares sucumbieron ante los intereses inmobiliarios que proclamaban otra forma de utilizar los centros urbanos. De hecho, a partir de la mitad de los años 60 del siglo pasado, la llamada Inmobiliaria Pozas S. A. adquirió, paulatinamente, todas y cada una de las propiedades del barrio, proponiendo, a posteriori, un proyecto de urbanización de la manzana comprendida entre las calles de Princesa, Alberto Aguilera y Serrano Jover, delimitación del barrio de Pozas. Dicha inmobiliaria procedió al derribo de la edificación existente, a la expulsión de los inquilinos y a la posterior gestión del proyecto emprendido.

En un ejercicio comparativo, a propósito de la gestión de la Gran Propiedad, inicial o conformada por agregación de pequeñas parcelas, y tomando como referencia los casos reseñados, se pueden deducir consecuencias precisas que nos hagan comprender cómo se gestiona la Gran Propiedad en el proceso de construcción de la

ciudad, en nuestro caso, durante el siglo XX. Consecuencias que hacen referencia, entre otros aspectos, a las condiciones de partida, aquellas que tienen que ver con la expresión final y resultados, formales y de contenido, derivados del proceso de construcción histórico del artefacto en cuestión; cómo se procede, y qué mecanismos se utilizan, para proceder a la eliminación, desmantelamiento y vacío, de los mismos. Es el caso de los grandes contenedores urbanos que asumen su condición de servicios públicos, como el ferrocarril, o determinados equipamientos, mercados, instituciones de enseñanza, etc. El ejemplo del Pueblo Nuevo de Barcelona, nos ofrece el caso de propiedades que ya estaban unificadas, distinto de aquel otro, el del Barrio de Pozas de Madrid, donde fue necesario poner en marcha procedimientos específicos para unificar propiedades individualizadas. En este caso, se plantean otras cuestiones, no menos importantes, como son aquellas relativas al desplazamiento y relocalización de los residentes que, habitualmente, se resisten a abandonar su lugar de residencia.

Otro aspecto a subrayar es que, en ambos casos, si bien hubo una cierta resistencia por parte de la población residente, en Madrid, así como desde la oposición de la opinión pública contra del Plan de la Ribera, en Barcelona, las estrategias originalmente impulsadas por los agentes inmobiliarios-financieros interesados en su ejecución, se han, definitivamente, realizado. En Madrid, se produjo en un periodo de tiempo más limitado, mientras en Barcelona los principios que habían inspirado la posible apertura de la ciudad al mar, por parte del Plan de La Ribera S.A., han tenido lugar a partir de los grandes proyectos urbanos para las Olimpiadas de 1992 y, posteriormente, con el Plan 22@ de 2000. Las ciudades, por tanto, están estrechamente vinculadas con los intereses que exige el capital, ya que uno de sus propósitos es hacer del suelo, de todo tipo de categorías inmobiliarias, un producto intercambiable. Esto es lo que constituye la razón de ser que hace posible la materialización real de todo tipo de entidades urbanísticas, la ciudad entre otras, lo que traducido en otros términos significa moverse en terrenos económicos donde priman altas rentabilidades.

La gestión de la Gran Propiedad se decanta, atendiendo al caso que nos ocupa, desmantelando, para proceder a su reconversión, los artefactos que soportan, los cuales ejercen como contenedores de específicos procesos productivos, también, como servicios urbanos, equipamientos diversos. La estrategia del desmantelamiento-abandono, y la consiguiente revalorización inmobiliaria de las grandes propiedades, por parte de los actores implicados, incluyendo los que ejercen funciones públicas, tiene diferentes objetivos, según se trate del tipo de propiedad intervenido.

Dicha estrategia suele adoptar prácticas ya consolidadas en otros contextos, como es el caso del *urban renewal*, experimentado en USA, a partir de la década de los años 50 del siglo pasado, antecedente, pensamos, de las actuales operaciones de regeneración urbana (Álvarez Mora y Camerin, 2019). Ahora bien, estos mecanismos, actualmente se inscriben en una lógica neoliberal, por tanto, en el ámbito de una competencia internacional que es cada vez más intensa. Para ello, y según deducimos de los casos estudiados para este trabajo, el sector público suele intervenir procediendo al encargo de estudios previos de viabilidad, a propósito de los proyectos de reconversión que se emprenden, a arquitectos, o estudios especializados, de fama

internacional, siguiendo la fórmula del concurso internacional. De esta manera, se llevan a cabo grandes proyectos urbanos, dejando amplia libertad de acción al arquitecto, en una óptica de reproducción del capital que tiene como objetivo apropiarse de la plusvalía generada. En cualquier caso, el objetivo de los propietarios de los artefactos intervenidos, ya sean industriales, ferroviarios o militares, es obtener recursos para proceder a las reconversiones programadas. Por lo que respecta a las estaciones ferroviarias, por ejemplo, la plusvalía que genera sus propiedades no sirve tanto para financiar los programas de construcción de nuevas infraestructuras, cuyos altísimos costes implican la intervención estatal, sino para mejorar los servicios, el funcionamiento y el confort de las estaciones, así como dotarlas de aparcamientos o de otros equipamientos, o servicios, útiles a los usuarios, los cuales se ponen al día en la medida en que la operación emprendida implica su privatización final. Bien entendido que esto se produce cuando dichas reconversiones tienen por objetivo recrear, con otras características, el mismo servicio que se ha desmantelado, aunque modernizándolo para que siga ejerciendo como tal. Lo más habitual, sin embargo, es que la reconversión emprendida elimine el uso originario, justificando tal decisión por razones, se dice, de obsolescencia funcional. Pero, como ya lo hemos comentado, estas operaciones se expresan desde la condición del espacio que ofrecen como ámbito mixto, donde se acumulan, por yuxtaposición, una diversidad de funciones, siempre, de signo central. Esta es la razón por la cual las operaciones de reconversión no suelen eliminar, del todo, las funciones originarias que proporcionaban vida al artefacto desaparecido. Especial atención, en este sentido, a las estaciones ferroviarias. El caso de la reconversión sufrida por la Estación del Norte de Madrid, es un ejemplo de ello. La mayor parte de la superficie original que ocupaban sus antiguas instalaciones ha sido dedicada para construir una gran superficie comercial, delegando su función ferroviaria, que no ha desaparecido del todo, en el Metropolitano y en los trenes de cercanías. En cualquier caso, ya que estábamos hablando de la gestión de las plusvalías que generan estas operaciones, en el caso de la Estación del Norte no cabe ninguna duda que han sido recolectados por los beneficios que proporciona la intensa actividad comercial que allí se desarrolla. Todo lo que tiene ver con la modernización de los servicios públicos que se localizan en los restos de la antigua Estación del Norte, sobre todo, los de carácter ferroviario, como es el caso del Metropolitano y de los Trenes de Cercanías, han sido gestionados y financiados por el Estado en todas sus vertientes administrativas.

Más complicada es la situación de las propiedades militares. Desde el advenimiento del Liberalismo, a mitad del siglo XIX, comenzó a ser habitual la preocupación por hacer rentables, vendiéndolos o alquilándolos, los inmuebles vinculados con los Ministerios de la Guerra. La finalidad de tales acciones era obtener recursos financieros para la construcción de nuevos cuarteles, así como para la reparación de los existentes, dado el mal estado en el que se encontraban (Muro Morales, 1990: 270). Más de cien años después, a finales del siglo XX, varios autores, entre los cuales está Muro Morales (1990) y Mas Hernández (2003), coinciden en demostrar que el proceso de desmantelamiento-abandono-enajenación emprendido en los años 80 no es propiamente una novedad en el mundo occidental, sino que se remonta a la segunda mitad del siglo XIX, aunque se haya materializado en la ciudad, con formas,

protagonistas y resultados, diferentes. En referencia al Estado italiano, la venta de los activos militares, apoyándose en una diversidad de normativas, elaboradas a partir de los años 90, han obedecido a diferentes razones económicas. Los beneficios derivados de la cesión-venta de los activos militares deberían haberse utilizado para reducir la Deuda Pública del Estado, para fomentar las operaciones de reestructuración del aparato militar y, también, para destinarlos a las administraciones locales públicas involucradas en los procesos de reconversión (Camerin, 2021).

Las estrategias de los Estados, para dismantelar-abandonar las grandes propiedades industriales, ferroviarias y militares, han estado acompañadas por actitudes similares a las adoptadas por parte de las Administraciones locales. Estas últimas han encabezado, también, posturas que han incidido en la puesta en marcha de operaciones tendentes a provocar la desaparición y dismantelamiento del patrimonio heredado, posiciones compartidas, a su vez, por los sectores socio-profesionales. Lo inevitable, es decir la acción de dismantelar y abandonar bienes patrimoniales heredados, en el marco, decimos, de políticas urbanas neoliberales, se convierte en el punto de partida tendente a impulsar una nueva destinación de uso de los espacios industriales, estaciones ferroviarias e instalaciones militares. Todo esto se materializaba, ya sea manteniendo sus estructuras físicas, aunque negando su contenido funcional originario, o promoviendo su derribo para, en un segundo momento, impulsar la puesta en marcha de edificaciones que respondan a criterios arquitectónicos de carácter exclusivo para albergar, prioritariamente, actividades terciarias o viviendas de lujo. Las estrategias de reconversión de las grandes propiedades públicas, cuyos objetivos ocultan intereses, predominantemente, financieros, han acabado expresándose, entre otras cosas, mediante la construcción de lo que podríamos denominar como catedrales en el desierto, vacíos urbanos que apenas dejan resquicios para un uso colectivo y popular de los mismos. Son las nuevas áreas de centralidad que, paradójicamente, reniegan del centro como categoría socio-espacial que recrea el contenido más riguroso que identifica a lo urbano. En lugar de ciudad nos encontramos con actividades terciarias y su acompañante inseparable, la vivienda-apartamento de lujo, provocando impactos ambientales donde domina la gentrificación, deambulando, todo ello, por flujos económicos que supeditan lo público a lo privado, con las pérdidas que, en tal sentido, se producen por parte del sector público. La planificación urbana, generalmente hablando, ha estado al servicio, activa o pasivamente, de los intereses privados, impulsando un modelo especulativo, con escasos resultados medidos en términos de beneficios para la colectividad.

En el proceso de conformación de los tejidos urbanos, por último, se suelen excluir a las áreas militares. Éstas se conforman, por su condición estratégica, como áreas cerradas, incluso, desde un punto de vista físico, lo que quiere decir que obedecen a otra lógica que, en cierto modo, es ajena a la dinámica urbana propiamente dicha. Suelen ser puntos firmes e inmutables en el marco de un tejido urbano en continua transformación. En cualquier caso, esa condición no es una prerrogativa exclusiva de las grandes propiedades militares, aunque, en dichos ámbitos, se manifiesta de una manera más rigurosa. Este fenómeno suele ser, también, prerrogativa, aunque no de

manera tan rigurosa, de algunos conjuntos industriales, ferroviarios, a los que se les exige algún tipo de delimitación cerrada. Es el caso, por ejemplo, de los llamados parques industriales. De todas formas, las instalaciones militares están excluidas, o casi, de la dialéctica que anima las transformaciones urbanas, estando, por el contrario, más relacionadas con otro tipo de transformaciones, por ejemplo, con la mejora de la tecnología militar. Por esta razón, suelen condicionar las áreas que las rodean, constituyendo elementos de gran importancia para la lectura histórica de la ciudad. La lógica interna de estas propiedades no sólo es exclusiva y extraña a la lógica urbana, sino que, incluso, puede prevalecer sobre ella, por la fortaleza que presenta como asentamiento urbano singular. Eso se materializa al detentar singularidad como comando —es apropiado decirlo— y, sobre todo, por la disponibilidad de la propiedad de los suelos que están bajo su dominio, lo que constituye, casi siempre, el determinante, por excelencia, en el proceso de construcción de las ciudades.

Debido, precisamente, a su función, que es propiamente pública, es decir, al servicio de los intereses colectivos, las actividades que acogen estas propiedades se incorporan, con todo rigor, a la lógica de la producción capitalista. En otras palabras, no son propiedades llamadas a ejercer, en principio, una dinámica especulativa. A partir de la desregulación urbanística, que comenzó a producirse durante el último tercio del siglo XX, lo que no se pudo hacer, en el marco del modelo urbano identificado con la expansión cuantitativa, se pretendió, desde entonces, poner en marcha un nuevo modelo. Esta nueva dinámica interpretó interesadamente la contención cualitativa como alternativa a aquella, aunque desvirtuando su sentido original, ya que en lugar de apostar una ciudad igualitaria, impulsó, aún más, la segregación urbana desde la exclusividad de las zonas centrales. Y, todo ello, aprovechando la debilidad financiera y decisonal del Estado, con el objetivo de obtener altas rentas diferenciales, dependientes de la nueva destinación de uso de las antiguas propiedades públicas.

A partir de las últimas dos décadas del siglo XX, la transformación de las grandes ciudades europeas ha estado marcada, de manera significativa, por una actitud general hacia la creación de las condiciones básicas para que el capital inmobiliario-financiero pudiese apropiarse del suelo urbano estratégico para implementar grandes proyectos urbanos. El aparato político, por su parte, ha acompañado, por no decir que se ha sometido, a la lógica especulativa. En lugar de fortalecer el esquema jurídico y legal que garantizase una toma de decisión conforme con las necesidades de las ciudades y de los ciudadanos, la política ha permitido que el desarrollo urbano fuese realizado al margen de la lógica de una Planificación Urbana comprometida con los intereses de la mayoría.

3.4 La materialización de la Gran Propiedad en el marco de los procesos de renovación urbana

La Gran Propiedad no es, tan sólo, un hecho del que se parte, es decir, expresada desde el uso necesario que hacen de la misma aquellas actividades que exigen un gran consumo de suelo (como es el caso de las industrias, ferrocarriles, instalaciones

militares, etc.), sino que, a su vez, puede generarse por efecto de los procesos de renovación urbana. Ya hemos insistido en este tema, pero es nuestra intención destacarlo como un fenómeno que tiene una especial incidencia en el desarrollo de la ciudad. Se trata de constatar un hecho poco estudiado en nuestra disciplina. Que los procesos que animan la construcción histórica de la ciudad no sólo contribuyen a formalizar un nuevo modelo que permita comportamientos socio-espaciales alternativos, sean del signo que sean, sino que dichos procesos contribuyen a impulsar apropiaciones espaciales, en estrecha vinculación con las desposesiones correspondientes, y con el objetivo de hacer recaer el poder sobre la ciudad en manos de unos pocos. Tras la materialización de los procesos que nos ocupan, los que hacen referencia a la construcción-desmantelamiento-regeneración de ciertos artefactos urbanos, la ciudad se reparte entre menos, dispone de menos propiedades en la medida en que muchas de ellas se han concentrado, por exigencias del procedimiento seguido, por imperativos exigidos por la renovación emprendida, lo que da como resultado un poder sobre la ciudad restringido a unos pocos, aquellos que han gestionado los cambios emprendidos.

La Gran Propiedad, en efecto, es un producto que, en algunos casos, se ha ido generando por los propios procesos de renovación urbana. Es el caso, sobre todo, de los cambios urbanos que se producen motivados por la acción del capital comercial, es decir, por aquella fracción del capital interesado en la materialización de las grandes superficies de venta. Ya hemos comentado esta casuística, advirtiendo que este tipo de capital en suelo se gesta en la medida en que sus expresiones espaciales, las grandes superficies comerciales, necesitan ocupar una gran cantidad de suelo, así como localizarse en posiciones centrales. Todo ello, sobre todo, esa necesidad de posarse sobre grandes propiedades urbanas, requieren llevar a cabo agregaciones de pequeñas propiedades, mucho más cuando así lo exige una posición central, donde lo más habitual es la presencia de un sistema parcelario muy menudo, dividido en pequeñas parcelas.

Se nos puede argumentar que otros procesos de renovación urbana, que suelen ser, también, muy habituales, como es el caso de grandes propiedades, de partida, que se subdividen para formalizar, por ejemplo, complejos residenciales de lujo, contribuyen a todo lo contrario, a desagregar la Gran Propiedad. Esto es cierto, como, también, lo es el hecho que estas desagregaciones no pueden desvincularse del proceso, más general, que está impulsando la concentración de la propiedad en pocas manos. Queremos decir que, por lo que se refiere, sobre todo, a las dinámicas que suceden en los centros urbanos, que es donde se acumulan los procesos de transformación objeto de este trabajo, las renovaciones-regeneraciones emprendidas suelen constituirse como operaciones mixtas en las que se compaginan diversos productos inmobiliarios, siendo su denominador común conformar un tipo de producto espacial comprometido con la conformación de la centralidad. En dicha centralidad caben toda una diversidad de productos a consumir, desde el que se ofrece para ser percedero hasta la propia vivienda, estudio, oficina, etc., es decir, aquella que no es de consumo familiar, apostándose, en contrapartida, por el pequeño apartamento. Y todo ello, en la medida en que se ha partido de grandes propiedades cuya segregación ha podido ser necesaria, aunque sólo para conformar algunos de los componentes

espaciales del producto inmobiliario generado. Lo que no evita, globalmente, que no se haya producido una concentración de poder sobre el espacio.

3.5 La Gran Propiedad como propiedad pública

Una otra cuestión vamos a referirla a la vinculación, o no, de la Gran Propiedad con su condición de bien público. El problema no es que la Gran Propiedad sea predominantemente pública, sino que las propiedades públicas, en general, son grandes propiedades urbanas, ya que los servicios que acogen, por dicha condición, consumen una gran cantidad de espacio. Como ha subrayado Italo Insolera (1989: 668-669), en el periodo posterior a la unificación del Estado italiano, se comprueba que las grandes áreas urbanas destinadas a asentamientos militares, de propiedad del Estado, constituyen grandes extensiones, tanto en valores absolutos como en relación con las ciudades donde se integran²².

Por lo que respecta a las instalaciones ferroviarias, podemos decir, en términos generales, que se asentaron, en sus inicios, sobre suelo público que el Estado puso a su disposición para emprender la actividad que se les había sido confiada en régimen de concesión. Al final del proceso, que coincide con su desmantelamiento y relocalización, dichas empresas retuvieron el suelo que poseían, iniciando, en base al mismo, procesos de transformación, de regeneración urbana, actuando como auténticos propietarios privados. No olvidemos que los ferrocarriles, en principio, fueron concesiones que el Estado, con condiciones muy ventajosas, otorgó a empresas concretas.

En cuanto a las industrias, si bien muchas se asentaban, en sus orígenes, en suelos privados, la crisis de 1973 desencadenó un proceso de reestructuración de los sectores manufactureros que supuso su gestión por parte del Estado, el cual financió su reforma, incluso, su reconversión, para otros usos. Esto es lo que ha sucedido a muchas de las industrias que se encontraban en el territorio de la Ría de Bilbao, por ejemplo, en el sector de Abandoibarra y en los terrenos que pertenecían a los Altos Hornos de Vizcaya (Camerin y Álvarez Mora, 2018: 133-136).

Podemos decir, en general, que las estaciones ferroviarias, industrias e instalaciones militares, se caracterizan por desarrollarse en grandes artefactos urbanos, asentados en considerables extensiones de espacio abierto, gozando, hoy día, del privilegio de estar localizadas en zonas centrales, al menos, en lugares equipados y dotados de infraestructuras. Características éstas que, una vez puesto en marcha el proceso de desmantelamiento-abandono, cualifican a estas propiedades

²² De hecho, según el historiador italiano, se debería investigar sobre una hipótesis, es decir que, en el período inmediatamente posterior a la Unificación, no hay actividad en las ciudades italianas de tamaño tan extenso como la actividad militar. Las hectáreas para la industria, las hectáreas para educación, las hectáreas de equipamiento deportivo, aunque de relevante dimensión, deberían ser inferiores a las hectáreas de los asentamientos militares. En particular, el Ministerio de Defensa es uno de los mayores grandes propietarios en Europa: en España al 2013 habían 1.046 instalaciones, que ocupan una superficie de 134.677 ha, el 0,266% de la península (S. F., 2013: 18); en Francia las propiedades militares cubren 329.431 ha, el 0,512% de la superficie territorial estatal (Trucy y Boulaud, 2010); en Italia 78.305 ha, correspondiente al 0,411% de la superficie nacional (Pinotti, 2006: 20); en Reino Unido 227.199 ha, el 0,937% de la superficie total (Ministry of Defence, 2011: 6).

como áreas de oportunidad muy significativas de cara a la definición, e implementación, de estrategias urbanas de gran alcance.

En los procesos de regeneración urbana, las grandes propiedades públicas constituyen un recurso de alto potencial estratégico para hacer frente, entre otras, a cuestiones urbanas relativas a la reducción del consumo de suelo, al aumento de la dotación de espacios públicos abiertos, sin olvidar su disponibilidad para proponer áreas para la construcción de viviendas públicas y, en general, para dotaciones urbanas y servicios para la comunidad. Todo esto impone nuevas responsabilidades a los sujetos públicos implicados a propósito de una mejor (re)utilización de las propiedades que disponen, teniendo en cuenta, sobre todo, sus características intrínsecas y el contexto urbano, social y económico, en el que se insertan. A pesar de este potencial, es preciso señalar que, con frecuencia, el Estado actúa, en estos casos, como si fuese un propietario privado, sobre la base de parámetros técnicos y financieros autónomos. Comportamiento con las propiedades públicas que posee y que transmite a aquellas otras administraciones, locales o regionales, a las que insta para que actúen de la misma manera. Efectivamente, con la finalidad de disminuir, en parte, la enorme deuda pública que el Estado, u otras administraciones, acumulan año tras año, la lógica que han desarrollado ante este hecho, ha sido vender sus propiedades, revalorizándolas desde el punto de vista inmobiliario a través de un procedimiento que no atiende a una forma de control democrático y que suele superponerse a la disciplina urbanística. Generalmente, potenciándolo mediante la promulgación de leyes *ad hoc*, estableciendo que los usos de suelo previstos en el Plan General de Ordenación Urbana pueden ser modificados, derogando determinaciones aprobadas en sus inicios. Substancialmente, la reconversión de grandes propiedades públicas ha fomentado la apropiación privadas de bienes colectivos: el capital financiero-inmobiliario, de hecho, se ha apropiación del valor creado colectivamente, históricamente, en el lugar con el que se identificaba la función pública allí ejercitada. Queremos decir con esto que la regeneración urbana, que se impulsa a partir de propiedades públicas, se ha hecho realidad desde la apropiación privada de que ha sido el patrimonio construido²³. Así como las primitivas intervenciones de renovación urbana, que tomaron, y siguen tomando, como objeto de transformación el espacio de los centros históricos, se han presentado, históricamente, como intervenciones conflictivas, por los efectos sociales que impulsaban, aquellas otras, enmarcadas en procesos de regeneración urbana que afectan a grandes propiedades públicas, esconden —y se basan— en un discurso ideológico y consumista que se justifica apoyándose en el hipotético estado de ruina, degrado o infrautilización, en el que se encuentran los bienes intervenidos, conformando paisajes contradictorios con su razón de ser histórica, lo que, se dice, no contribuye a un desarrollo sostenible.

²³ Por patrimonio construido se entiende, según el enfoque de Álvarez Mora, una categoría socio-espacial en la que confluyen toda una serie de componentes que permiten naturalizarla como producto vinculado a un quehacer histórico, a un contexto social concreto [...] un producto social contextualizado históricamente. Los bienes patrimoniales son productos históricos y como tales revelan, también, la sociedad a la que pertenecen, mostrándose, a través de su proceso específico de elaboración material, su naturaleza histórica más precisa (apuntes propios derivados de los coloquios con Alfonso Álvarez Mora, febrero de 2018).

A modo de ejemplo, en Italia se remite a una gestión peculiar del patrimonio inmobiliario público perteneciente al Estado y, en general, a todas las Administraciones públicas, para ejercer su función administrativa en el territorio. Según Gaeta y Savoldi (2013), en el contexto italiano, donde no faltan instrumentos jurídicos y de competencias técnicas, no se es consciente del gasto que genera la gestión del patrimonio público, en contra de su concepción como una posible fuente de riqueza económica, ambiental y cultural, con un potencial oculto si se administra correctamente. El proceso de abandono-enajenación-venta constituye una renuncia definitiva a una correcta gestión del territorio administrado, con respeto a la nueva destinación de uso de las grandes propiedades, incluso social y económicamente hablando.

En Italia, a partir de finales de la década de los 80 del siglo XX, las estrategias de acción, para promover operaciones de reutilización de las grandes propiedades públicas, han estado marcadas por una producción normativa impulsiva, debido a la cual, instrumentos y procesos, han sido progresivamente cumplimentados o sustituidos por otros. Además, las operaciones emprendidas han abordado la cuestión desde un enfoque predominantemente financiero, sin una conexión con las políticas de gestión urbana, con las vinculadas a la producción del conocimiento, ni con las relacionadas con el territorio al que pertenecen los bienes intervenidos. En este contexto, cabe destacar que la gestión de las grandes propiedades públicas y, en general, de los bienes públicos, no puede obedecer, exclusivamente, a la lógica del beneficio más inmediato. Cualquier hipótesis de venta debe, primero, pasar por una cuidadosa ponderación de la existencia de un interés público, desde la preservación del bien que se trate, para asignarlo a la misma Administración Pública o, en general, a la comunidad. Esto requiere un alto nivel de conciencia acerca de las necesidades económicas y sociales que demanda un territorio, por lo que la cesión debe ser una especie de último recurso, la extrema ratio que queda después de considerar todas las otras alternativas. Sin embargo, los intereses especulativos del capital se aprovechan de las debilidades de los actores públicos para realizar sus intereses.

4 PROCESOS QUE SE SUCEDEN EN EL USO DE LOS ARTEFACTOS URBANOS QUE CONTIENE LA GRAN PROPIEDAD: CONSTRUCCIÓN, ABANDONO Y REGENERACIÓN

El régimen es un régimen democrático, pero esa aculturación, la homologación que el fascismo no acertó en absoluto a obtener; el poder de hoy, que es el poder de la sociedad de consumo de masas, en cambio, ha podido conseguir un éxito perfecto.

[. . .]

el verdadero fascismo es exactamente este poder de la civilización de consumo que está destruyendo Italia, y esto ha sucedido tan rápidamente que nosotros no nos damos cuenta, ha sucedido en estos cinco, seis, siete, diez años pasados... ha sido una especie de pesadilla en la cual hemos visto a Italia destruirse alrededor de nosotros, a desaparecer. Ahora, despertando, quizás, de esta pesadilla, y mirando a nosotros alrededor, notamos que no hay nada más que hacer.

Brunatto (1974). Io e Pasolini - La forma della città. Io e... series, RAI Italian Television (<https://vimeo.com/99520799>)

4.1 Planteamiento de partida

Partimos de la hipótesis que contempla unos fundamentos metodológicos según los cuales el proceso de construcción de la ciudad se descompone en tres fases, estrechamente vinculadas entre sí: construcción-desmantelamiento-regeneración.

Con la finalidad de abordar el proceso de construcción de la ciudad europea, durante el último tercio del siglo XX y principios del siglo XXI, a partir del papel ejercido por la Gran Propiedad, la que se refiere, en particular, al capital Industrial-propietario de suelo, ya sea de carácter específicamente industrial, ferroviario, incluso, militar, se han establecido tres momentos referidos a otros tantos procesos que han afectado al proceso de construcción de las ciudades:

a) Primer momento. Para entender la ciudad de hoy resulta imprescindible analizar la producción histórica de los grandes artefactos urbanos antes mencionados, es decir, las grandes industrias, las estaciones ferroviarias y las instalaciones militares. Se trata de actividades que necesitan de la Gran Propiedad para materializarse como tales. Resulta necesario, en este sentido, explicar cómo se materializan estos grandes artefactos, cómo se producen, es decir, su construcción como objetos que demandan una Gran Propiedad para realizar su función específica.

b) Segundo momento. Su desmantelamiento-vaciamiento en el marco del proceso de desposesión-apropiación de la Gran Propiedad que representa. Se trata de analizar, críticamente, cómo se elabora una estrategia que va a procurar el vaciamiento, o la obsolescencia, de las instalaciones, hasta entonces, en uso, lo que se manifiesta mediante un proceso de desposesión-apropiación por parte de otros agentes inmobiliarios que no tienen nada que ver, salvo algunas excepciones, con los originarios.

c) Tercer momento. La reconstrucción-regeneración, de las grandes propiedades ya desmanteladas, para lo cual se formulan toda una serie de proyectos urbanos, en el marco de esos procesos concretos de regeneración urbana.

En suma, se trata de establecer lo que distingue a cada uno de estos procesos, concibiéndolos como fases distintivas de proceder inmobiliarios específicos. Cada uno puede obedecer a los diferentes rendimientos económicos que se derivan de la propiedad del suelo afectada, a las exigencias, en suma, del capital inmobiliario. Aunque son fases indistintas, conforman un proceso encadenado que define la construcción-obsolencia-regeneración de unos bienes urbanos que constituyen herencias patrimoniales específicas. Al final, estos bienes son puestos en valor por operadores privados.

Es necesario insistir, sobre todo, en la fase intermedia, aquella que se concreta en el proceso de desmantelamiento-vaciamiento de estas grandes propiedades. Parafraseando a Pasolini, *el verdadero fascismo es exactamente este poder de la civilización de consumo que está destruyendo Italia [...] una especie de pesadilla en la cual hemos visto a Italia destruirse alrededor de nosotros, a desaparecer*, interpretamos cómo quiere poner énfasis, por lo que se refiere a los tres momentos establecidos, en esa fase destructiva, semejante al desmantelamiento que reseñamos, como momento fundamental para entender el proceso de construcción de la ciudad, sobre todo, en los años finales del siglo XX.

De hecho, es a través del mecanismo de desposesión-apropiación cómo se han puesto las bases de los nuevos proyectos urbanos que han forjado un tipo de ciudad que es extensible al contexto europeo capitalista, ciudad que reniega de su pasado para supeditar su nueva forma a los artefactos físicos concebidos según los estándares de la sociedad de consumo de masa.

Los estudios llevados a cabo sobre las instalaciones industriales, ferroviarias y militares, ubicadas en grandes propiedades de suelo urbano, no han subrayado, sin embargo, esta importancia, centrándose prevalentemente en la primera y la tercera fase, es decir, tratando, únicamente, su construcción y regeneración final, sin entender que el proceso de desmantelamiento constituye un fenómeno inmobiliario más. Una de las aportaciones fundamentales de este trabajo, en este sentido, es enfatizar en el segundo de los procesos mencionados, aquel que se refiere al desarrollo de los mecanismos que hacen posible el abandono y desmantelamiento de la Gran Propiedad.

Lo importante, según nuestro punto de vista, es investigar en torno al proceso histórico de construcción de la ciudad europea teniendo en cuenta esos tres momentos por los que pasa la consolidación de la Gran Propiedad, entendida, decimos, como capital en suelo. Una vez establecidas las pautas y las implicaciones, de cada uno de dichos momentos, en el espacio urbano, hay que comprender la especificidad del desarrollo de la ciudad en su estrecha relación, en nuestro caso, con las grandes industrias y las estaciones ferroviarias, también, con las instalaciones militares.

Se analiza, en este sentido, y a manera de ejemplo, el barrio del Poblenou en Barcelona, así como las operaciones de regeneración a lo largo del recorrido de la Ría de Bilbao. Éste último caso representa uno de los ejemplos más emblemáticos en el que las instalaciones industriales han ido ocupando, históricamente, un suelo cuya desafectación como tal se ha presentado como un proceso inmobiliario específico. Estamos ante un fenómeno de apropiación socio-espacial que, en cierta manera, ha definido el desarrollo de la ciudad desde el siglo XIX hasta los años 80 del siglo pasado. El caso de las regeneraciones urbanas emprendidas en diversos ámbitos del Poblenou, Barcelona, y de la Ría de Bilbao, es típica de sectores urbanos golpeados por el abandono industrial y ferroviario, y cuya transformación ha contribuido a crear una segregación socio-espacial rigurosa. Esta ruptura, verificada en distintas realidades urbanas europea, como muestran los casos de las ciudades españolas de Barcelona, Bilbao o Madrid, entre otras, se observa, también, en grandes capitales industriales italianas, como Génova, Milán y Turín (Oliva, 1988)²⁴, donde las grandes propiedades de suelo posindustriales han potenciado los intereses que se derivan del modo de producir ciudad que demanda, y exige, el capital.

4.1.1 La producción de la ciudad como resultado de la dialéctica construcción-desmantelamiento-regeneración que identifica el comportamiento de la Gran Propiedad

La metamorfosis de la Gran Propiedad, los cambios formales, funcionales y de contenido, en los que se ve involucrada, atienden, en última instancia, a los procesos de producción-reproducción del capital en suelo que se identifican, sobre todo, con las dinámicas urbanas que afectan a la ciudad construida, con especial énfasis en sus lugares centrales. Es en estos lugares, en efecto, donde dicho capital en suelo se reproduce en la medida en que se desarrollan las rentas diferenciales (Vieille, 1973 y Lipetz, 1974). Tomando en consideración algunas cuestiones planteadas por Campos Venuti, a propósito del comportamiento de las ciudades atendiendo a la producción de rentas derivadas del uso del suelo, es decir, en el marco del modelo urbano de la renta del suelo, el recorrido histórico que proponemos para identificar los procesos que definen los cambios operados en la Gran Propiedad, pensamos que adquieren todo su sentido. Siguiendo dichas consideraciones, los procesos de producción-reproducción del capital en suelo, de la Gran Propiedad, se pueden entender a través de la manifestación de específicas transformaciones morfológicas consecuencia de la dialéctica que anima el proceso de construcción de la ciudad desde la confrontación entre espacios centrales y espacios periféricos. En el marco de dicha confrontación, la ciudad se ve sometida a unos cambios genéricos que afectan a su conjunto, que puede manifestarse, de manera similar, en todas y cada una de las ciudades que obedecen al modelo urbano de la renta del suelo. Cambios genéricos que se expresan, decimos, en su globalidad espacial, sobre todo, en lo que refiere a sus aspectos cuantitativos, es decir, a la cantidad de ciudad que se produce. En cierta medida,

²⁴ En particular, como relata el apartado 7 Transformaciones urbanas del informe Rota para la ciudad de Turín, a partir de la década de 1970 se han abandonado 10 millones de metros cuadrados de áreas industriales (alrededor del 18% del territorio municipal). Entre 1995 y 2015 la mitad de estos terrenos (5 millones) se ha reconvertido en nuevos espacios para viviendas, comercios y servicios, con más de 60 documentos urbanísticos aprobados (Urban Center Metropolitano, 2016: 45).

estos cambios genéricos representan un aspecto del desarrollo urbano que identifica a las sociedades europeas occidentales. Otro tipo de cambios, los que podemos llamar como cambios específicos, determinan, también, el carácter de la ciudad, su forma y contenidos. Sin embargo, en esta ocasión, no tanto en su aspecto dimensional como entidad total, sino por lo que se refiere a aspectos cualitativos que se van incorporando a su desarrollo desde las transformaciones que protagonizan sus lugares centrales, aquellos donde se desarrollan lo que hemos llamado como rentas diferenciales. Ambos pueden ser explicados a través de casos específicos que, a su vez, remiten a una situación global que se observa en las ciudades donde la renta del suelo urbano ha jugado un papel fundamental en el proceso de construcción-obsolescencia-reconstrucción de aquellos artefactos que requieren de la Gran Propiedad para desarrollar sus específicas funciones en la ciudad.

Los procesos de construcción, obsolescencia y regeneración determinan la morfología de la ciudad, entendida tanto en sus componentes formales como en sus aspectos sociales y económicos. Por lo que respecta a los aspectos sociales, la construcción de concretos artefactos urbanos, los que requieren grandes cantidades de suelo urbano, contribuye a crear un tejido urbano indiferenciado, participando, con eficacia, a crear las condiciones que hacen posible la vida urbana, es decir, la esencia del habitar. Sin embargo, cuando dichos artefactos entran en decadencia, degenerando en vacíos urbanos, tras el proceso de obsolescencia vivido, el tejido urbano resultante, derivado de los deshechos funcionales a los que se ha desembocado, se ve sumido en un proceso de transformación del que se requiere un nuevo equilibrio. Ahora bien, dicho equilibrio puede interpretarse como una nueva forma de expresarse el poder sobre el espacio, si atendemos a los objetivos que prioriza el capital, es decir, hacer de los procesos de regeneración urbana la expresión de los nuevos espacios de renta. También podemos interpretarlo desde la óptica que nos apunta Campos Venuti cuando nos habla de lo que él llama libertades urbanas (Campos Venuti, 1971: 7). Con este concepto, Campos Venuti está planteando un equilibrio real, ¿de clase?, aquel que responde a los intereses de los sectores sociales más populares. En el marco de dicho equilibrio, la ciudad se ordena para que esté dotada, de manera indiscriminada y extendida a todo su territorio, de los servicios básicos que necesita su población: centros escolares, centros de salud, zonas verdes, centros sociales, comercios, transporte público, etc. Estas libertades urbanas, recrean, por tanto, la sociedad del bienestar para que cada persona pueda satisfacer sus necesidades primarias, sus exigencias sanitarias, su formación escolar y académica, además de disfrutar del tiempo libre a través de actividades culturales, recreativas y religiosas.

En contra de estas posibilidades y presupuestos que retratan una ciudad equilibrada, los procesos de vaciamiento y regeneración contribuyen, por el contrario, a poner otro tipo de bases. Es decir, no para garantizar la libertad de toda la ciudadanía para disfrutar de las actividades que ofrece una ciudad, sino para promover una ciudad diferenciada, en la que los ciudadanos tienen menos posibilidades para elegir su estilo de vida. Este nuevo equilibrio urbano diferenciador, valga la contradicción, está determinado por las exigencias derivadas de la evolución de la sociedad capitalista, de la sociedad de consumo que lleva en sus entrañas. Su

objetivo no es otro que realizar los beneficios que se derivan de las dinámicas que hacen posible los espacios de renta en su doble versión. Es decir, de rentas absolutas o rentas diferenciales, ya se apliquen a los ámbitos periféricos, en su calidad de nuevas incorporaciones espaciales al conjunto de la ciudad existente, o a las transformaciones que operan en sus lugares centrales, es decir, a los procesos de regeneración urbana. Todo ello contribuye a la creación de una sociedad de masas marcada por una brecha profunda que separa a ricos de pobres. Las contradicciones sociales y económicas de la sociedad capitalista se han trasladado a la morfología de la ciudad, marcando sus diferencias de contenido, todo ello, a través de una superposición de factores contradictorios que obligan a los residentes a tener menos posibilidades para escoger cómo vivir su vida en el hábitat urbano que les corresponde.

El resultado no puede ser más evidente. A través de la materialización de todos estos procesos se ha pasado de una ciudad relativamente homogénea y equilibrada, sobre todo, desde su composición morfológica, es decir, de un hábitat urbano sedimentado, donde aquellas libertades urbanas se adelantaban al pensamiento reivindicativo de Campos Venuti, a un nuevo marco urbano donde dichas libertades han dejado de expresarse. Los procesos de regeneración urbana están contribuyendo, en este sentido, a la producción de ámbitos urbanos para usuarios, o residentes, privilegiados a costa de la población más débil que ha sido desterrada a las periferias más alejadas, siguiendo la *ley*, nos dice Campos Venuti, *por la que el beneficio privado es directamente proporcional al perjuicio ocasionado a la colectividad* (Campos Venuti, 1971: 11).

Vemos, ahora, el significado que encierran cada uno de estos procesos, así como la estrecha relación que los vincula y los hace interdependientes. Nos estamos refiriendo a la producción-construcción, obsolescencia-vaciamiento, y regeneración urbana, como procesos inmobiliarios que realizan, explican y nos permiten entender, la construcción histórica de la ciudad. Al concebirlos como fases distintivas, aunque inseparables entre sí, constituyen otras tantas maneras de entender los diferentes procesos inmobiliarios que operan en la ciudad, apoyándose entre sí y debiéndose unos a otros. Cada uno de ellos obedece a los diferentes rendimientos económicos que se derivan de la propiedad del suelo afectada, a las exigencias, en suma, del capital inmobiliario. Aunque son fases indistintas, conforman un proceso encadenado que define, a través de la sucesión construcción-obsolescencia-regeneración, las claves para entender la producción de la ciudad y el papel que en ello adquieren los bienes urbanos concebidos como herencias patrimoniales que, al final, son puestos en valor por operadores privados.

4.1.2 La producción-construcción de grandes artefactos que necesiten grandes propiedades urbanas

En un primer momento, asistimos al original proceso de construcción que afecta a un ámbito urbano determinado. Se trata del proceso de construcción específico de aquellos fragmentos de ciudad identificados con instalaciones urbanas que demandan una Gran Propiedad para hacer posible su materialización real. Es lo que, en un sentido general, podemos llamar producir ciudad. En nuestro caso, se trataría, por

ejemplo, de la construcción de los primeros complejos industriales, muchos de ellos, ubicados en contextos urbanos consolidados, incluso en zonas centrales. También es el caso de las primeras estaciones ferroviarias, equipamientos y servicios urbanos de todo tipo, incluso, apelando a uno de nuestro objeto de estudio, instalaciones militares, etc. Obsérvese que estamos destacando aquellas categorías constructivas de índole pública, es decir, componentes urbanos que procuran la existencia de la ciudad como entidad colectiva. De ahí que hagamos recaer sobre dichos elementos la responsabilidad de producir ciudad.

Dichas componentes urbanas públicas constituyen, a su vez, manifestaciones concretas de un capital en suelo, independientemente que su gestión recaiga sobre entidades privadas o públicas, ya que todas esas actividades necesitan de una gran cantidad de suelo para desarrollar sus específicos, y diversos, procesos de producción. Estamos en una fase del proceso de construcción de la ciudad en el que se está consolidando el espacio urbano en origen, la ciudad como entidad colectiva que acoge el proceso de producción material que hace posible su existencia. Para ello, nos remontamos, prioritariamente, a lo que se suele denominar, en el marco de la disciplina, como ciudad moderna, es decir, la ciudad del capital, la ciudad burguesa, cuyos cimientos comienzan a elaborarse a partir, sobre todo, de la segunda mitad de siglo XIX y principios del XX. En esta primera fase, la ciudad se está consolidando como un producto social, el cual está condicionado por las formas de producir que identifican a la formación social en la que se integra y a la que debe su razón de ser, ya que, no olvidemos el "Prefacio a la contribución, a la Crítica de la Economía Política" de Marx, *las sociedades se distinguen no por las cosas que producen sino por cómo las producen*. Es por esta razón por lo que el análisis del proceso de producción de todos estos artefactos proporciona una primera interpretación de la ciudad desde el papel ejercido por dichos artefactos urbanos en su configuración socio-espacial. Interpretar la ciudad, por tanto, desde la particularidad espacial de hechos históricos concretos. En un primer momento analizamos, pues, la formación de episodios espaciales construidos sobre la Gran Propiedad.

Es importante subrayar que un artefacto urbano, como el que representan las instalaciones ferroviarias, industriales, militares, etc., está íntimamente relacionado con hechos que afectan a la construcción específica de la ciudad, a su proceso de producción. Lo que quiere decir que la ocupación de un territorio, por una diversidad de actividades específicas, va a condicionar otros procesos que serán consecuencia de las interrelaciones que se produzcan entre las funciones urbanas que desarrollan en marco de su hipotética individualidad. La presencia del ferrocarril, por ejemplo, proporciona una oportunidad para las instalaciones industriales, incluso, para las militares, impulsando aquellas otras que hacen referencia, en general, a la producción inmobiliaria. Se trata, en síntesis, de destacar las relaciones existentes entre la ocupación de un territorio, por parte de una diversidad de instalaciones urbanas, y la respuesta histórica que se deriva de dicha implantación, producto de las distintas formas de utilización del espacio limítrofe con las mismas. Tratamos de explicar, en este sentido, cómo el desarrollo urbano está condicionado, en su origen, por un elemento generador, habitualmente, un artefacto de uso colectivo, ya sea de gestión pública o privada, con capacidad, eso sí, para condicionarlo, estableciendo una

determinada especialización funcional que recrean unas formas de hacer ciudad que responden, a su vez, al contenido del grande artefacto en cuestión. Es en este sentido cómo establecemos una relación muy estrecha entre la particularidad de un hecho vinculado con la presencia de una Gran Propiedad, sobre la que se desarrolla una actividad urbana necesitada de la misma, y la comprensión global del proceso de construcción de la ciudad.

El papel de las grandes propiedades, en un ámbito urbano concreto, depende del tipo de función al que son asimiladas, de la configuración morfológica del lugar en el que se asientan, de las decisiones político-administrativas tomadas a tal efecto, así como de las relaciones que se producen entre entes territoriales responsables de su presencia en el territorio, sin olvidar los agentes-actores involucrados en su gestión y consumo. De todas maneras, la realización de las funciones urbanas vinculadas con grandes propiedades tiene un papel relevante en la colonización de su espacio inmediato, incluso, puede contribuir, de manera significativa, a segregar el espacio que ocupan, y ello, no sólo desde su vertiente funcional, también, social.

En esta primera fase, en la que se lleva a cabo el proceso de producción del ente ciudad, asistimos a la transformación territorial de los entornos urbanos contiguos a los artefactos allí localizados. En primer lugar, a nivel de barrio, ya que el capital en suelo de las grandes propiedades fomenta el desarrollo de nuevas actividades, incluso, modificando usos residenciales en origen para adaptarlos, instrumentalizándose procesos de invasión-sucesión, a otro tipo de actividades confluentes con las que han ejercido como colonizadoras espaciales, creando nuevas relaciones con el ambiente circunstante. En segundo lugar, a nivel del conjunto de la ciudad, ya que las grandes propiedades se manifiestan como ámbitos específicos que crean valores de uso diferentes, influyendo en procesos de zonificación derivados de su presencia en la ciudad. De hecho, las grandes propiedades adquieren una cierta especificidad, condicionando la funcionalidad de los lugares donde se integran, lo que se concreta no sólo por la presencia, en sí, de dichos artefactos urbanos, sino por su decisiva influencia en la conformación de nuevos desarrollos espaciales.

La presencia del ferrocarril, sobre todo, la de sus Estaciones, como terminales de intercambio de personas y mercancías, ha condicionado la implantación industrial y militar²⁵, aparte de todas aquellas otras actividades relacionadas con la producción material y social que hace posible nuestra existencia. En referencia a estas dos actividades que resaltamos, la industrial y militar, hay que subrayar un comportamiento diferente por lo que se refiere a su implantación y a los efectos que se derivan de la misma.

Los asentamientos industriales, por un lado, requieren la presencia de una mano de obra que, por cuestiones de economía de medios, tiende localizarse en régimen de continuidad con aquellos. El proceso de industrialización, desde sus orígenes, se ha desarrollado en estrecha coexistencia con la clase obrera, identificándose, generalmente, residencia obrera con espacio industrial. Y ello, no sólo por la ausencia de medios específicos de comunicación que auxiliasen a dichos sectores sociales en

²⁵ Las estaciones, estableciéndose al principio en la periferia de las ciudades, obedecían a la estrategia militar de las plazas fuertes (Ministerio de Cultura: 1980: 75).

sus necesidades de movilidad, sino, sobre todo, por identificar su espacio social con los sectores más marginales. Se trata, en suma, de una medida política que emana del poder establecido, lo que genera desarrollos urbanos donde se concentran esos sectores sociales que se vinculan con la actividad industrial, expresándose mediante periferias obreras a manera de cinturones rojos (Álvarez Mora, Palomar y Sánchez Rodenas, 1980: 147).

Por lo que se refiere a los asentamientos militares, al reunir, en un mismo espacio, acuartelamientos, arsenales, depósitos de armas y municiones, incluso, viviendas para los allí asentados, necesitan, entre otros servicios, de la existencia de nodos ferroviarios para el transporte de los soldados, vehículos de combate, material armamentístico, etc. La actividad militar demanda la disponibilidad de cierto tipo de materiales y de suministros, lo que, en cierta manera, exige la disponibilidad de una red a escala local, también, de alcance territorial amplio, incluso, de índole regional, lo que, en cierto modo, configura una de las bases económicas sobre la que descansa, y de las que se sirve, la ciudad (Mas Hernández, 2003: 95). Asentamientos concretos, como es el caso de los arsenales, han contribuido al desarrollo del entorno donde se ubican, impulsando, por efecto de "economías de aglomeración" (Remy, 1966), otros centros de producción, los cuales se han perfilado como generadores de empleos especializados. A modo de ejemplo, las fábricas militares siempre han tenido una influencia indirecta en otras industrias metalúrgicas, necesitando de una cooperación recíproca para mantener una mayor producción militar.

4.1.3 Estrategias de vaciamiento y proceso de desposesión

Dichos artefactos urbanos, ya sean contenedores de equipamientos, servicios ciudadanos, o actividades, en general, que generan riqueza, se asientan en la ciudad porque se benefician de las economías de aglomeración que se produce en aquellos ámbitos multifuncionales donde se reúnen una diversidad de procesos productivos. Son las exigencias del capital, motivadas por desarrollos tecnológicos, modernización de los sistemas productivos anticuados, obsoletos, funcionalmente hablando, en el marco, todo ello, de crisis coyunturales que acaban abriendo el camino hacia nuevas formas de explotación, las que impulsan el abandono, vaciamiento, reconversión o relocalización, de dichos artefactos, ya sean industriales o similares, contribuyendo, con ello, a la transformación, por regeneración, de los lugares donde se localizan. Por esta razón, este tipo de instalaciones, consumidoras de grandes extensiones de suelo urbano, de grandes propiedades, abandonan la ciudad, los ámbitos estratégicos con los que se identifican, para relocalizarse, en el mejor de los casos, en otros espacios dotados, también, de cierta estrategia empresarial de la que el Planeamiento Urbano se ha encargado de ordenar. También se esgrimen aquellas otras razones que tienen que ver con la baja rentabilidad que desarrollan dichas actividades en relación con las que podría emprenderse apostando por otros artefactos vinculados, en esta ocasión, como procesos productivos de tipo inmobiliario, es decir, con la producción de espacios de renta. De esta forma, un determinado elemento construido que no ofrece una rentabilidad adecuada a la situación estratégica que detenta, desde un punto de vista espacial, mucho más, cuando está asentado en una Gran Propiedad, se procede a su desmantelamiento, abandono, incluso, a arruinarlo, para forzar, en suma, su

reconversión. Dicha baja rentabilidad, sin embargo, no es tanto el motivo fundamental que fuerza al cambio, como las nuevas perspectivas económico-financieras que van a permitir recrear un nuevo espacio de renta sobre los despojos de aquellos bienes que han dejado de ser útiles desde el punto de vista del capital. Bien entendido que esta baja rentabilidad que se le asigna al elemento construido que, como consecuencia de ello, va a ser desmantelado y abandonado, se enmarca en un proceso vinculado con otras maneras de entender la promoción inmobiliaria. Producir ciudad, en este sentido, no sólo se manifiesta en su concreta construcción material, sino en aquellas otras situaciones en las que se está procediendo a una estrategia de desmantelamiento de lo existente. Para implementar una práctica semejante, en efecto, se movilizan agentes inmobiliarios específicos cuya misión es vaciar de contenidos aquellos elementos construidos de los que se requieren, sobre todo, los espacios sociales que recrean su condición de lugares estratégicos propicios para emprender un proceso de apropiación-reapropiación espacial de clase. Apropiación que se realiza en la medida en que así lo exige la necesidad de crear nuevos espacios de renta que fortalezcan la ciudad segregada.

Tras la materialización de un determinado artefacto urbano, el cual asume la realización de una actividad específica, ya sea de índole económica o social, asignándose un nivel en el desarrollo de la renta que se le exige, una vez que dicha renta comienza a no producir los beneficios esperados, el mantenimiento del contenedor que la acoge entra en crisis. Dicho artefacto, mucho más si se identifica con una Gran Propiedad, comienza a ser objeto de una práctica inmobiliaria concreta consistente en impulsar un proceso de vaciamiento de su contenido funcional. Proceso que se lleva a cabo en la medida en que se argumenta a propósito de la inadecuación de la función que ejerce, la cual, se dice, no se corresponde con las necesidades propias de la sociedad postindustrial²⁶, en el caso de las instalaciones militares, con la Post-Guerra Fría. Sin embargo, la producción del deshecho, argumentado por obsolescencia funcional, esconde, como hemos indicado, razones especulativas. Son las grandes expectativas del capital inmobiliario-financiero, en efecto, las que impulsan estos procesos de obsolescencia-desmantelamiento-vaciamiento²⁷. Y, todo ello, frente a las posibilidades que ofrecen determinadas áreas urbanas que, en su origen, se ubican en lugares que han dejado de ser rentables si en ellas perduran costumbres tradicionales, no así si son sustituidas por los nuevos requerimientos productivos del capital. Las transformaciones regeneradoras se encargarán de

²⁶ Tomando como referencia al pensamiento de Bruttomesso (2001: 39), la ciudad postindustrial es *a reality successive to the phase characterized by the growth of vast factories and imposing industrial complexes. The consequences of this passage are clear and weighty: firstly, obsolescence, then the abandonment of vast industrial areas, buildings deserted, productive plants closed, with the relative problems of deterioration of both physical and social nature of relevant portions of the urban fabric.*

²⁷ Generalmente, en arquitectura y urbanismo, para explicar el estado de abandono, desuso y vacío, se hace referencia a una vasta gama de conceptos. Se trata de términos acuñados a lo largo del tiempo, sobre todo después de 1970, por ilustres académicos en el campo arquitectónico y urbanístico, como el *terrain-vague* de Ignasi de Solà-Morales Rubió (1995). Generalmente, podemos deducir que el estudio del fenómeno de obsolescencia-desmantelamiento-vaciamiento se puede abordar a partir de varios ángulos y fomentar un debate transversal debido los diferentes puntos de vistas asuntos por los autores sobre la tipología, la incidencia y la durada del abandono. La reseña de algunos de los términos acuñados para definir y estudiar el concepto de abandono ha sido realizada recientemente por Lopez-Pineiro (2020).

impulsar la alta rentabilidad requerida, una vez que adapten dichos sectores para que asuman su nuevo rol mediante un apropiado cambio en el uso del suelo²⁸.

Nos movemos en un contexto, económico y social, en el que lo más habitual es emprender operaciones tendentes a hacer real una apropiación social de aquellos lugares a los que se les desafecta de las funciones que desarrollaban para someterlos a expectativas futuras. Su devenir pasa, en efecto, por reconvertirlos para que acojan actividades terciarias, nuevas residencias, generalmente, de lujo, etc., todo ello, impuesto sobre las cenizas que expresan la destrucción de un pasado. Los artefactos desmantelados, junto con el espacio social que los identificaba, acaban siendo reconvertidos en lugares, generalmente, inasequibles para la población residente hasta entonces. Dicho proceso de desmantelamiento genera el vacío urbano, entendido no, exclusivamente, como una forma arquitectónico-urbanística sin contenido, sino, más bien, como la expresión de un proceso de posesión-desposesión de un determinado espacio, de una propiedad. Este vacío, que semeja una forma transitoria, en la nueva manera de configurar la ciudad de finales del siglo XX, forma parte de la propia historia de la ciudad, no es un mero soporte-contexto de un proyecto. En este sentido, los relatos urbanos que se lanzan, como justificantes ideológicos de las operaciones emprendidas, son los encargados de convencer a colectivos militantes que tratan de impedirlos o de ponerlos en crisis. Son operaciones, en suma, que tienen como objetivo apropiarse del pasado, encauzando y dirigiendo su reconfiguración, poniendo las bases necesarias para que dichas transformaciones se observen como imprescindibles. Apoyándose, como no podía ser de otra manera, en marcos reguladores ordinarios, como son los Planes de Urbanismo, Ordenanzas, etc., o de carácter excepcional, caso de grandes operaciones formuladas a tal efecto, proyectos urbanos, etc., o aquellos otras medidas que apuestan por la continuidad, protección del patrimonio-rehabilitación urbana, o por la ruptura, expansión urbana-renovación²⁹.

Si a través de estos relatos, contenidos, generalmente, en los instrumentos de planificación urbana, se justifica la génesis del deshecho, del artefacto vacío, a pesar de la ausencia que representa, aunque sólidamente conservado, ruinoso, degradado, o convertido en un solar, este vacío se conforma como una expresión más del proceso de producción histórico de la ciudad. Queremos decir que el vacío debería ser entendido como resultado de un proceso vinculado a la construcción histórica del lugar en el que se contextualiza: el vacío no es la nada. Lo importante no es tanto el artefacto desafectado en sí, sino el lugar que se ha ido creando a través de la componente social del espacio con el que se identifica, la cual lo define, dada su posición en el contexto donde se ubica, como categoría espacial que está en disposición de alcanzar un alto valor de renta. Lo que es objeto de posesión es el lugar, para lo cual hay que vaciarlo de sus contenidos originarios, como condición

²⁸ Un ejemplo clarificador del papel del planeamiento como mecanismo legal para el desarrollo del modo de producción de la ciudad capitalista es lo de la Memoria del Plan General del Área Metropolitana de Madrid de 1963. Aquí se definen las llamadas zonas de remodelación como áreas a las que es necesario impulsar un cambio de uso sustancial, en cuanto las necesidades de la ciudad a partir de aquel entonces se diferencian de manera sustancial con respecto al tejido existente (Álvarez Mora, Palomar Elvira y Sánchez Rodenas, 1980: 202).

²⁹ Véanse el coloquio internacional *Relatos de ciudad. Narración y uso de la historia en el cambio urbano*, celebrado en París-Ivry-Sur-Seine el 6 y 7 de junio de 2019.

previa indispensable, para emprender una recuperación social de clase. Por tanto, no se trata tanto de un proceso de apropiación de unos edificios históricos, como de la usurpación del valor que detenta un lugar como espacio social producto de un proceso histórico de gran alcance.

De este discurso deriva que el vacío se configura como elemento de conflicto, surgiendo ante la intención de recrear una zona histórica como espacio de renta. En este sentido se puede hablar de una verdadera expropiación social para liberar una Gran Propiedad de suelo de sus contenidos contradictorios con el valor de cambio que se le ha asignado por parte de los agentes involucrados en el gobierno de la ciudad. De hecho, los vacíos no son artefactos abandonados, sino expresiones espaciales de un proceso que representa la otra cara de la dialéctica urbana. Podemos entender el vacío como otra forma de concebir la producción de ciudad, como la expresión de un desarrollo urbano a saltos que entiende lo no construido, o el abandono de lo que sí lo está, como otra forma de producir valor.

Proceder al desmantelamiento de artefactos urbanos, que ya no demanda el capital, que no los cree necesarios, aunque su servicio siga siendo útil, sobre todo, para los grupos sociales más desfavorecidos, constituye, decimos, un proceso inmobiliario más para entender la construcción histórica de la ciudad. En esta ocasión, se trata de una práctica inmobiliaria que construye el deshecho, que hace realidad la apropiación de un espacio social para desmantelarlo. Dicho proceso inmobiliario constituye un referente incuestionable para entender el proceso histórico de construcción de la ciudad, del mismo modo que aquellos otros procesos que contribuyen a su materialización como espacio construido.

4.1.4 Del deshecho-desmantelamiento-vacío, a la regeneración urbana de los artefactos afectados. La Gran Propiedad como protagonista

Como colofón final de este proceso, el que ha recorrido el largo camino que desemboca en el desmantelamiento, abandono y ruina, de aquellos bienes que, en origen, produjeron ciudad, se procede a la regeneración de los artefactos-lugares afectados con el objetivo de hacer real el proceso de apropiación socio-espacial de clase que ha sido emprendido. Para ello, se argumentan razones vinculadas con cuestiones relativas a la renta urbana, también, por la necesidad político-social de imponer un orden que no contradiga la lógica del capital. Se trata, por tanto, de poner en valor estos capitales en suelo para obtener el máximo rendimiento económico de aquellos ámbitos urbanos que carecen de valor, pero que potencialmente lo tienen. La realidad es que son procesos que se implementan para hacer efectiva la apropiación de clase de que es objeto la ciudad, sobre todo, sus zonas centrales. Estas últimas, a partir de la posguerra, comenzaron a ser manipuladas, cuando menos, mediante intervenciones que procuraban sustituciones tipológicas que provocaban la expulsión de su población originaria, argumentando que se trata de una edificación cuyo volumen está muy por debajo del permitido por determinaciones emanadas de la Planificación Urbana imperante. La reconstrucción de grandes artefactos urbanos, vía regeneración urbana, vinculados con grandes propiedades demandadas por la actividad que desarrollan, se configura históricamente, por tanto, como un proceso de desposesión social de valores urbanos creados colectivamente.

La condición que ostentan estos artefactos, como patrimonio heredado, debería inhabilitarlos, por razones de justicia social, para ser objeto de apropiaciones individualizadas, porque su valor es algo que se ha ido creando históricamente en el seno de comunidades concretas que los han usado y custodiado hasta nuestros días.

Es en el marco de esta fase final cómo se materializan y cobran todo su sentido, los procesos de regeneración urbana, entendidos, bajo otra óptica, como productos elaborados en el seno de una sociedad capitalista de consumo que, escasamente, realiza proyectos para la colectividad, apostando, en contrapartida, por la creación de espacios de renta, por la ciudad producto. El espacio como producto identifica, en nuestro caso, el quehacer y empeño de una sociedad, expresando sus aspiraciones, sus estrategias y sus formas de dominio. Las áreas de centralidad, tan vinculadas con los procesos de regeneración urbana, van más allá de su forma física final con la que se expresan, más allá de su entidad como proyectos urbanos, configurados a la medida de las aspiraciones políticas de los grupos de poder. Es en base a estas operaciones de regeneración urbana, en las que tienen un papel fundamental la Gran Propiedad, cómo cobran todo su sentido las nuevas áreas de centralidad, conformando espacios económicos pero, sobre todo, contribuyendo a la configuración de espacios cada vez más alejados, sociológica y económicamente hablando, del resto de la ciudad. Son áreas que actúan como reclamos que hacen posible la competitividad entre ciudades, eliminando la interacción con la ciudadanía que las asiste. En otras palabras, la regeneración urbana habría que entenderla como mecanismo transformador que ha creado una ciudad para otros; ausente de conflictos que afloran sus contradicciones; apostando por el saneamiento social y económico; forzando la obsolescencia funcional como procedimiento que desemboca en una posesión espacial de clase; creando ámbitos espaciales de calidad como reclamos competitivos, al margen de los intereses y necesidades reales de la ciudadanía. Procesos que están contribuyendo a la consolidación de una ciudad segregada, haciéndola irreversible, y en los que la transformación-posesión de sus grandes propiedades, las ubicada, sobre todo, en las zonas centrales, constituye una acción fundamental. Las contradicciones, sin embargo, no se eliminan tan fácilmente, ya que en dichas zonas centrales, a pesar de las transformaciones emprendidas, se acumulan los negocios, el prestigio, también, la desigualdad y la marginación.

El tratamiento de la Gran Propiedad en los procesos de regeneración urbana, por tanto, ha impulsado la conversión de los espacios tradicionales en ámbitos exclusivos, marcando distancias insalvables con respecto al resto de la ciudad, creando una imagen hacia el exterior, elevando los productos de consumo, tanto los perecederos como los inmobiliarios, fomentando un uso exclusivo de los mismos. En suma, impulsando una sociedad clasista, insostenible y ausente de cohesión social.

5 LAS GRANDES PROPIEDADES INDUSTRIALES. DESARROLLO URBANO E INDUSTRIALIZACIÓN-RECONVERSIÓN

Si allí donde viven dos mil pobres edificamos casas que éstos no pueden continuar habitando, dicho se está que se les obliga a huir de aquel centro; y si la operación se repite varias veces, se llega, como si se le diera vueltas a la población de un tamiz, a la separación de clase.

Ángel Gavinet Granada la bella, 1896. Citado en Solà-Morales i Rubió, 1974: 31.

5.1 Su proceso originario de construcción

En general, la industrialización se produjo sin la conexión deseada con el desarrollo urbano que se estaba produciendo, no teniéndose en cuenta el rol histórico de las ciudades como centros económicos, para la defensa, las actividades religiosas, políticas y portuarias (Salzano, 2003: 3). Generalmente, el casco antiguo de la ciudad se corresponde con sus herencias medievales, incluso, a su posible condición como plaza fuerte que ha podido impedir su crecimiento, produciéndose, casi en exclusiva, un incremento de su densidad. Por causas de la Revolución Industrial, en los ámbitos exteriores de la ciudad se genera un doble fenómeno. En primer lugar, la creación de nuevos núcleos de población, cuya razón hay que buscarla en la implantación directa de las industrias. En segundo lugar, el crecimiento de los pueblos rurales ubicados en la periférica de la ciudad, la cual se extiende al acoger asentamientos industriales y residencias obreras. Este desarrollo suele vincularse al fenómeno espacial estratégico que se apoya en una diversidad de redes viarias y los primeros trazados del ferrocarril.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, al auge de la burguesía se corresponde con el crecimiento de la ciudad, burguesía que suele ignorar la presencia de dichas industrias, mucho más de las viviendas proletarias que estos asentamientos impulsan. Por su parte, los ensanches de población se entienden, solamente, como zonas residenciales al servicio de la burguesía, obligando a las nuevas industrias a localizarse en ámbitos marginales más allá de estos últimos. De esta forma, las industrias se materializan sobre grandes propiedades de suelo, las cuales se desarrollan a partir del sistema de accesibilidad establecido por los caminos rurales existentes, manteniéndose, de esta forma, su trazado original.

Las industrias estaban vinculadas, en origen, a la presencia de los recursos naturales. Esto implicaba mejorar las infraestructuras de transporte con el objetivo de facilitar el movimiento de materias primas y productos procesados, lo que condicionó que el crecimiento urbano se vinculase con importantes vías fluviales, carreteras y líneas ferroviarias. Dicho crecimiento se produce en la medida en que tiene lugar flujo constante de trabajadores provenientes de otros territorios, con la consiguiente construcción de nuevos edificios para su alojamiento. La presencia de esta mano de obra se solía identificar, desde un punto de vista espacial, en régimen de continuidad con las instalaciones industriales.

Todo esto representa el principio del proceso de industrialización, cuando residencia obrera y lugar de producción se identifican con un mismo espacio (Arxiu Històric del Poblenou, 2006). La coexistencia de las residencias obreras con los espacios industriales, en este sentido, era una práctica habitual. A modo de ejemplo,

podemos decir que las ciudades de gran tamaño, como las capitales de Estado, nunca se han caracterizado por ser sedes apropiadas para las industrias pesadas, caso de la metalúrgica, petroleras, química o las industrias extractivas, sino para aquellas otras más implicadas con una función manufacturera. Debido a este hecho, en zonas urbanas de implantación industrial, como es el caso del Este de París, del Poblenou de Barcelona, o de la zona sur de Madrid, se procede, en paralelo, a una específica forma de producción de suelo residencial donde la vivienda obrera convive, aunque segregada, con ciertas muestras de vivienda burguesa. Su materialización en ámbitos periféricos implica, de alguna manera, que se activen procesos fuera del Planeamiento Urbano, dado la necesidad de grandes cantidades de viviendas requeridas, en poco tiempo, para hacer frente, sobre todo, a necesidades de las clase obrera³⁰. A partir de este momento, las industrias no hacen más que consolidar situaciones ya creadas, desarrollándose, en paralelo, actividades con ellas relacionadas.

En el marco de la relación entre industrialización y desarrollo urbano, no se puede afirmar, de manera generalizada, que el proceso de urbanización es una consecuencia directa de la industrialización, que la industrialización es el único fenómeno que provoca la urbanización. Según Lefebvre (1972: 144), estos dos fenómenos *son superestructuras del modo de producción capitalista. Las interacciones entre fenómenos urbanos, modos de producción y relaciones de producción son laterales. La industrialización es una etapa de la urbanización, un intermediario, un instrumento.*

Siguiendo estos argumentos, y con el objetivo de establecer las pautas que sigue la materialización de las industrias en ámbito urbano, vamos a tomar como referencia una clasificación que ordena la aparición de las industrias en las ciudades europeas según tres tipos de "urbanismo industrial" (Gunn, 2013: 30-33).

En primer lugar, tomando como referencia las ciudades de la primera y la segunda revolución industrial³¹, cuyo desarrollo ha implicado la materialización de las regiones industriales más grandes, definidas, por Geddes, 1915, como *conurbaciones*³², que se apoyan en la creación de parques industriales. Después de la Primera Guerra Mundial, las ciudades europeas se convirtieron en lugares donde se producían componentes químicos, o de ingeniería eléctrica, a los cuales se agregaron las industrias automovilísticas. Es el caso de la ciudad de Turín, la antigua capital italiana cuyo desarrollo urbano ha estado marcado por las industrias FIAT. Estas ciudades, una vez que las industrias básicas entraron en crisis, han demostrado no sólo una considerable adaptabilidad económica sino, también, la innovación en la

³⁰ Sin embargo, con el pase del tiempo, el mismo instrumento de planificación urbana lo regulariza. Esto es lo que ha pasado, por ejemplo, con el Plan de Ordenación de Madrid de 1942 (Álvarez Mora, Palomar Elvira y Sánchez Rodenas, 1980: 193-195).

³¹ Por lo que merece a las ciudades de la primera revolución industrial, se trata de aquellas asociadas con la producción de materiales textiles y metales, como Lyon y Manchester. Refiriéndose a la segunda etapa del proceso de industrialización, nos referimos a las ciudades relacionadas principalmente con la expansión de la producción de hierro y acero en el período 1880-1920, como Bilbao y Lille.

³² Con este término el geógrafo escocés Patrick Geddes se refiere a un área de desarrollo urbano donde una serie de ciudades diferentes habían crecido al encuentro unas de otras, unidas por intereses comunes: industriales o de negocios, o por un centro comercial o recreativo común.

reorganización del espacio urbano y la generación de nuevas formas arquitectónicas y de ingeniería (Carter, 2016).

En segundo lugar, las llamadas *company towns*, que se planificaron tanto en el siglo XIX como, quizá, con más contundencia, en el XX. Estas ciudades se desarrollaron en toda la Europa del Oeste, caracterizándose por su importancia como centros industriales, por contener viviendas para trabajadores y, en algunos casos, por sus equipamientos culturales y de ocio. En ocasiones, se han perfilado como centros de una sola empresa, como es el caso, desde 1938, de *Casocomo Wolfsburg*, hogar de la empresa Volkswagen, y la ciudad de Nokia, en Finlandia, a principios de 1900. En términos generales, este tipo de ciudades industriales carecían del tamaño y/o del poder político-cultural, para ser designadas, realmente, como ciudades. Sin embargo, han ido formando un componente esencial del paisaje urbano industrial europeo a lo largo del siglo XX.

En tercer lugar, nos referirnos a las ciudades donde la industria constituía una parte importante de la economía urbana, pero, debido a su pequeña escala de producción, no se definían como industriales. Es el caso de algunas capitales europeas, como Berlín, Madrid, Roma y París. Además, el papel que ejercen, como ciudad capital, ha determinado el bajo desarrollo de las industrias, ya que estas urbes se han definido, históricamente, como lugares de consumo y representación estatal. Aquí, el desarrollo industrial no ha sido la causa del crecimiento de la ciudad, sino una consecuencia.

5.2 Obsolescencia-vaciamiento de las instalaciones industriales

La implantación de las industrias de transformación, aunque su localización geográfica puede estar próxima al centro de la ciudad, junto con la creación de ámbitos obreros populares, no se materializan, de manera generalizada, en áreas propiamente centrales. Las zonas en las que las industrias se han asentado, históricamente, no han sido los barrios, o distritos, centrales, aunque se caracterizan por contener actividades y población que entran en contradicción con la lógica del capital, como si de otras zonas centrales se trataran. De hecho, su localización responde a la lógica de implantación industrial impuesta, sobre todo, por la presencia del ferrocarril.

El capital tiende a provocar la obsolescencia de ciertas áreas urbanas, al mismo tiempo que alimenta operaciones especulativas en las mismas. En nuestro caso concreto, el objetivo ha sido provocar la obsolescencia de las zonas industriales ubicadas en la primera periferia de la ciudad, aprovechándose de una situación favorable, casi central, para implementar nuevos proyectos urbanos que realicen la renta que, potencialmente, poseen los terrenos donde se ubican estas industrias.

Los intereses relacionados con la obsolescencia, con el consiguiente abandono industrial, están estrictamente relacionados con el modelo de crecimiento global de la ciudad por anillos concéntricos y jerarquizados. De ello se derivan, al menos, dos consecuencias. En primer lugar, una degradación progresiva que recorre el centro hasta la periferia, como efecto típico del proceso de formación de valores del suelo por coronas. En segundo lugar, la acumulación de rentas diferenciales, sobre todo,

en las zonas centrales, lo que ha provocado la expulsión de las industrias, cuya rentabilidad no exige una posición central, o próxima a la ciudad.

De esta manera se crean expectativas y estrategias por parte de distintos grupos sociales interesados, e implicados, en la transformación de estos lugares. Las grandes empresas, en este sentido, aprovechan su traslado para la renovación de su equipo, también, para la reestructuración de los puestos de trabajo, utilizando la capitalización del suelo que poseen para hacer frente a la financiación que necesitan. Los pequeños propietarios, por su parte, reclaman su participación en los beneficios que se generan con la revalorización del sector urbano afectado. Otros grupos de residentes reivindican su prioridad histórica para permanecer en dichos lugares, mientras la tecnocracia administrativa reclama el aprovechamiento de la zona para compensar déficits generales de equipamiento de toda la ciudad.

Entre todos estos intereses, destaca, obvio es decirlo, el capital financiero-inmobiliario, aquel que está implicado con entidades bancarias, industriales, comerciales, etc., el cual se expresa, sobre todo, en su componente privada, aunque los poderes públicos pueden actuar, en determinados momentos, de la misma manera. Los objetivos de estas estrategias, por otro lado, se incorporan, aunque de manera poco democrática, al Plan General de Ordenación Urbana, instrumentándose, generalmente, mensajes ideológicos que despliegan la necesidad de las reformas emprendidas para mejorar la calidad de la ciudad.

Tras estos proyectos se esconden maniobras para que las administraciones públicas financien la especulación del suelo que subyace a los mismos. En otras palabras, las propuestas de los entes implicados apuestan por apropiarse de las inversiones públicas, agravando con ello los problemas urbanos latentes en la ciudad, imposibilitando el uso público de las grandes propiedades involucradas en estos procesos de transformación. Todo ello, en perjuicio de los intereses generales de la mayoría de la ciudadanía. De ahí que, a través del cambio en la calificación del uso del suelo, eliminando el industrial originario por, valga de ejemplo, el residencial urbano intensivo, hoteles de lujo, etc., los terrenos industriales heredados, que no presentan, en principio, una componente especulativa, producen una renta al servicio de los intereses del capital inmobiliario-financiero.

De esta manera las industrias ubicadas en de ciudad, que se encuentran en situación de espera hacia una reconversión especulativa, se configuran, en el fondo, como grandes cantidades de suelo, por razones de su obsolescencia funcional. En otras palabras, el paulatino proceso de abandono industrial remite a una acción especulativa impulsada por sus propietarios, legalizándose por decisión de los entes públicos que controlan la Planificación.

5.3 Regeneración postindustrial

Estas zonas industriales, una vez agotada su función, por un proceso impulsado que desemboca en su obsolescencia, son sometidas a las correspondientes operaciones de regeneración urbana. Estas acciones provocan el cambio en la actividad, en la función y en el contenido social del ámbito urbano, para asignarle un carácter

adecuado a la localización central de la que gozan, facilitado, todo ello, por la acción de la planificación urbana.

Es en estas zonas donde se produce una contradicción entre las formas urbanas propias de la primera gran industrialización y aquellas otras que se operan por razones que se derivan de la evolución del modo de producción capitalista en su fase identificada con la recreación de una sociedad de consumo jerarquizada y a gran escala. Como consecuencia de esta contradicción, se produce una ruptura, en términos espaciales, que repercute, a su vez, en el plano económico y político.

De zonas caracterizada por la presencia del proletariado, se impone una reconquista de clase que elimine dichos contenidos, al mismo tiempo que se reproducen nuevas formas de vida en lo que antes eran espacios populares. Las clases sociales de alta renta ven, en la crisis que vive la industria tradicional, el terreno perfecto para terciarizar los ámbitos urbanos así reconquistados, convirtiéndolos en lugares centrales. De hecho, estas áreas, habitadas, con anterioridad, por una población de escaso poder adquisitivo, presentan, a priori, una cierta debilidad para mantener sus formas y contenidos originarios.

Esta doble condición, degradación y crisis, permiten plantear un tipo de planeamiento urbanístico que impone la regeneración de las grandes propiedades industriales en desuso. La ideología imperante alimenta la aceptación generalizada de estos procesos, argumentando la idea de la universalización de la crisis y de las soluciones que se formulan, dejando que actúe el mecanismo del mercado del suelo para establecer, según su lógica, los nuevos usos a someter a las antiguas grandes propiedades industriales.

La consecuencia de todo ello, es la reapropiación de un espacio para modelar, remodelar, nuevas forma de vivir la ciudad, por tanto, un determinado comportamiento social. Referenciar estas transformaciones en el marco de los instrumentos urbanísticos correspondientes, permite su legalización, lo que llevará a la creación de zonas que se caracterizarán, sobre todo, por detentar una nueva centralidad urbana, debido no tanto a su posición geográfica, sino a su nueva cualidad adquirida³³.

³³ Véanse, por ejemplo, la crisis que sufren a partir de la década de 1970 el Poblenu y de la zona de la Ría de Bilbao.

6 LAS GRANDES PROPIEDADES FERROVIARIAS. DE REFERENTES DE MOVILIDAD A SOPORTES DE NUEVAS ÁREAS DE CENTRALIDAD

'the railways' that came in the middle of the last century and took so much city-centre land for their termini. ...there is perhaps no more potent or dramatic symbol of the Industrial Revolution than the railways...
Ambrose Peter (1994: 7)

Railway stations represent a crucial piece of modern urban history. Built as 'Cathedrals of Progress' designed to impress citizens and visitors alike, grandiose railway stations have always helped forge the public image of the metropolis in which they are located.
Richards y Mackenzie (1986: 2)

6.1 La construcción del espacio ferroviario

La implantación del ferrocarril, como modo de transporte interurbano, supuso una contundente reducción de la relación distancia/tiempo, impulsando una redefinición radical en la estructura del territorio, así como en las conexiones de ello derivadas, tanto locales, regionales, nacionales como internacionales. Generalmente, para fomentar esta nueva modalidad de transporte, los gobiernos estatales establecen una legislación específica para encauzar y regular sus servicios, también, para fomentar la construcción de las líneas y recorridos. El régimen legal que reguló la gestión de los ferrocarriles, estaba vinculado a la acción directa del Estado, es decir, un sistema mediante el cual es el Estado quien establece concesiones de explotación de sus servicios a las compañías que los solicitan. Éstas se encargan de la construcción de la línea y explotación por 99 años, pasados los cuales se revierten al Estado³⁴.

Dentro del sistema ferroviario, las estaciones constituyen puntos de ruptura donde se produce una generación de tráfico urbano, intercambios con las actividades propias de la ciudad y viceversa. La estación del ferrocarril puede considerarse, de hecho, como la *plasmación física, tecnológica, funcional y cultural de esta nueva modalidad de transporte* (Aguilar, 1980: 14). Estas Estaciones no solamente representaban un símbolo del progreso y modernidad de la sociedad civil, los llamados palacios de la industria moderna, o catedrales del progreso, sino que su propio diseño estaba pensado para ejercer como nuevo icono de la modernidad, mentalizando, desde un punto de vista ideológico, tanto a los ciudadanos como a los visitantes, impulsando, en suma, la imagen pública de una ciudad (Meeks, 1956). Las Estaciones, también, han tenido connotaciones literarias, políticas, económicas, de ocio, incluso, psicológicas, comportándose como lugares que expresan deseos, nostalgias, despedidas, encuentros, etc.

³⁴ En Italia las ferrovías han sido nacionalizadas a través de la Ley n. 137 de 22 de abril de 1905.

La estación es uno de los más importantes elementos del sistema ferroviario, comportándose, además, como una Gran Propiedad urbana, sin olvidar su carácter como polo de atracción. Estaban localizadas, generalmente, en el centro de la ciudad urbano, ya se tratase de una estación pasante o cabeza de línea, aunque fuera del recinto del centro histórico, debido a la necesidad de desarrollar la actividad ferroviaria en grandes superficies de suelo.

Su estructura multifuncional hace que ejerza, por un lado, de puerta de la ciudad y, por otro, recreando su conexión con el espacio que ocupan las vías, lo que propicia la creación de dos ambientes contrapuestos entre sí. Su parte principal, la que se relaciona con la ciudad, se suele conformar a manera de una plaza de acogida, dotada de bulevares arbolados, alojamientos de prestigio, establecimientos comerciales, etc., lo que conforma una nueva centralidad creada, expresamente, alrededor de la estación y en conexión con los ambientes más antiguos de la ciudad, como el ayuntamiento, plaza del mercado, catedral, etc. En contrapartida, la parte posterior de la estación exhibe una mezcla de usos de menor calidad urbana, como fábricas y talleres ruidosos, a menudo, altamente contaminantes, junto con sórdidas viviendas populares de alquiler, propias de las clases obreras, o establecimientos comerciales acordes con la condición social de estas últimas.

Las estaciones, ya sean para uso de viajeros o para transporte mercancías, se localizaba, en sus orígenes, en la periferia de la ciudad, estrechamente vinculadas con espacios industriales. Desde el punto de vista de su estructura funcional, estamos ante un complejo arquitectónico que alberga una diversidad de funciones, aunque su parte más importante estaba focalizada en el edificio de viajeros, el cual ejercía como un lugar público por excelencia. Las demás construcciones, como las cocheras, almacenes, talleres, viviendas para empleados, etc., eran de uso privado. El edificio de viajeros, por el hecho de tener un carácter público, lo que delata su importancia en un contexto urbano, también, en la sociedad civil, destaca como un monumento, de la misma manera que puede ser apreciada una sede del ayuntamiento, un mercado, una catedral, etc. (Ministerio de Cultura, 1980).

Las estaciones, en este sentido, se constituyen como nuevas referencias arquitectónicas en la historia de la ciudad historia, expresando un doble significado, ya sea como monumento arquitectónico, o como arquitectura industrial, las cuales deben proporcionar soluciones a un nuevo programa de funcional que se corresponde con la circulación de viajeros y mercancías. Este doble significado se relaciona, inevitablemente, con otras tantas cuestiones. En primer lugar, la referida a la nueva imagen que de las estaciones emerge en la ciudad, es decir, la condición de estos artefactos como las nuevas puertas de una ciudad sin murallas. En segundo lugar, la rivalidad y competencia, entre compañías ferroviarias, que se refleja en los símbolos, representativos y de prestigio, que despliegan, ya sean los referidos a dichas compañías, o a los de la ciudad en la que se ubican.

Las estaciones, decimos, se comportan como áreas generadoras que impulsan la aparición y presencia de industrias³⁵, almacenes, mercados, etc., así como la conformación de asentamientos residenciales obreros. Todo ello responde tanto a formas de crecimiento urbano periférico, como a procesos de producción de suelo de carácter marginal, y también, no hay que olvidarlo, al desarrollo específico de ensanches burgueses.

Las instalaciones ferroviarias, por tanto, son lugares de atracción que hacen posible la realidad de toda una serie de procesos especulativos vinculados con la producción de la ciudad. En la producción del espacio urbano (Alvarez-Palau, 2016: 7-8), las Estaciones se definen, históricamente, como áreas que gozan de unas condiciones de accesibilidad y valoración social que irán condicionando, en gran medida, la transformación posterior del lugar a ellas designado en origen. Como consecuencia de ello, este lugar que ocupa la Estación Ferroviaria representará, en un futuro, la base físico-espacial dotada de capacidad financiera en cuanto previsible capital en suelo.

Es en este sentido cómo podemos decir que uno de los objetivos del capital financiero ha sido aprovechar las ventajas de las que gozan las estaciones ferroviarias, creando las bases para la implementación de potenciales nuevas industrias relacionadas con cuestiones de gran accesibilidad, a los cuales se pueden ir sumando otras actividades más que el mismo capital financiero está en disposición de explotar.

El mecanismo de actuación de las entidades financieras podría implementarse ofreciendo una relevante cantidad de capital para adquirir la deuda pública derivada del funcionamiento del transporte ferroviario, exigiendo, a cambio, condiciones favorables para proceder a otras inversiones, como es el caso de la industria del carbón para servir como fuente de energía que hiciese posible el funcionamiento de determinados servicios, por entonces, imprescindibles en las grandes ciudades, como la industria del gas³⁶.

6.2 Desmantelamiento y vaciamiento de las estaciones ferroviarias

El hecho de la permanencia, o no, de las instalaciones ferroviarias, como estructuras determinantes en el contenido funcional de determinados fragmentos de las ciudades, ha sido objeto de numerosas atenciones, tanto por parte de las administraciones públicas, como de específicos sectores sociales y profesionales.

La Administración Pública no ha sido la única que ha encabezado posturas que han tenido que ver con el desmantelamiento ferroviario. Lo inevitable, es decir, la desaparición de las estaciones ferroviarias, en cuanto elementos del sistema urbano,

³⁵ Véanse el caso de la relación entre la estación de Atocha y las actividades industriales en la zona sur de Madrid, el sector Rondas-Puente de Vallecas-Ribera del Manzanares (Álvarez Mora, Palomar y Sánchez Rodenas, 1980: 152-153).

³⁶ Un ejemplo es la creación de la entidad bancaria Crédito Mobiliario Español en 1856 para la explotación de las industrias (como la fábrica del Gas de Madrid) localizadas a lo largo de la vía que conectaba el sector norte de Madrid con Atocha (Tedde de Lorca, 1978: 107).

se ha convertido en un punto de inflexión que abre el camino a nuevas destinaciones de uso de estos contenedores, manteniendo únicamente, quizás, su estructura física, aunque negando su contenido funcional originario.

El desmantelamiento-vaciamiento de las estaciones ferroviarias, sobre todo, en las grandes ciudades, comenzó a partir de los años 60 del siglo XX, justificándose por la inadecuación de estas instalaciones a las nuevas necesidades de la sociedad del consumo. Esta etapa se consolida, decimos, como un punto de inflexión caracterizado por el progresivo desmantelamiento industrial y, sobre todo, por la separación espacio-funcional entre procesos productivos y ferrocarril. Separación motivada, entre otras cosas, por la utilización, como medio de transporte prioritario, de la carretera, imponiéndose, de esta forma, al tren. La mayor parte de estas instalaciones ferroviarias remonta, en este sentido, a un sistema productivo que ha quedado obsoleto, sistema relacionado con los trenes a vapor que hicieron acto de presencia a mediados del siglo XIX, extendiéndose su funcionalidad hasta la década de los 70 del siglo XX. Además, con el desarrollo de la industria automovilística, y la política de precios derivada de la explotación petrolífera, el ferrocarril ha dejado de ser el modo universal de transporte para convertirse en uno más, cualitativamente más importante, pero cuantitativamente minoritario. La desconexión establecida entre suelo industrial y ferrocarril va a traer consigo el desmantelamiento de las estaciones que hasta entonces cumplían su misión como difusores de materias primas y productos elaborados.

De esta manera, las estaciones del ferrocarril, y su entorno más próximo, se consideraban como elementos obsoletos. Esta obsolescencia, sin embargo, y este es el punto fundamental del discurso a propósito del proceso de desposesión-apropiación a que son sometidas, se remite a una diversidad de acontecimientos. Se trata, entre otras cosas, de la imposición del nuevo modo de transporte, el transporte rodado por carretera, y las consiguientes implicaciones vinculadas con las industrias automovilísticas, así como las políticas de inversiones en la puesta en marcha de las autopistas, sin olvidar el monopolio del petróleo. Para hacer efectivo el abandono, y la consiguiente transformación de estas estaciones, las determinaciones derivadas del Planeamiento Urbano califican a las estaciones ferroviarias, en general, al espacio ferroviario, como áreas en abandono, es decir, zonas a remodelar. Todo ello, implica abrir la oportunidad para implementar un nuevo desarrollo urbano que apuesta, generalmente, por una mezcla de usos, entre los cuales destacan las viviendas de lujo, oficinas, comercios, espacios verdes y otros equipamientos urbanos de alto standing³⁷.

De todo esto, nos preguntamos, ¿la decisión tomada, con respecto a qué hacer con las estaciones ferroviarias, ha sido impuesta por los intereses del capital, al eliminar su competencia por el transporte por carretera? Las continuadas crisis energéticas, que se han ido alternando a partir de la década de 1970, por otro lado, nos suscita la duda de si el Ferrocarril podría haberse mantenido como un eficaz medio de transporte. La congestión que provoca el tráfico rodado, la contaminación, el

³⁷ Esto es lo que sucede en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1963 para las estaciones de Imperial y Peñuelas (Álvarez Mora, Palomar y Sánchez Rodenas, 1980: 179).

encarecimiento de los productos derivado del petróleo, etc., ¿no son consecuencias derivadas, en gran medida, de la eliminación del Ferrocarril como medio de transporte?

El mecanismo que produce el deterioro del entorno de las estación ferroviarias posibilita su transformación socio-espacial, al ser calificado dicho entorno como ámbito indeseable, rigurosamente separado, segregado, de los distritos más agradables de la ciudad.

Los viajes en tren, por otro lado, comienzan a apreciarse como prácticas sociales que responden a épocas pasadas, del mismo modo que las máquinas de vapor se convierten, paulatinamente, en impulsores energéticos, medios de comunicación, vinculados a reflexiones románticas sobre el pasado.

En fin, las estaciones ferroviarias comienzan a entenderse más como fondos escénicos en las producciones cinematográficas que formando parte de las experiencias de los viajes habituales de las personas. En Europa, esta era de declive se extiende hasta la década de 1980. La supresión del servicio de viajeros, y el cierre definitivo de las estaciones ferroviarias, han contribuido a un deterioro progresivo en sus instalaciones, como la cubierta principal, los edificios de viajeros, los talleres, etc., lo que ha constituido la base, y la justificación, sobre la cual plantear su reconversión especulativa (Capel, 2005: 547-554).

6.3 La regeneración de las instalaciones ferroviarias como final de su historia

A partir de la segunda mitad del siglo XX, se puso en evidencia la reducción del uso que se hacía, hasta entonces, del transporte ferroviario, sobre todo, para la movilidad de la población, como medio de transporte de viajeros. En paralelo a este hecho, las zonas en las que se localizaban las estaciones ferroviarias se han ido configurando como lugares privilegiados en el marco de la ciudad, a lo que ha contribuido la realización de infraestructuras y equipamientos urbanos específicos vinculados con los mismos. El fenómeno que se está perfilando, desde entonces, es un cambio en la destinación de usos del suelo identificado con en los antiguos terrenos ferroviarios, para hacer posible la implementación de toda una serie de promociones inmobiliarias demandadas por los intereses que el capital ha puesto en la producción de ciudad.

Los dos grandes agentes en este proceso, las compañías ferroviarias y el Estado, dada la valoración que han adquirido los terrenos ferroviarios, requieren, de los planes de urbanismo, su adaptación a la nueva situación creada. Con la actualización de las determinaciones urbanísticas se pone en marcha un proceso contra-planeamiento mediante el cual se imponen cambios sustanciales por lo que se refiere a la calificación de los terrenos afectados.

Una vez que el suelo ferroviario ha sido despojado de sus funciones, y puesto en valor a través de nuevas concepciones urbanísticas, se produce la materialización real de su cambio. Transformaciones territoriales que obedecen, y responden, a la centralidad que han ido adquiriendo estas zonas. Las compañías ferroviarias, en este sentido, una vez que desaparecen como concesionarias de un servicio concedido por

el Estado, se convierten, generalmente, en compañías inmobiliarias que gestionan los antiguos suelos ocupados por las estaciones y las líneas ferroviarias, produciendo, en contrapartida, suelos residenciales y terciarios. Por otro lado, el Estado se hace cargo de la enajenación de los terrenos, al ser, en principio, de propiedad pública, poniendo en marcha, para ello, el procedimiento de la subasta pública, o la venta directa al capital inmobiliario-financiero.

Es el caso, por ejemplo, de las antiguas estaciones de Arganda y Goya, en Madrid (Álvarez Mora, 1980: 227-250). Si bien, inicialmente, el PGMOU de 1946 planteaba la reconversión de ambas estaciones en zonas verdes, con el Plan aprobado años más tarde, en 1963, se cambia dicha destinación de uso, proponiéndose la puesta en marcha de un programa para la realización de viviendas de alto standing, en el caso de la Estación de Arganda, mientras que para la de Goya se implementó la construcción de edificios en altura.

7 EL TRATAMIENTO DE LAS GRANDES PROPIEDADES DE SUELO INDUSTRIALES Y FERROVIARIAS Y LAS ESTRATEGIAS DE CREACIÓN DE NUEVAS ÁREAS DE CENTRALIDAD EN EL MARCO DE NUEVOS ESPACIOS METROPOLITANOS. LOS CASOS DE BARCELONA Y BILBAO³⁸

7.1 Planteamiento de la cuestión

Después de haber analizado las cuestiones teóricas a propósito de la Gran Propiedad, ahora vamos a analizar unos casos concretos de estudio con referencia internacional. En particular, hemos elegido intervenciones llevadas a cabo en Barcelona y Bilbao, casos que consideramos pioneros en el marco de una tendencia general que se manifiesta en otras ciudades de la Europa Occidental. Se trata de dos realidades urbanas que han asumido los procesos de producción de la renta del suelo como inductores del desarrollo urbano. En estas dos ciudades, el aprovechamiento de la renta urbana ha permitido la explotación, en términos inmobiliarios, de grandes propiedades de suelo procedentes de uso industrial y ferroviario. El abandono y desmantelamiento funcional de tales actividades, ha sido inducido por parte de los Agentes involucrados en su gestión, sirviéndose, para ello, de los instrumentos precisos derivados de la práctica de planificación urbana.

Cuando en el texto principal aparecen palabras en un lenguaje distinto al lenguaje principal o términos que contengan un significado particular, éstas se indicarán en cursiva.

Un aspecto a tener en cuenta se refiere la reestructuración industrial que se produce en el marco, sobre todo, de la economía, en especial el cambio en los paradigmas económicos hacia un modo de producción flexible. Además, el desarrollo de las modernas autopistas, así como los cambios en los sistemas de transporte, procuraron ventajas tanto a la relocalización de las industrias como a los procesos de almacenamiento y distribución (Martinelli y Gadrey, 2000). Esto ha permitido la inclusión de los terrenos liberados en procesos de producción-reproducción espacial con la finalidad de proceder a la conformación de nuevas áreas de centralidad.

Estamos ante dos ciudades del capital que son pioneras en la regeneración de sus antiguas zonas industriales, así como en la forma de llevarla a cabo utilizando precisos mensajes ideológicos que se han expresado, sobre todo, desde iconos arquitectónicos de referencia. Consumados estos procesos de regeneración urbana, estas dos ciudades nos ofrecen una manera de gestionar y administrar nuevas formas de producción-reproducción del capital a través de los llamados servicios productivos avanzados que conforman los nuevos contenidos funcionales de los artefactos renovados. Las reminiscencias de la ciudad fordista, una vez sometidas a las prácticas regenerativas van adoptando su condición, casi exclusiva, de espacios terciarios, sin que falte una cuota importante de espacios residenciales de alta renta, lo que hace que estos estos lugares renovados se expresen como ámbitos exclusivos y

³⁸ Este párrafo es el resultado de las consideraciones del autor de la tesis y de Alfonso Álvarez Mora (Camerin, 2019; Camerin y Álvarez Mora, 2018; Camerin y Álvarez Mora, 2019).

excluyentes, ausentes de vida colectiva espontánea. La relación Propiedad-Capital en Suelo emerge con toda su fuerza, creándose nuevos espacios centrales mediante el mecanismo de la regeneración urbana. Tanto las acciones sobre el Poblenou como las del territorio de la Ría de Bilbao, son caracterizadas, en el marco de sus respectivas propuestas, como proyectos de centralidad en el conjunto de un espacio metropolitano.

7.2 Barcelona. La gestión del patrimonio industrial y ferroviario del Poblenou. Del Plan de la Ribera a la actualidad

El proceso de creación de nuevas áreas de centralidad, en el Poblenou de Barcelona, no es, solamente, una operación planteada con ocasión de los grandes eventos sucedidos, recientemente, en Barcelona, como es caso de las Olimpiadas de 1992, o el Fórum Universal de las Culturas, de en 2004, sino el resultado de una estrategia generalizada de renovación-regeneración urbana que ha ido fue tomando forma, a partir de la segunda mitad del siglo XX, como un proceso inducido ante el abandono de que estaban siendo objeto las antiguas industrias, e instalaciones ferroviarias, localizadas en el Manchester Catalán, en el Poblenou.

En este proceso intervinieron dos factores. En primer lugar, el abandono-vaciamiento del que fueron objeto las instalaciones ferroviarias y las industriales, apoyándose en las disposiciones de la Ley Estatal 102/1965. Esta Ley impulsó la creación de la Zona Franca, al sur de la ciudad, aplicando incentivos fiscales para facilitar la reubicación de las industrias preexistentes en el área urbana de Barcelona, lo que impulsó una transformación radical que afectó a grandes propiedades industriales vinculadas a su origen fordista.

Aunque el Plan Comarcal de 1953 clasificaba la zona del Poblenou como zona industrial, la Ley de 1965 abrió el camino para que el capital inmobiliario-financiero pudiese plantear una transformación radical de dichas propiedades industriales, utilizándose la Planificación Urbana como mecanismo legal. Los propietarios, por entonces, de los suelos industriales y ferroviarios, dados los incentivos que se les procuraban, comenzaron a infrautilizar dichas propiedades, aquellas que estaban localizadas, sobre todo, en el Poblenou y en la Sagrega.

Por otro lado, un año después de la aprobación de dicha Ley, en 1966, y coincidiendo con la alcaldía del Sr. Porcioles, entre 1957 y 1973 (Alibes et al., 1975), comenzó a desarrollarse una específica forma de Planificación Urbana en la ciudad, incluso para remodelar el Poblenou.

El Plan General Metropolitano de 1976 (PGM-76), por su parte, confirma las disposiciones del Plan de la Ribera, abriendo el camino para que los grandes industriales procediesen a infrautilizar y abandonar muchas de sus propiedades en el Poblenou. Este Plan calificaba al barrio de la Ribera como un ámbito sometido a proyectos de renovación urbana, sin descartar modelo propuesto a finales de los años 60. De hecho, sólo dos décadas más tarde, con motivo de la adjudicación de los Juegos Olímpicos de 1992 a la capital catalana, el Plan de la Ribera vio luz, finalmente, procediéndose a su actualización a través del *Pla Especial d'Ordenació Urbana de la*

Façana al Mar de Barcelona en el sector del Passeig de Carles I i Avinguda d'Icària (Bohigas et al., 1986).

El Poblenou se perfilaba, bajo estos presupuestos, como un lugar capaz de acoger nuevas áreas de nueva centralidad (Ayuntamiento de Barcelona, 1987), al mismo tiempo que contribuía para que Barcelona dejase de ser una ciudad que estaba dando la espalda al mar (Duran i Farrell, 1965). Se trataba de involucrar a este barrio en su condición de lugar apto para favorecer el progreso económico de Barcelona, ofertando servicios adecuados a los nuevos requerimientos de una economía moderna (Ayuntamiento de Barcelona, 1990: 56-57).

Toda una serie de planes estratégicos, elaborados a partir de finales de los 80, cuyo primer documento oficial fue el llamado Plan estratégico económico y social Barcelona 2000³⁹, han acompañado a las operaciones de regeneración urbana en el marco de la creación y consolidación de la ciudad como una metrópolis emprendedora europea. La financiación recibida, para albergar el gran evento olímpico de 1992, ha repercutido en el Poblenou con la regeneración de los 1,3 millones de m² de antiguas propiedades ferroviarias e industriales de Nova Icària, en detrimento de sus connotaciones, económico-sociales, como barrio industrial y popular⁴⁰. El aburguesamiento del barrio se puede entender, en este sentido, a través de un dato muy significativo: aunque el 25% de las viviendas de Vila Olímpica se concibieron, inicialmente, para ser destinadas a vivienda de protección social (Casellas, 2016: 63), el precio de venta establecido, en 1990, fue de 203.000 pesetas/m², casi 2.660 euros/m².

Este desarrollo al que estaba siendo sometido el Poblenou, ya comenzó a ser una realidad a comienzo de los años 90, por razones derivadas del proyecto de prolongación de la Avenida Diagonal hasta el mar, inaugurado en 1999, al que hay que añadir el más reciente proyecto llamado Diagonal Mar, recreado sobre los restos de la fábrica Macosa SA.

Un punto de no retorno, que está haciendo posible el carácter competitivo de la metrópoli, desde las actuaciones que se están llevando a cabo en el Poblenou, fue el Plan urbanístico 22@, aprobado en el año 2000, modificando el Plan General Metropolitano. El área sobre la que se actúa, unos 1.982.700 m², clasificada, con anterioridad, por el PGM-76, como zona industrial, se transformará en el *Districte d'Activitats 22@BCN* para dedicarse a industria de nueva economía, sobre todo, para aquellas que están relacionadas con tecnologías de la información y la comunicación (Ayuntamiento de Barcelona, 2000: 5). El nuevo carácter del barrio, simbolizado por la torre Glòries, un rascacielos de 145 metros de altura, precedente del Agbar construido por Jean Nouvel entre 1999 y 2005, expresa el objetivo de dotar a Barcelona de un nuevo estatus de ciudad global (figura 7). Así es como el Poblenou, con ocasión de los Juegos Olímpicos de 1992, fue considerado el lugar ideal para

³⁹ Este primer plan fue aprobado en 1990. Se puede acceder a la documentación de los Planes estratégicos a través del portal Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona (PEMB), en https://pemb.cat/es/estatico/antecedentes_del_plan/11/.

⁴⁰ Esta operación supuso la pérdida de un interesante patrimonio de arquitectura industrial y de su vida social cotidiana, bien documentada en el trabajo antropológico realizado por Doncel (1988).

llevar a cabo un gran proyecto urbano para atraer nuevas inversiones y crear un barrio, se dijo, creativo y sostenible. En realidad, su contribución a esa sostenibilidad pasaba por conformar a Barcelona como una ciudad segregada con un alto índice de exclusividad.



Figura 7. Imagen de la Torre Agbar.
Fuente: Fotografía de Federico Camerin (2021).

El Plan 22@, a diferencia de su predecesor, el Plan Especial de Ordenación Urbana de 1986, que contribuyó a hacer realidad una nueva zona residencial, comercial y de ocio, para las clases más adineradas, pretende crear, en contrapartida, un distrito de la innovación. Este hecho está suponiendo un cambio definitivo en el carácter del Poblenou, dejando de ser un lugar identificado con un proceso de industrialización fordista, y pasando a ser objeto de un tratamiento especial justificado por necesidades innovadoras que responden a los conceptos de cluster, *hub* y ciudad inteligente.

La actuación del 22@ (Ayuntamiento de Barcelona, 2017a; figura 8) ha contribuido a un cambio en su composición económica-social, destacando un ligero aumento de su población, un 3,7% entre 2007 y 2014, con una renta media per cápita superior con respecto a la media de la ciudad, la cual se localiza, sobre todo, en aquellos sectores urbanos más afectados por los grandes proyectos urbanos de regeneración urbana, como es el caso de Nova Icària y Diagonal Mar. Asistimos a la aparición de

síntomas que hacen referencia al inevitable proceso de aburguesamiento de este barrio que, desde el acontecimiento de 1992, afecta, en general, al centro de la ciudad.

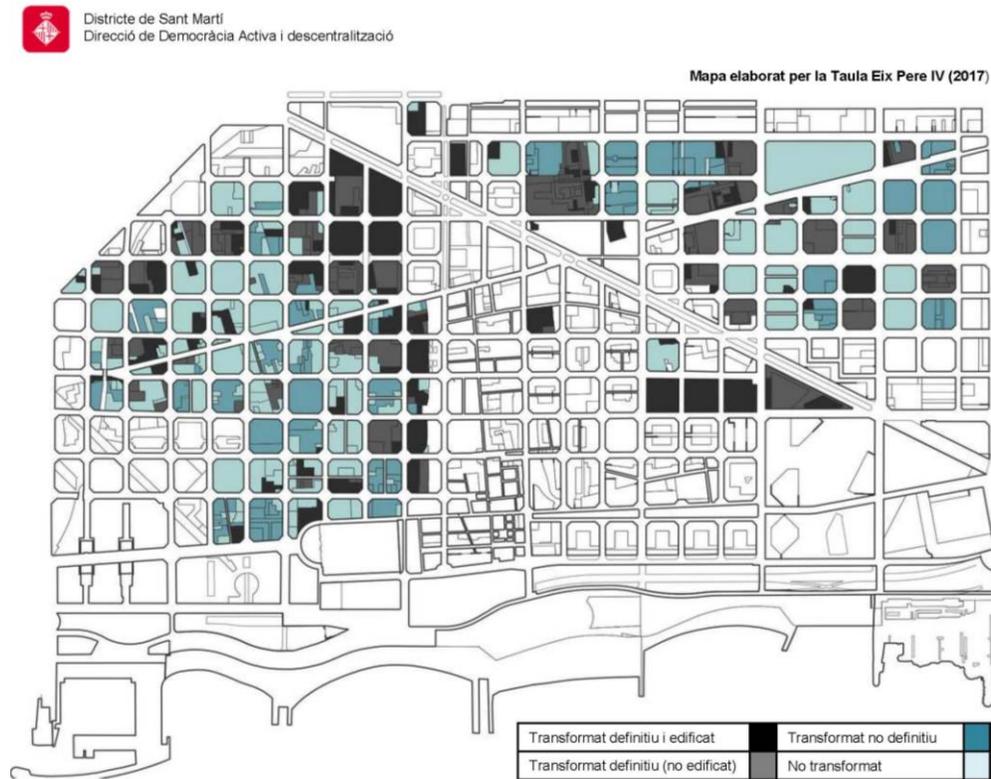


Figura 8. Estado de ejecución del Plan 22@.

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona (2017b: 6).

Se han llevado a cabo, en este sentido, proyectos para mejorar la dotaciones que impulsan las economías y los servicios implicados con un mercado laboral mundial, lo que ha dado lugar a la materialización de un nuevo paisaje urbano en contradicción con el antiguo pasado industrial⁴¹. Por otra parte, se ha hecho muy poco para implementar una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos. Según una encuesta reciente del Ayuntamiento de Barcelona (2017a y 2017b), frente a una previsión, para 2023, para crear 130.000 nuevos puestos de trabajo, entre 2000 y 2015, realmente, se crearon 93.000, es decir el 71,5% de lo previsto, distribuidos en un total de 4.500 nuevas empresas instaladas en el distrito 22@. De las 4.000 nuevas viviendas sociales previstas, sólo se han construido 1.600, un 40%, acompañadas, tan sólo, de 14.000 m² de nuevos equipamientos urbanos, a pesar que lo programado

⁴¹ De hecho, entre 2002 y 2016, se han construido 24 edificios de más de 60 metros de altura a lo largo de la Avenida Diagonal desde Glòries hasta el mar; entre ellos, seis de más de 100 metros. En la actualidad, siete de ellos se dedican principalmente a oficinas, cinco a hoteles y los otros doce a uso residencial.

ascendía a 145.000 m². Con las zonas verdes ha pasado lo mismo: se dispone de 40.737 m², mientras las previsiones alcanzaban la cifra de 114.000 m².

7.3 Bilbao. La regeneración de los territorios industriales de la Ría. De Abandoibarra a Zorrotzaurre

El proceso de regeneración urbana de las antiguas instalaciones industriales y ferroviarias, localizadas a lo largo de ambos márgenes de la Ría de Bilbao, una superficie estimada de unos 6 millones de m², en 12 Km de recorrido lineal, fue gestionado por una entidad territorial supralocal, Bilbao Ría 2000, actuando en un territorio compuesto por 35 municipios, y donde se concentran alrededor de 900.000 habitantes. Se adopta el nombre de Bilbao Metropolitano, para la nueva entidad en ordenación, lo que ha supuesto el sometimiento de la Planificación Territorial a una política urbana estratégica en la que se desarrollan toda una serie de grandes proyectos urbanos, en paralelo a la materialización de importantes infraestructurales aptas para construir la metrópoli bilbaína.

Los criterios para la constitución de esta nueva entidad metropolitana se definieron en el Plan Territorial Parcial (Leira, Argüeso y Subieta, 1994) que comenzó a elaborarse en 1992, aprobándose en 1997, continuándose con una nueva herramienta de planificación disponible en 2008 (Bilbao Metropoli-30, 2001; Bilbao Metropolitano, 2008)⁴².

El nuevo destino de algunas de las zonas ferroviarias e industriales de la capital vasca, aquellas que se definían como áreas de oportunidad, gestionadas, como decimos, por las entidades Bilbao Metrópoli 30 y Bilbao Ría 2000, se ha manifestado en la creación de nuevos espacios centrales en los que destacan valores y usos adecuados para el establecimiento de funciones privadas y económicas de excelencia, a costa de las necesidades colectivas de los ciudadanos locales (Álvarez Mora, 1999).

Según el alcalde Josu Ortuondo Larrea, cuyo mandato se extendió desde 1991 hasta 1999, el reto para la revitalización de Bilbao implicaba la creación de una marca con capacidad para atraer empresas y personas. Durante su alcaldía, en efecto, se estaba creando *una ciudad museo de la arquitectura... Aceptando que hay distintos Bilbaos en uno y no en buenas condiciones... todos han mejorado, que en todas las áreas se han realizado actuaciones bajo cinco objetivos que se propusieron: industria, recursos humanos, medio ambiente, comunicaciones y cultura y proyección exterior* (Marzo, 1999: 15).

La regeneración del sector de Abandoibarra (figura 9) aparece como el caso más emblemático en el marco de los procesos de regeneración urbana emprendidos. Este espacio, que *hacia 1993,[...] era una playa de ferrocarriles, ya poco usada, que contaba con grandes almacenes casi abandonados* (Perri, 2007: 5), ha sido desposeído de sus antiguas funciones ferroviarias e industriales, proceso impulsado por la relocalización del puerto, lo que permitió el desmantelamiento de las

⁴² Mientras tanto, en 1995, se aprobó el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao.

instalaciones allí localizadas, en especial, los muelles de Uribitabe y la estación de mercancías.



Figura 9. Imagen de Abandoibarra en la actualidad.

Fuente: Fotografía de Federico Camerin (2021)

Estamos hablando de la liberación de un suelo de 348.500 m², lo que permitió la realización, entre otros hitos arquitectónicos, del Museo Guggenheim, construido, entre 1992 y 1997, por el arquitecto de fama internacional Frank O. Gehry. Este nuevo icono fue acompañado por unos 137.000 m² de nuevas funciones terciarias, como comercios, oficinas, hoteles de lujo, así como unas 700 viviendas de lujo, y sin dotar a esta zona de vivienda de protección oficial. En cuanto a los espacios públicos creados, como nuevas superficies libres incorporadas en el marco de la transformación emprendida, concretamente, los que se sitúan frente a la plaza del Museo Guggenheim, no beneficia tanto a la población local como a los usuarios de dicho museo.

Se trata de un proyecto urbano de gran alcance que, inevitablemente, ha puesto en auge a toda la ciudad, lo cual ha sido definido como efecto Guggenheim (Plaza, Tironi y Haarich, 2009), contribuyendo, incluso, a su declaración como Ciudad Europea 2018⁴³. La apuesta por una economía terciaria, de alcance nacional e internacional (del Cerro, 2006), así como el desarrollo de un turismo de masas basado en el efecto que recrean determinados componentes culturales implicados con la arquitectura del siglo XXI, simbolizada, en esta ocasión, por el Guggenheim, ha

⁴³ Entregado por el instituto The Academy of Urbanism (véanse [https:// www.academyofurbanism.org.uk/bilbao-wins-european-city-of-the-year-at-2018-urbanism-awards/](https://www.academyofurbanism.org.uk/bilbao-wins-european-city-of-the-year-at-2018-urbanism-awards/)).

conducido a esta ciudad hacia una situación en la que la nueva centralidad creada apenas es útil para los habitantes reales de Bilbao. De hecho, el precio del suelo urbanizado en Abandoibarra, valorado en 1993, por los promotores inmobiliarios, en 650 euros/m², se multiplicó hasta alcanzar 2.700 euros/m², en 1999 (Otaola, 2001: 51).

Otras obras de arquitectos de fama mundial, como el metropolitano, proyectado por Norman Foster, 1995; el puente Zubizuri, de Santiago Calatrava, 1997; el edificio Euskalduna de Dolores Palacios y Federico Soriano, 1998; la puerta Isozaki de Arata Isozaki, 2008; la biblioteca de la Universidad de Deusto de Rafael Moneo, 2009; la torre Iberdrola de César Pelli, 2012, etc., además de haber mejorado la calidad y la movilidad urbanas, han impulsado a Bilbao, sobre todo, como una ciudad global-atractiva, destinada a desarrollar un estricto abanico de economías, también, a crear un maco de vida exclusivo y excluyente.

Si tenemos en cuenta las transformaciones realizadas en otros sectores del Bilbao Metropolitano, como las operaciones llevadas a cabo en los 110.000 m² de terreno ferroviario de la antigua estación de Ametzola, en el centro de la ciudad, y en los 501.000 m² próximos a la desembocadura del río Galindo, podemos observar que en ellas sí nos encontramos con una cierta dotación de viviendas sociales. En concreto, se observa que el porcentaje de viviendas de protección oficial está en relación con la lejanía-aproximación de los sectores afectados con respecto al centro de la ciudad, actuando el sector Abandoibarra como referente de dicha centralidad. Si en Ametzola⁴⁴, más próximo de los antiguos astilleros, la actual Abandoibarra, este porcentaje es del 16%, lo que representa unas 150 viviendas sociales de un total de 900, en Galindo⁴⁵, lugar donde se encontraban los antiguos Altos Hornos de Vizcaya, el porcentaje de viviendas de protección oficial alcanza el 25%, unas 500 viviendas sociales de un total de 2.000 construidas. Es evidente que estas operaciones están sujetas a una estrategia de segregación socio-espacial que impide que las clases más populares residan en las zonas más centrales.

Una de las últimas operaciones que se están llevando a cabo en la Ría de Bilbao, es el proyecto sobre la península de Zorrotzaurre, la cual está previsto que se convierta en una isla, creada artificialmente, abriendo el Canal de Deusto. Esta zona tiene el carácter de una periferia urbana donde se mezclan industrias y residencias obreras⁴⁶, lo que quiere decir que está, en cierto modo, al margen de las dinámicas que, hasta ahora, se han manifestado en la ciudad central, aunque esté individualizada como área de oportunidad en los documentos de Planificación Urbana (Bilbao Metròpoli-30, 2001: 21).

Se trata de una marginación fruto de una estrategia, bien ponderada, por parte de los agentes involucrados en la creación del Bilbao Metropolitano, lo que se verifica por la desconexión que, este sector Zorrotzaurre, mantiene con el metropolitano y otros medios de comunicación, como es el caso del tranvía, lo que ha dado lugar a la

⁴⁴ Véanse <http://www.bilbaopedia.info/ametzola>.

⁴⁵ Véanse <https://bilbaoenconstruccion.com/2012/11/28/proyecto-urban-galindo-el-emblema-de-la-transformacion-de-barakaldo/>.

⁴⁶ Ya a finales de los años 60 se produce una segregación urbanística y social cuando en 1968 se produce la apertura del Canal de Deusto, segregando urbanísticamente y socialmente la península artificial de Zorrotzaurre.

acumulación de viviendas residuales dispersas entre las propiedades industriales y portuarias semi-desmanteladas. A pesar de ello, nos encontramos con un importante tejido social asociativo (Vivas Ziarrusta y Lekerikabeaskoa Gaztañaga, 2016-2017).

El ámbito de intervención es de 838.781 m², de los que más de la mitad son propiedad de entidades públicas, como el Gobierno Vasco, Ayuntamiento de Bilbao y la Autoridad Portuaria. Este sector está siendo sometido a una operación de renovación urbana con la que se pretenden aniquilar sus características económicas-sociales, también, patrimoniales, con el objetivo de crear “una isla para vivir, trabajar y disfrutar”.

El *masterplan* elaborado por el equipo de Zaha Hadid (figura 10)⁴⁷, divide el ámbito de intervención en tres áreas. Una de ellas adquiere connotaciones claramente terciarias. A la segunda se le asigna una función sanitaria, y a la tercera un uso mixto, es decir, para viviendas, actividades económicas y equipamiento urbano. Esta última es la intervención más importante, afectando a 651.861 m², y estando previstos un total de 15.000 nuevos habitantes.



Figura 10. Masterplan de la intervención de Zorrotzaurre.

Fuente: <http://www.zorrotzaurre.com/apertura-del-canal-de-deusto/>

La apuesta que se define en *Bilbao Metr poli-30* (2001: 34) para Zorrotzaurre *podría ser un emplazamiento adecuado para la construcción de esta ciudad de la innovación y el conocimiento*. Se trata, en otras palabras, de proceder a una desposesión social de este sector, eliminando su original carácter popular, para ponerlo a disposición del *Bilbao as a global city* (Bilbao Metr poli-30, 2001: 1), es decir, acorde con *la imagen de prosperidad y cambio que est  proyectando en los últimos tiempos la metrópoli*. Asimismo, *se verá reforzada la imagen de ciudad atractiva y orientada al futuro que aspira a ser metrópoli de vanguardia* (Bilbao Metr poli-30, 2001: 34). No est  garantizada, en este sentido, la mezcla social, como tampoco está presente en Abandoibarra. Las medidas previstas apuestan por la designación del 50% de las viviendas, que tendrán un carácter social, para una

⁴⁷ Véanse <http://www.zorrotzaurre.com/>.

población que no supere los 35 años. La conservación de la memoria del pasado industrial y del puerto, por otro lado, se desea materializarlo a través de la conservación de 14 naves industriales. Está prevista, asimismo, la permanencia de los 500 habitantes, aún residentes en Zorrotzaurre, los cuales, en principio, no serán expropiados de sus antiguas viviendas.

7.4 A modo de conclusión. El Poblenou y Abandoibarra como zonas estratégicas para la materialización de espacios de renta

La gestión de grandes propiedades ferroviarias e industriales, en Barcelona y Bilbao, ha sido, y está siendo en la actualidad, un desafío para transformar las dos ciudades en su conjunto. Estas áreas han sido calificadas, por parte de los Planes Urbanísticos correspondientes, como zonas en transformación, zonas de oportunidad o de nueva centralidad, etc. Propuestas que se derivan del proceso de ocupación-apropiación que sigue al desmantelamiento y abandono funcional de las mismas. Se trata actividades que, como venimos diciendo, consumen una gran cantidad de suelo, lo que facilita la gestión que desemboca en su regeneración final.

Los suelos del antiguo Manchester Catalán, el Poblenou, y el de las orillas adyacentes a la Ría Bilbaína⁴⁸, aunque periféricos con respecto a sus respectivos centros urbanos, se han caracterizado por su condición de zonas marginales. Su morfología urbana, producto de un proceso histórico de larga duración, ha expresado, en su origen, la presencia de edificaciones populares, proliferación de viviendas autoconstruidas, ausencia de una red de infraestructuras eficientes, mezcla entre vivienda y usos declarados incompatibles, cierto grado de insalubridad, debido a la presencia de instalaciones industriales-portuarias, en fin, falta de equipamiento sociales capaces de satisfacer las necesidades de la población local, a lo que habría que añadir, un costo relativamente bajo del suelo. Todas estas características permitieron la consolidación, a lo largo del tiempo, de su identidad obrera. Identidad que, al mismo tiempo, se ha constituido como la oportunidad, en términos económicos e inmobiliarios, para la creación de nuevos espacios de renta.

Las regeneraciones emprendidas en Nova Icària y Abandoibarra han reconvertido, definitivamente, las antiguas instalaciones ferroviarias e industriales, las cuales protagonizaron un proceso de obsolescencia funcional por razones implicadas con los intereses del capital, no con su actividad estricta, en concordancia, todo ello, con un proceso de reestructuración económico-urbano en paralelo a la reorganización del sector del empleo.

En los casos reseñados, observamos una supeditación de las reconversiones emprendidas a las exigencias de ajuste en la disponibilidad y nuevos usos del suelo, aquellos que identifican su origen en formas de producción fordistas, a unos intereses inmobiliarios muy concretos. Los nuevos usos asignados, para hacer posible la creación de áreas de nueva centralidad, impulsados por instrumentos de Planificación

⁴⁸ Para el entendimiento del proceso de construcción de la Barcelona y Bilbao industriales se remite a Arxiu Històric del Poblenou (2001) y González Portilla (2001).

aplicados a diferente escala, ya sean territoriales o locales, han elevado el nivel de accesibilidad global al que acceden las ciudades, entendidas, a partir de ahora, como entidades metropolitanas cuyo objetivo es reclamar un protagonismo que las encadene a una red internacional a la que ofertan servicios productivos avanzados.

Además, las nuevas condiciones asignadas a dichas áreas, ha sentado las bases para proceder a la materialización de nuevas centralidades. Se trata de operaciones ya finalizadas, como aquellas de Diagonal Mar y Fórum 2004 en Barcelona y la de Ametzola en Bilbao, lo que ha permitido crear nuevos ámbitos espaciales que están contribuyendo a crear una ciudad segregada en la medida en que entregan dichos ámbitos a las clases sociales de mayor renta.

La nueva economía, la que se apoya en el conocimiento y la innovación, del talento, etc., necesita de la apropiación de grandes propiedades de suelo, las que resultan de la liberación funcional de antiguas industrias, ferrocarriles, etc., dada la situación estratégica que detentan. La forma de proceder a la apropiación de estos espacios, cuyo valor está relacionado con su condición de ser bienes construidos, y producidos, colectivamente, a lo largo de un dilatado proceso histórico, permite ese entendimiento de los mismos, una vez reconvertidos en los nuevos iconos del capital, como escaparates, como reclamos publicitarios, ventana abierta donde ser vistos o nuevos productos económicos, siendo necesario, para ello, que el sentido de la colectividad desaparezca y, con ello, lo esencial de la ciudad, es decir, su categoría como entidad pública.

Las nuevas áreas de centralidad, en efecto, contribuyen a la privatización de la ciudad, a la anulación de su sentir colectivo. En estas dos zonas que comentamos, se regenera el suelo ferroviario e industrial no tanto porque surja una demanda socialmente sentida, sino porque se está procurando una salida económico inmobiliaria, cuando no financiera, al producto suelo que ha sido liberado por los artefactos desmantelados.

Cuando se dispone de una gran cantidad de suelo liberado de sus antiguas funciones, en nuestro caso, industriales-ferroviarias, al no poder utilizarse en su totalidad, apenas se emprenden operaciones que no sean aquellas que procuran grandes beneficios, en la medida en que contribuyen a la materialización de zonas exclusivas, lejos del alcance de la mayoría de la población, renunciando, por tanto, a un proyecto de ciudad que interese a todos. Las intervenciones que se han llevado a cabo, en aplicación de los dictámenes del 22@ de Barcelona, en este sentido, han sido aquellas que reclaman las nuevas economías que impulsan los llamados servicios productivos, creándose, con ello, el 71,5% de los nuevos puestos de trabajo previstos, mientras que los equipamientos urbanos no llegan al 10% de la cuota propuesta. En el caso de Bilbao, del mismo modo, ha bastado con dos-tres operaciones, para poner en marcha un proceso que sitúa a la ciudad en los circuitos de lo exclusivo, lejos de las necesidades reales de su población. El ámbito de la Ría no ha sido utilizado en su totalidad, sino, únicamente, los suelos más estratégicos, financiera e inmobiliariamente hablando, quedando el resto, a pesar de haberse programado como objeto de regeneración, en un estado de ruina avanzado que contrasta con los iconos que se muestran al mundo.

8 CONCLUSIONES

El recorrido emprendido por este trabajo ha abierto un camino, en el campo de los estudios urbanos internacionales, a propósito del entendimiento de la ciudad del capital, desde la perspectiva del comportamiento de la Gran Propiedad.

El recorrido llevado a cabo nos ha permitido esbozar una metodología cuya razón de ser se gesta en la medida que nos implicamos con el trabajo emprendido. Queremos decir que esta metodología, la cual hace referencia al entendimiento del triple proceso indivisible de construcción-abandono-regeneración de artefactos-funciones que necesitan de la Gran Propiedad para ejercer como tales, establece un recorrido, en tres momentos esenciales, para abordar el proceso de construcción de la ciudad del capital. Esta metodología se va creando en su contexto, no procediéndose, por tanto, a planteamientos universales esbozados al margen del fenómeno que se investiga. Cada trabajo de investigación, queremos decir, requiere su propia metodología.

8.1 Punto de partida: el concepto de Gran Propiedad en un contexto urbano

La Gran Propiedad es un término que hemos acuñado por las propias exigencias de la tesis doctoral, con el objetivo de explicar el papel que ejerce en el proceso de construcción de la ciudad europea.

Por un lado, podemos definir como Grandes Propiedades a aquellas superficies de suelo, parcelas urbanas, que son demandadas por actividades que necesitan consumir una gran cantidad de espacio para desarrollarse como tales, como es el caso de las industrias, los ferrocarriles, las instalaciones militares, etc., sin olvidar aquellas otras que, también, consumen una gran cantidad de espacio para satisfacer necesidades básicas de la población. Nos referimos, en este caso, a los grandes equipamientos urbanos, como instituciones de enseñanza, hospitalarias y de salud, religiosas, comerciales, político-administrativas, etc.

Por otro lado, las Grandes Propiedades se constituyen como un capital en suelo, es decir, ostentando la capacidad de ejercer como mercancía, lo que implica su expresión desde su valor de cambio. Desde nuestro punto de vista, por tanto, hablar de Gran Propiedad no significa, solamente, el hecho de ser una gran posesión de terreno, sino, a su vez, su capacidad de intercambio en un mercado inmobiliario.

Entendemos la Gran Propiedad desde sus implicaciones en el proceso de construcción de la ciudad. Gran Propiedad que puede manifestarse, también, sin estar vinculada con una actividad concreta, sin ser sostén, en una palabra, de específicos procesos productivos, es decir, atendiendo a su condición originaria como posesión que produce una renta. Ahora bien, para que se realicen los objetivos que se derivan del desarrollo urbano, del proceso de construcción de la ciudad, es necesario la presencia de específicos emprendedores, todos ellos vinculados con el Capital Inmobiliario-Financiero, quienes se disponen a gestionar dicho desarrollo siguiendo toda una serie de pautas establecidas a tal efecto.

En primer lugar, alquilándola, convirtiéndose en arrendatarios, lo que les permite ejercer una actividad económica concreta que asientan sobre la propiedad tomada en arriendo. O, en segundo lugar, adquiriéndola, lo que los convierte, en esta ocasión, en rentistas que pueden emprender acciones inmobiliarias concretas en base a lo adquirido, y una vez que la actividad originaria desarrollada se decanta por su obsolescencia funcional.

Entendemos la Gran Propiedad, la de índole urbano-territorial, en su estado puro, es decir, en su condición de capital en suelo, ya que suele ser utilizada como mercancía, desde el valor de cambio que ostenta, como garantía, incluso, para emprender acciones bursátiles y financieras de todo tipo, más allá de las puramente inmobiliarias. Todas estas consideraciones se han verificado al analizar sus repercusiones espaciales en el marco del proceso de construcción de la ciudad, naturalmente, la ciudad del capital. Específicamente, se han tratado los casos de las regeneraciones urbanas emprendidas en el Poblenou de Barcelona y en los territorios de la Ría de Bilbao. Y más concretamente, en las implicaciones que han tenido lugar entre modelos de desarrollo urbano, la Planificación Urbana y los agentes involucrados en los procesos de materialización-abandono-regeneración de las propiedades militares en Italia.

8.2 El papel de la Gran Propiedad en el proceso de construcción de la ciudad

Nuestra hipótesis de partida parte de la reflexión a propósito del papel que ejerce la Gran Propiedad, la del suelo, en el proceso de construcción de la ciudad europea durante el siglo XX, teniendo en cuenta, a su vez, sus repercusiones en la primera parte del siglo sucesivo. En este proceso, hemos destacado una serie de fases, de etapas, de momentos históricos diversos, aquellos que se han expresado a través de una componente espacial concreta. Estos momentos son, concretamente, los de construcción-materialización de lo urbano, de su desmantelamiento-abandono y, finalmente, de su regeneración. Estas tres fases, por efecto de acumulación en un mismo ámbito, recrean, por yuxtaposición espacial, toda una serie de fenómenos que se van sucediendo, desembocándose, como resultado final, en esa explicación que perseguimos del proceso de construcción histórico de la ciudad.

En un primer momento, la Gran Propiedad contribuye a la construcción-materialización de aquellos artefactos productivos que tienen necesidades de consumir una gran cantidad de suelo. Determinadas actividades productivas, del tiempo libre, de la defensa nacional, etc., están estrictamente vinculadas a grandes propiedades de suelo. Entre otras cuestiones, destacamos el factor localización de la Gran Propiedad como elemento clave para entender, en el marco del modo de producción capitalista, los mecanismos que hacen posible la realización de la renta del suelo, tanto en su variante absoluta, como diferencial, es decir, de posición. De hecho, es en base a la renta, y su aprovechamiento por parte del capital inmobiliario y financiero, cómo se emprenden los futuros grandes procesos de regeneración urbana.

En un segundo momento, transcurrido un determinado período de tiempo, en el que una actividad concreta se desarrolla vinculada a una Gran Propiedad, se observa cómo la existencia del asentamiento que la identifica, junto con las funciones allí ubicadas, acompañan y proporcionan toda su lógica a la evolución de la ciudad, en particular, al desarrollo-crecimiento que protagoniza. Esta dinámica acaba, inevitablemente, vinculando dicha Gran Propiedad con un proceso que impulsa, al mismo tiempo, su obsolescencia funcional, primer paso para replantear su re-utilización con la finalidad de extraer más valor, más renta, a partir de las nuevas funciones que se proyectan para la misma. Es decir, se observa que los intereses del capital, los que se derivan de la Gran Propiedad, impulsan, de alguna manera, los procesos de desmantelamiento, abandono, vacío y ruina, a los que se ven sometidos los artefactos identificados con dichas propiedades. No es que las actividades allí instaladas, como las ferroviarias, industriales, militares, colegios, mercados, etc., desaparezcan del todo, sino que se desplazan a otros lugares del territorio, generalmente, más periféricos, en consonancia con las pautas del desarrollo urbano establecidas, con el objetivo de reconvertir los lugares que abandonan en nuevos espacios de renta.

Consideramos este proceso de abandono y desmantelamiento, de aquellas actividades que consumen una gran cantidad de espacio, como otro fenómeno implicado en la construcción de la ciudad. No es un punto de inflexión, no es una marcha atrás, es un proceso en sí que tiene su propia lógica.

Queremos decir que la paulatina acción de infrautilización, que conduce al abandono definitivo de las grandes propiedades de suelo, con sus artefactos allí construidos, se constituye como una fase imprescindible, e ineludible, en el proceso de construcción de la ciudad capitalista. La espera especulativa, a la que las grandes propiedades están sometidas, es fundamental a la hora de poner en marcha el proyecto de regeneración correspondiente. Si las condiciones económicas no permiten emprender, en un breve período de tiempo, las operaciones de renovación-regeneración, no es raro que la estrategia adoptada sea la prolongación del estado de abandono, el cual, cuanto más duradero sea, más grave será la situación de degradación de los espacios construidos y abiertos que están esperando ser transformados. Los efectos de esta estrategia perversa conducen, inexorablemente, a la declaración de ruina con la consiguiente desaparición del patrimonio histórico heredado.

Como colofón de este proceso, la Gran Propiedad desposeída de su actividad originaria, generalmente, vinculada al modo de producción fordista, abre el camino hacia una regeneración proyectada a tal efecto, una vez que el abandono se ha producido. En otras palabras, estamos frente a un tercer tipo de proceso, el más reciente, dentro del más amplio proceso de construcción de la ciudad. La apuesta por la regeneración, generalmente, no tiene otro objetivo que la creación de nuevos espacios de renta, especulando sobre los posibles valores derivados de la renta diferencial que detentan estas grandes propiedades centrales, en detrimento, todo ello, de los originarios espacios de reproducción social. Es a través de este tercer momento, en el que se implementan las operaciones de regeneración urbana, cómo podemos observar la re-creación de la ciudad del capital.

8.3 Los tipos de Gran Propiedad

En el amplio abanico de actividades que se vinculan con las Grandes Propiedades, las que son objeto de atención en esta tesis, destacamos aquellas que hacen referencia a posesiones de suelo identificadas, fundamentalmente, con las industrias, los ferrocarriles y las instalaciones militares. En particular, la materialización y la persistencia de estas actividades a lo largo del tiempo ha sido un producto de su necesaria interdependencia, de esa complejidad compacta que identifica al modo de producción fordista. Justamente por eso, estas propiedades se incorporan a un determinado tipo de capital, aquel que identifica, en general, su condición de capital industrial con propietario de suelo. Este tipo de capital, con el cual podemos involucrar, decimos, las grandes propiedades ferroviarias, industriales y militares, se caracteriza por el hecho de ser, al mismo tiempo, productor y propietario. Es esta característica lo que permite a estas propiedades emprender procesos de relocalización espacial, rentabilizando el capital en suelo que poseen, financiándola con dicho capital, lo que posibilita la modernización de sus instalaciones, incluso, reconvertirse hacia otros sectores productivos. Es su condición de propietario la que les permite emprender este tipo de acciones. Es por ello por lo que ponemos énfasis en la importancia de estos tipos de actividades-propiedades en el proceso de construcción de la ciudad europea, entendida como ciudad del capital.

De todas formas, aunque nuestro enfoque esté centrado en los espacios industriales, ferroviarios y áreas militares, hay que tener en cuenta, dentro del gran abanico de la Gran Propiedad, aquellas otras actividades que tienen necesidad de consumir una gran cantidad de espacio para hacer posible su materialización espacial. Se trata de actividades que nos proporcionan una percepción de la presencia de específicos espacios de reproducción social, ya estén al servicio de las clases sociales más débiles, más ricas, o una mezcla entre ambas. Nos referimos a los mercados, a grandes espacios comerciales, a instituciones administrativas como sedes de entidades públicas, a instalaciones docentes como colegios, escuelas o universidades, a instalaciones religiosas como conventos, monasterios e iglesias, a parques públicos, etc.

8.4 Las Grandes Propiedades industriales como impulsoras del proceso de transformación-liquidación de la ciudad fordista

El asentamiento de las actividades industriales en la ciudad impulsó los primeros procesos de desagregación socio-espacial protagonizados por el espacio tradicional, al mismo tiempo que se contribuía a la creación de específicas zonas industriales donde se alojaban y trabajaban los obreros.

Una vez que el modelo de desarrollo urbano evolucionó de su forma desagregada, a partir, sobre todo, de la segunda mitad del XIX, a la dispersa, que se consolida un siglo después, las instalaciones industriales comenzaron a ser gestionadas, previa su obsolescencia y abandono, con el objetivo de propulsar funciones más rentables, tanto para el desarrollo de las nuevas economías como para relanzar el mercado inmobiliario a otras escalas. Estas nuevas destinaciones de uso, generalmente terciarias o dedicadas al ocio y al consumo, han contribuido a la conformación de

nuevas áreas de centralidad, apostando definitivamente por la ciudad como producto. El fenómeno del abandono, que es inducido, y la práctica de regeneración, que es impuesta, se han apoyado en criterios establecidos en el marco de una planificación urbana pasiva, así como de la interacción, de carácter efímera, que se produce entre agentes públicos y privados.

Todo esto ha permitido emprender operaciones de renovación-regeneración urbana sin apenas tener en cuenta valores sociales, económicos y urbanos existentes, como ha quedado demostrado en los casos de Barcelona y de Bilbao. En todos estos fenómenos, observamos dinámicas estrechamente vinculadas con procesos de apropiación espacial de clase. Si, por un lado, se ha creado un nuevo ambiente urbano, que tiende a acoger clases sociales de un elevado nivel de ingresos, por otro, se ha procedido al desplazamiento de aquellos sectores sociales que residían en los antiguos barrios industriales, concentrados en lugares estratégicos, así como a la desaparición del patrimonio existente heredado. Ambos fenómenos han contribuido a la creación de espacios de renta, en la medida en que han hecho posible la materialización de nuevas áreas de centralidad.

En suma, a medida que el fordismo se acerca a su fin, y que la ciudad se expande hacia los territorios periféricos no urbanizados hasta entonces, las grandes propiedades industriales, junto al ferrocarril, son las primeras en dejar espacios para esas nuevas oportunidades que responden a exigencias económicas globales.

8.5 Las Grandes Propiedades ferroviarias como propulsoras de la extensión de la ciudad tradicional y de los intercambios inter-territoriales

El ferrocarril y la estación ferroviaria han ejercido, entre otras cosas, como impulsores de la expansión-transformación urbana, en el marco de modelo socio-económico fordista que ha realizado los intereses del capital en momentos históricos concretos. Sus efectos territoriales han sido la expansión urbana y, una vez desmanteladas, la creación de nuevas áreas de centralidad, primero, dentro de la ciudad y, sucesivamente, en territorios más amplios. Su presencia en el territorio ha contribuido al fortalecimiento de las actividades productivas industriales de la ciudad fordista. Sin embargo, a medida que el modelo de desarrollo urbano alcanzaba su fase identificada con la dispersión territorial, en paralelo a la consolidación del transporte viario privado, el replanteamiento del papel a cumplir por este tipo de Gran Propiedad incidió, profundamente, en la renovación-regeneración urbana de las ciudades.

El paso al pos-fordismo ha supuesto un cambio de rumbo en las instalaciones ferroviarias, vinculadas estrechamente, hasta entonces, con los centros urbanos, y adquiriendo, en contrapartida, un carácter estratégico que permitiese realizar nuevas áreas de centralidad en el contexto de la ciudad dispersa, revelándose como oportunidades más rentables en el mercado inmobiliario.

La interconexión entre desarrollo urbano, planificación urbana y agentes involucrados, en la gestión de estas propiedades, ha facilitado este cambio proporcionando toda su lógica al mecanismo de privatización de estas propiedades,

en origen de titularidad pública. Las transformaciones efectuadas sobre ellas, en lugar de responder a pautas identificadas con la ciudad como obra, la obsolescencia funcional inducida de los ferrocarriles y sus estaciones, ha sido manipulada para que su renovación/regeneración fomente y fortalezca la ciudad como producto. Todo este recorrido es muy similar a lo acaecido con las grandes propiedades industriales. Industrias y ferrocarriles han mostrado, siempre, una rigurosa interrelación, ya que la existencia de las actividades industriales determinaba la presencia de la estación ferroviaria, y viceversa. Esta relación mutua, que estaba en la base de sociedad fordista, ha sido revertida de forma muy contundente para cambiar la conformación territorial de un determinado ámbito urbano. Además, este cambio ha tenido, también, una influencia decisiva a la hora de impulsar el abandono de las áreas militares que, a su vez, dependían de la industria y de los ferrocarriles para la producción de armas y el desplazamiento de los soldados.

8.6 Caminos abiertos para nuevas investigaciones: el proyecto La Regeneración Urbana como una nueva versión de los Programas de Renovación Urbana. Logros y fracasos

Este trabajo, que marca la finalización del recorrido predoctoral del autor y, al mismo tiempo, el comienzo de una nueva etapa, postdoctoral, constituye la base para encauzar futuras investigaciones enmarcadas en la conceptualización de la Gran Propiedad. En particular, no obstante la fractura causada por la pandemia de 2020 que ha interrumpido un diálogo constante y fructífero entre el Autor y Alfonso Álvarez Mora, se ha podido elaborar la base sobre la cual plantear nuevas investigaciones, las cuales, de hecho, se enmarcan en el proyecto de investigación postdoctoral La Regeneración uUrbana como una nueva versión de los Programas de Renovación Urbana. Logros y fracasos financiado en el marco de las ayudas para la recualificación del sistema Universitario Español para 2021-2023 (Ayudas Margarita Salas para la formación de jóvenes doctores) que está teniendo lugar en el Grupo de Investigación en Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad (GIAU+S) del Departamento de Urbanística y Ordenación Territorial de la Universidad Politécnica de Madrid bajo la tutorización del Prof. Catedrático Agustín Hernández Aja.

9 AGRADECIMIENTOS

Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto La Regeneración Urbana como una nueva versión de los Programas de Renovación Urbana. Logros y fracasos. Este contrato está cofinanciado por el Ministerio de Universidades en el marco del Plan de recuperación, transformación y resiliencia, por la Unión Europea – NextGenerationEU y por la Universidad de Valladolid.

10 BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, I. (1980). Introducción al ferrocarril en España. Breve reseña de estaciones. En I. Aguilar et al. (Eds.), *Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad* (pp. 9-40). Madrid: Colegio oficial de arquitectos de Madrid-Comisión de Cultura.

Alibes, J. M., Campo, M., Giral, E. Huertas, J.M., Pradas, R., Tarragò, S. (1975). *La Barcelona de Porcioles*. Barcelona: Editorial Laia.

Álvarez Mora, A. (1978). *La remodelación del centro de Madrid*. Madrid: Ayuso.

Álvarez Mora, A. (1980). El caso de dos estaciones desaparecidas: Arganda y Goya. En I. Aguilar et al. (Eds.), *Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad* (pp. 227-250). Madrid: Colegio oficial de arquitectos de Madrid-Comisión de Cultura.

Álvarez Mora, A. (1996). La necesaria componente espacial en la Historia Urbana. *Ayer*, 23, 29-60. Recuperado de https://revistaayer.com/sites/default/files/articulos/23-2-ayer23_LaHistoriaUrbana_Sambricio.pdf

Álvarez Mora, A. (1999). Bilbao, la definición de una imagen de marca como reclamo competitivo. Crónica de un proceso iniciado. *Ciudades*, 5, 151-178. doi: 10.24197/ciudades.05.1999.151-178

Álvarez Mora, A. (Ed.) (2013), *Políticas urbanas aplicadas a los conjuntos históricos: logros y fracasos. Hacia una propuesta de rehabilitación urbana como alternativa al modelo inmobiliario extensivo*. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística de Valladolid.

Álvarez Mora, A. (2015). *Ciudad como producto versus la ciudad como obra. La realidad urbana entre el espacio de la renta y el espacio social*. Valladolid: Universidad de Valladolid

Álvarez Mora, A. (2019). *Reflexiones urbanísticas: un pensamiento de clase para el entendimiento de la ciudad*. Valladolid: Universidad de Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística-Ediciones Universidad de Valladolid

Álvarez Mora, A. y Camerin, F. (2018). L'urbanistica italiana recente e le sue ripercussioni in Spagna: razionalizzazione, riforma e controriforma. A proposito del pensiero di Federico Oliva/Recent Italian urban planning and its repercussions in Spain: rationalization, reform and counter-reformation. About the thought of Federico Oliva, *Urbanistica*, 70(161), 24-40.

Álvarez Mora, A. y Camerin, F. (2019). La herencia del urban renewal en los procesos de regeneración urbana: el recorrido Renovación-Regeneración a debate. *Ciudad y*

Territorio. Estudios territoriales, 51 (199) 5-26. Recuperado de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76712>

Álvarez Mora, A., Palomar, E. P. y Sánchez Rodenas, J. M. (1980). Desarrollo histórico de la zona sur de Madrid. En I. Aguilar et al. (Eds.), *Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad* (pp. 147-206). Madrid: Colegio oficial de arquitectos de Madrid-Comisión de Cultura.

Alvarez-Palau, E. (2016). Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo. *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21(1.169). doi: 10.1344/b3w.0.2016.26358

Apur (1987). *L'aménagement de l'Est de Paris. Paris Projet n. 27-28*. Paris: Apur.

Arxiu Històric del Poblenou (2001). *El Poblenou: més de 150 anys d'història*. Barcelona: Arxiu Històric del Poblenou.

Arxiu Històric del Poblenou (2006). *Fets al Poblenou. Un recorregut visual per més de anys d'història*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Ayuntamiento de Barcelona (1987). *Àrees de nova centralitat*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Ayuntamiento de Barcelona (1990). Plan Estratégico Económico y Social de Barcelona. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Recuperado de https://pemb.cat/es/publicaciones/i_plan_estrategico_economico_y_social_2000/35/

Ayuntamiento de Barcelona (2000). *Modificación del PGM para la renovación de las zonas industriales del poblenou-Districte d'Activitats 22@BCN*. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona-sector de urbanisme. Recuperado de <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/88894/1/3199.pdf>

Ayuntamiento de Barcelona (2017a). *22@ Barcelona 2000-2015. El districte de la innovació de Barcelona*. Barcelona, Ajuntament de Barcelona. Recuperado de https://dades.grupnacioidigital.cat/redaccio/arxius/documents/148534772422@_15_ANYS_CATALA_p.pdf

Ayuntamiento de Barcelona (2017b). *Estat d'execució del Pla 22@. Informe per a la facilitació de la participació en el procés participatiu Repensem el 22@*. Barcelona: Districte de Sant Martí-Direcció de Democràcia Activa i descentralització. Recuperado de https://ajbcn-decidim-barcelona.s3.amazonaws.com/decidim-barcelona/uploads/decidim/attachment/file/1668/Informaci%C3%B3_-_Estat_Execuci%C3%B3_22a.pdf

Basas Fernández, M. (1969). *El crecimiento de Bilbao y su Comarca*. Bilbao: Excmo Ayuntamiento de la M. N y M. L Villa de Bilbao.

Bilbao Metropoli-30 (2001). *Bilbao 2010. La Estrategia*. Recuperado de <http://www.bm30.eus/wp-content/uploads/2016/05/Bilbao2010-LaEstrategia.pdf>

Bilbao Metropolitano (2008). *Plan Territorial Parcial*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

Bohigas, O. et al. (1986). *Pla Especial d'Ordenació Urbana de la Façana al mar de Barcelona en el sector del Passeig de Carles I i Avinguda d'Icària*. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona

Bruttomesso, R. (2001). Complexity on the urban waterfront. En R. Marshall (Ed.), *Waterfront in post industrial cities* (pp. 39-50). Londres: Spoon Press.

Camarin, F. (2019). From Ribera Plan to Diagonal Mar, passing through 1992 Vila Olímpica. How urban renewal took place as urban regeneration in Poblenou district (Barcelona). *Land Use Policy*, 89, 104226. doi: 10.1016/j.landusepol.2019.104226

Camarin, F. (2021). Regenerating Former Military Sites in Italy. The Dichotomy between 'Profit-Driven Spaces' and 'Urban Commons'. *Global Jurist*, 21(3), 497-523. doi: 10.1515/gj-2021-0075

Camarin, F. y Álvarez Mora, A. (2018). La Gran Propiedad industrial como responsable de los procesos de regeneración urbana. Patrimonio industrial y valores inmobiliarios en Bilbao. En Aa. Vv. (Eds.), *V Seminario internacional G+I PAI. Ciudad Industrial/Industrial City 2018* (pp. 121-139). Madrid: Aula de Formación: Gestión e Intervención en el Patrimonio Arquitectónico e Industrial, UPM Madrid.

Camarin, F. y Álvarez Mora, A. (2019). Regenerating Bilbao: From 'productive industries' to 'productive services'. *Territorio*, 89, 145-154. doi: 10.3280/TR2019-089019

Camarin, F. y Fabris, L. M. F. (2021). Towards the Post-pandemic (Healthy) City: Barcelona's Poblenou Superblock. Challenges and Opportunities. En B. Doucet, R. van Melik y P. Fillion (Eds.). *Global Reflections on Covid-19 and Urban Inequalities. Volume 2: Housing and Home* (pp. 65-74). Bristol: Policy Press. doi: 10.2307/j.ctv1rnpj94.12

Campos Venuti, G. (1967). *Amministrare l'urbanistica*. Turín: Einaudi

Campos Venuti, G. (1971). *La Administración del Urbanismo*. Barcelona: Gustavo Gili.

Campos Venuti, G. (1978). *Urbanistica e austerità*. Milán: Feltrinelli.

Campos Venuti, G. (1981). *Urbanismo y austeridad*. Madrid: Siglo XXI de España Editores.

Campos Venuti, G. (1984). Plan o Proyecto: una falsa alternativa. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 59-60, 55-60. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/81742>

Campos Venuti, G. (1994). *La terza generazione dell'urbanistica*. Milán: Franco Angeli.

Campos Venuti, G. (2010). *Città senza cultura. Intervista sull'urbanistica. A cura di Federico Oliva*. Roma-Bari: Laterza.

Capel, H. (2005). *El Modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Carter, D. (Ed.) (2016). *Remaking Post-Industrial Cities: Lessons from North America and Europe*. Londres-Nueva York: Routledge.

Casellas, A. (2016). Desarrollo urbano, coaliciones de poder y participación ciudadana en Barcelona: una narrativa desde la geografía crítica. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, 70, 57-75. doi: 10.21138/bage.2162

Cerdá, I. (1876). *Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona. Tomo I*. Madrid: Imprenta Española.

Clavera, J. (1973). Una forma local de capitalismo monopolista: el desmantellament de la indústria situada a la zona litoral de Barcelona. En Aa. Vv. (Eds.), *Economía Crítica: una perspectiva catalana* (pp. 251-268). Barcelona: Edicions 62.

De Ureña Francés, J. M. (Ed.) (2020). *Jornada de Debate sobre las Relaciones entre Proyecto Arquitectónico, Proyecto Urbano y Plan de Ordenación Urbana. Maet. Magacín arquitectura de la Escuela de Toledo*. Toledo: Universidad de Castilla La Mancha.

del Cerro, G. (2006). *Bilbao on the World Map: Basque Pathways to Globalization*. Londres: Elsevier.

Doncel, M.C. (1988). *Historia y vida cotidiana. El barrio Icaria, futura Villa Olímpica*. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona-Vila Olímpica SA 92. Recuperado de <http://periferiesurbanas.org/wp-content/uploads/2014/07/DONCEL-1988-HistoriaVidaCotirianaBarrioIcaria.pdf>

Duran i Farrell, P. (1965). *Barcelona. Una ciutat que no pot seguir vivint d'esquena al mar*. Barcelona: ALAS Costa/Padró.

Espelosín, J. (2013). *Operación Chamartín: historia de una realidad virtual*. Madrid: Ediciones Irreverentes.

Fernandez, R., Hofman, A. y Aalbers M. (2016). London and New York as a safe deposit box for the transnational wealth elite. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 48(12), 2443-2461. doi: 10.1177/0308518X16659479

Gaeta, L. y Savoldi, P. (Eds.) (2013). *Orientamenti per la gestione del patrimonio immobiliare pubblico*. Milán: Società Italiana degli Urbanisti.

Geddes, P. (1915). *Cities in evolution*. Londres: Williams and Norgate.

González Portilla, M. (Ed.) (2001). *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao. Volumen I. Modernización y mestizaje de la ciudad industrial. Volumen II. Las nuevas ciudades: territorio e infraestructuras*. Bilbao: Nerea.

Gunn, S. (2013). Beyond Coketown: the industrial city in the twentieth century. En C. Zimmermann (Ed.), *Industrial cities. History and future* (pp. 29-45). Frankfurt-Nueva York: Campus Verlag.

Halbwahs, M. (1950). *La Mémoire Collective*. París: Presses Universitaires de France.

Insolera, I. (1989). Insediamenti militari e trasformazioni urbane. En G. Antonelli y R. Grispo (Eds.), *Esercito e città. Dall'Unità agli anni Trenta. Atti del Convegno di studi (Perugia, 11-14 maggio 1988). Tomo II* (pp. 663-676). Roma: Ministero per i beni culturali e ambientali.

Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza.

Leira, E., Argüeso, R. y Subieta, M. J. (Eds.) (1994). *Bilbao Metropolitano, la propuesta. Plan territorial parcial Bilbao metropolitano*. Bilbao: Gobierno Vasco-Diputación Foral de Bizkaia.

Lopez-Pineiro, S. (2020). *A Glossary of Urban Voids*. Berlín: Jovis.

Martinelli, F. y Gadrey, J. (2000). *L'economia dei servizi*. Bolonia: Il Mulino.

Marx, K. (1887). *Capital. A Critique of Political Economy. Volume I. Book One: The Process of Production of Capital*. Moscow: Progress Publishers. Recuperado de <https://www.marxists.org/archive/marx/works/download/pdf/Capital-Volume-I.pdf>

Marx, K. (1894). *Capital. A Critique of Political Economy .Volume III. The Process of Capitalist Production as a Whole*. Nueva York: International Publisher. Recuperado de <https://www.marxists.org/archive/marx/works/download/pdf/Capital-Volume-III.pdf>

Marzo, M. J. (1999). Josu Ortuondo Larrea: 'Un alcalde tiene que ser buen gestor'. *Bilbao Bilbao*, 127, 14-15. Recuperado de <https://www.bilbao.eus/bld/bitstream/handle/123456789/32129/14-15.pdf?sequence=1&rd=003123174904219959>

Mas Hernández, R. (1999). La promoción inmobiliaria en los Ensanches del siglo XIX. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 119-120, 55-73. Recuperado de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/85562>

Mas Hernández, R. (2003). *La presencia militar en las ciudades: orígenes y desarrollo del espacio urbano militar en España*. Madrid: Catarata.

Meeks, C. (1956). *The Railroad Station: an architectural history*. New Haven: Yale University Press.

Ministerio de Cultura (1980). *El mundo de las estaciones. Palacio de Velázquez del Retiro. Noviembre 1980-Enero 1981*. Madrid: Subdirección General de Artes Plásticas.

Ministry of Defence (2011). *Defence Infrastructure. Interim Land and Property Disposal Strategy*. Recuperado de https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/33228/20111005MODLandDisposalStrategy.pdf

Oliva, F. (1988). Milano, Torino e Genova: aree dismesse e piano. *Urbanistica*, 93, 104-121.

Oliva F. (1994). La reutilización de las áreas abandonadas. En G. Campos Venuti, G. y F. Oliva (Eds.), *Cincuenta años de urbanismo en Italia 1942-1992* (pp. 135-162). Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, Boletín Oficial del Estado.

Otaola, P. (2001). Un ambitieux processus de transformation/Un ambicioso proceso de transformación. *Projet Urbain*, 23, 48-55

Perri, C. (2007). Una visión del pasado, presente y futuro de Abandoibarra, *Bilbao Ría 2000*, 8(16) 5. Recuperado de https://www.bilbao2000.org/assets/media/revistas/br2000_16.pdf

Pinotti, R. (2006). *Indagine conoscitiva*. Recuperado de http://www.camera.it/_dati/leg15/lavori/stencomm/04/indag/militari/2006/1025/s000r.htm

Plaza, B., Tironi, M. y Haarich, S. N. (2009). Bilbao's art scene and the Guggenheim effect revisited. *European Planning Studies*, 17(11), 1711-1729. doi: 10.1080/09654310903230806.

Poli, S. A. (2016). Sette caserme e un Palazzo di giustizia. Ragione militare e politica a Milano durante il fascismo 1926-1931. En R. Pugliese (Ed.), *Progetti per la Piazza d'Armi. Il sistema delle caserme milanesi. Architettura e riqualificazione urbana* (pp. 9-36). Santarcangelo di Romagna: Maggioli Editore

Remy, J. (1966). *La Ville, phénomène économique*. Bruselas: Éditions Vie Ouvrière.

Rueda, G. (1998). El modelo mediterráneo de la desamortización en la formación de la propiedad liberal. En S. Casmirri y M. Suárez Cortina (Eds.), *La Europa del sur en la época liberal: España, Italia y Portugal. Una perspectiva comparada* (pp. 37-66). Santander: Universidad de Cantabria.

S. F. (2013). Defensa racionaliza su patrimonio inmobiliario. *Revista Española de Defensa*, julio/agosto, 18-19. Recuperado de <https://www.defensa.gob.es/Galerias/documentacion/revistas/2013/red-297-patrimonio-inmobiliario-defensa.pdf>

Salzano, E. (2003). *Fondamenti di urbanistica: la storia e la norma*. Bari-Roma: Laterza.

Santos y Ganges, L. (2007). *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias española*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Solà-Morales i Rubió, M. de, et al. (1974). *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de La Ribera oriental*. Barcelona: Gustavo Gili.

Solà-Morales Rubió, I. de (1995). Terrain vague. En C. Davidson (ed.), *AnyPlace* (pp. 118-123). Cambridge: MIT Press.

Tedde de Lorca, P. (1978). Las compañías ferroviarias en España, 1855-1935. En M. Artola (Ed.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. Vol. II* (pp. 9-354). Madrid: Banco de España.

Trucy, F. y Boulaud, D. (2010). *La politique immobilière du ministère de la défense, Rapport d'information n. 503 (2009-2010)*. Recuperado de http://www.senat.fr/rap/r09-503/r09-503_mono.html#toc11

Urban Center Metropolitano (2016). *La Città e i suoi numeri*. Turín: UCM. Recuperado de http://www.rapporto-rota.it/images/news/La_Citta_e_i_suoi_numeri_1_giu.pdf

Vadalà, D. (2017). Unico Prezzo Italiano: corporate consumption and retail architecture in post-war Italy. En J. Gosseye y T. Avermaete (Eds.), *Shopping town Europe. Commercial collectivity and the architecture of the Shopping Centre, 1945-1975* (pp. 168-182). Nueva York: Bloomsbury Academic.

Vivas Ziarrusta, I. y Lekerikabeaskoa Gaztañaga A. (2016/2017). Zorrotzaurre: de península portuaria e industrial, a isla de 'ensueño' para el nuevo Bilbao terciario-residencial. Horizonte de transformación social, urbana y espacial, *Kobie. Antropología cultural*, 20: 53-70. Recuperado de https://www.bizkaia.eus/fitxategiak/04/ondarea/Kobie/PDF/5/Kobie_Antropologia_2_0_web-3.pdf?hash=a1c130b95227270040781b2825948cfb

LOS CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA. El Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, lleva publicando desde el año 1993 la revista Cuadernos Investigación Urbanística, (Ci[ur]), para dar a conocer trabajos de investigación realizados en el área del Urbanismo, la Ordenación Territorial, el Medio Ambiente, la Planificación Sostenible y el Paisaje. Su objetivo es la difusión de estos trabajos. La lengua preferente utilizada es el español, aunque se admiten artículos en inglés, francés, italiano y portugués.

La publicación presenta un carácter monográfico. Se trata de amplios informes de la investigación realizada que ocupan la totalidad de cada número sobre todo a aquellos investigadores que se inician, y que permite tener accesibles los aspectos más relevantes de los trabajos y conocer con bastante precisión el proceso de elaboración de los mismos. Los artículos constituyen amplios informes de una investigación realizada que tiene como objeto preferente las tesis doctorales leídas relacionadas con las temáticas del Urbanismo, la Ordenación Territorial, el Medio Ambiente, la Planificación Sostenible y el Paisaje en las condiciones que se detallan en el apartado Publicar un trabajo.

La realización material de los Cuadernos de Investigación Urbanística está a cargo del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. El respeto de la propiedad intelectual está garantizado, ya que el registro es siempre en su totalidad propiedad del autor y, en todo caso, con autorización de la entidad pública o privada que ha subvencionado la investigación. Está permitida su reproducción parcial en las condiciones establecidas por la legislación sobre propiedad intelectual citando autor, previa petición de permiso al mismo, y procedencia.

Con objeto de verificar la calidad de los trabajos publicados los originales serán sometidos a un proceso de revisión por pares de expertos pertenecientes al Comité Científico de la Red de Cuadernos de Investigación Urbanística (RCi[ur]). Cualquier universidad que lo solicite y sea admitida por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Madrid (DUYOT) puede pertenecer a esta red. Su único compromiso es el nombramiento, como mínimo, de un miembro de esa universidad experto en el área de conocimiento del Urbanismo, la Ordenación Territorial, el Medio Ambiente, la Planificación Sostenible y el Paisaje para que forme parte del Comité Científico de la revista y cuya obligación es evaluar los trabajos que se le remitan para verificar su calidad.

A juicio del Consejo de Redacción los resúmenes de tesis o partes de tesis doctorales leídas ante el tribunal correspondiente podrán ser exceptuados de esta revisión por pares. Sin embargo, dicho Consejo tendrá que manifestarse sobre si el resumen o parte de tesis doctoral responde efectivamente a la aportación científica de la misma.

NORMAS DE PUBLICACIÓN

Las condiciones para el envío de originales se pueden consultar en la página web:

Manuscript Submission Guidelines:

<http://polired.upm.es/index.php/ciur>

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES/ACCESS TO PREVIOUS ISSUES

La colección completa se puede consultar en la página web:

The entire publication is available in the web page:

<http://polired.upm.es/index.php/ciur>

ÚLTIMOS NÚMEROS PUBLICADOS:

139 Osvaldo Moreno Flores: El paisaje como infraestructura para la resiliencia urbana frente a desastres. El caso de los Parques de Mitigación en la costa centro-sur de Chile post tsunami 2010, 11 páginas, diciembre, 2021.

138 Eduardo De Santiago Rodríguez e Isabel González García: Planeamiento urbanístico durante la burbuja y la posterior resaca inmobiliaria: de los excesos del neodesarrollismo a las dificultades de un urbanismo corrector. El caso del área urbana de León, 102 páginas, octubre, 2021.

137 Javier Zulategui Beñarán: Hacia un diálogo entre ciudad y naturaleza. Una revisión histórica para fundamentar un futuro ambiental menos incierto, 58 páginas, agosto, 2021.

136 Augusto Tovar Numpaque: Red de autopistas urbanas. Estimación de los efectos territoriales en la Ciudad de Buenos Aires, 104 páginas, junio, 2021.

135 María Teresa Baquero Larriva: Salud urbana, confort térmico y acústico en espacios públicos exteriores, en el marco de las ciudades amigables con los mayores, 92 páginas, abril, 2021.

134 Sonia De Gregorio Hurtado, Virginia Do Santos Coelho y Amina Baatti Boulahia, La europeización de la política urbana en España en el periodo 2014-2020. análisis de las estrategias de desarrollo urbano sostenible integrado (EDUSI), 100 páginas, febrero, 2021.

133 Eduardo De Santiago Rodríguez y Isabel González García: Planes urbanísticos y asentamientos tradicionales en el medio rural: el tratamiento del suelo de núcleo rural en Asturias, 102 páginas, diciembre 2020.

132 Carlos Bustamante Oleart: La historia del viento en las ciudades, 63 páginas, octubre 2020.

131 José Jorge Peralta Arias: Sostenibilidad urbana en el contexto latinoamericano y en el europeo, 128 páginas, agosto 2020.

130 Álvaro Cerezo Ibarrondo: La actuación sobre el medio urbano de regeneración y renovación integrada. El nuevo paradigma de la gestión urbanística en suelo urbanizado 95 páginas, junio 2020.

129 Emilia Román López (editora): Seminario Internacional. Paisajes culturales de la sal artesanal en España e Iberoamérica. Estrategias e instrumentos para la planificación y gestión del patrimonio cultural [I/II]. II. Sal y cultura, 109 páginas, abril 2020.



POLITÉCNICA
"Ingeniamos el futuro"



XIII MASTER UNIVERSITARIO EN PLANEAMIENTO URBANO Y TERRITORIAL POR LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

MÁS DE 20 AÑOS FORMANDO EN LA INVESTIGACIÓN Y LA PRÁCTICA PROFESIONAL DEL URBANISMO PARA RESPONDER A LOS DESAFÍOS DEL DESARROLLO URBANO Y TERRITORIAL, LA SOSTENIBILIDAD Y LA JUSTICIA SOCIOESPACIAL.

Nuestras ciudades están cambiando a un ritmo acelerado ante los retos cada vez más apremiantes de la crisis climática, la desigualdad social, la reestructuración económica y el desarrollo de nuevas tecnologías. Junto a estos desafíos, estrategias emergentes como la Agenda 2030, la Agenda Urbana Mundial o la reconstrucción post-COVID demandan una respuesta urgente por parte de los agentes implicados en la producción y ordenación del territorio. **El MUPUT prepara al alumnado para enfrentarse a estas transformaciones** con un programa que combina una mirada interdisciplinar con la especialización técnica y una larga experiencia en la incorporación de enfoques innovadores, adaptados a las nuevas demandas sociales, **dando también respuesta a los conflictos y oportunidades derivados de la actual pandemia.**

El máster se apoya en las fortalezas del **DUyOT**, la **ETSAM**, y la **UPM** para ofrecer la formación de postgrado en urbanismo con mayor trayectoria en España. Durante más de 20 años el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio ha formado en la investigación y la práctica profesional a un alumnado de más de 30 países, procedentes de las diversas áreas de conocimiento que se articulan en nuestra visión multidisciplinar del urbanismo. El MUPUT cuenta con certificados de calidad de **AESOP** (Association of European Schools of Planning) y la Fundación para el Conocimiento MADRI+D, es reconocido por la **AETU** (Asociación Española de Técnicos Urbanistas) y colabora con numerosas administraciones públicas y empresas para el desarrollo de sus prácticas de formación. La plantilla docente incluye a urbanistas e investigadores/as de reconocido prestigio y una prolongada experiencia a nivel nacional e internacional.



Máster Universitario en
Planeamiento Urbano y
Territorial

Especialidad en Planeamiento Urbanístico

Este itinerario tiene una orientación profesional y capacita al alumnado en el uso de instrumentos de análisis, nuevas tecnologías y criterios de planificación y diseño para ejercer el oficio de urbanista en organismos públicos y empresas de consultoría.

Se ofrece la oportunidad de desarrollar prácticas de formación en empresas y administraciones públicas como parte del programa lectivo. El título del MUPUT es reconocido para la admisión como miembro de AETU.

Especialidad en Estudios Urbanos

Este itinerario está orientado a la formación de investigadores/as, dotándoles de destrezas para examinar críticamente y dar respuesta a los principales retos urbanos contemporáneos a través de metodologías y marcos conceptuales avanzados.

La titulación da acceso al programa de doctorado del DUyOT. El alumnado tiene la oportunidad de continuar sus carreras en el mundo académico, en observatorios urbanos y en departamentos de investigación de organismos públicos.



Créditos: 60 ECTS

Equipo de dirección:

Directora: Ester Higuera García
Subdirector: José Miguel Fernández Güell
Secretaría académica: María Cristina García González
Responsable en marketing y comunicación: Inmaculada Mohino Sanz

Profesorado:

Agustín Hernández; José Miguel Fernández-Güell; José María Ezquiaga; Ester Higuera; Javier Ruiz; Inés Sánchez de Madariaga; Alvaro Sevilla; Andrea Alonso; Eva Álvarez; Cristina García; Isabel González; Sonia De Gregorio; Francisco Lamiquiz; Emilia Román; Carmen Andrés; Llanos Masía

Lugar de impartición:

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid

**Tipo de enseñanza:
Presencial**

Calendario:

Matriculación 1º semestre / Período de desmatriculación: consultar web
Inicio de las clases: 13 de septiembre de 2021
Presentación Trabajos Fin de Máster: julio de 2022

Web oficial:

<https://duyot.aq.upm.es/master/muput>

Contacto:

masterplaneamiento.arquitectura@upm.es



DUyOT



Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid
Universidad Politécnica de Madrid | Tel.: +34 91 336 65 92
Avda. Juan de Herrera nº4. 28040 Madrid

DUyOT

Curso 2021/2022 inscripción:
A partir de 01 de marzo 2021
a través de la aplicación HELIOS:
<https://www.upm.es/helios/>

Otros medios divulgativos del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio:
Web del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio: <https://duyot.aq.upm.es/>,
donde figuran todas las actividades docentes, divulgativas y de investigación que se realizan
en el Departamento con una actualización permanente de sus contenidos.

urban

REVISTA del DEPARTAMENTO de URBANÍSTICA y ORDENACIÓN del TERRITORIO
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

PRESENTACIÓN SEGUNDA ÉPOCA

DESDE el año 1997, **URBAN** ha sido vehículo de expresión de la reflexión urbanística más innovadora en España y lugar de encuentro entre profesionales y académicos de todo el mundo. Durante su primera época la revista ha combinado el interés por los resultados de la investigación con la atención a la práctica profesional, especialmente en el ámbito español y la región madrileña. Sin abandonar dicha vocación de saber aplicado y localizado, la segunda época se centra en el progreso de las políticas urbanas y territoriales y la investigación científica a nivel internacional.

CONVOCATORIA PARA LA RECEPCIÓN DE ARTÍCULOS:

Urban mantiene abierta una convocatoria permanente para la remisión de artículos de temática relacionada con los objetivos de la revista: Para más información:

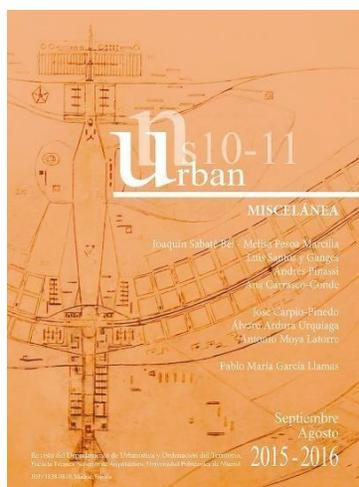
<http://www2.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/institucional/publicaciones/urban/ns/instrucciones-paraautores/>

Por último, se recuerda que, aunque La revista **URBAN** organiza sus números de manera monográfica mediante convocatorias temáticas, simultáneamente, mantiene siempre abierta de forma continua una convocatoria para artículos de temática libre.

DATOS DE CONTACTO

Envío de manuscritos y originales a la atención de Javier Ruiz Sánchez:

urban.arquitectura@upm.es Página web: <http://polired.upm.es/index.php/urban> 4



territorios en formación



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

Territorios en formación constituye una plataforma de divulgación de la producción académica relacionada con los programas de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSAM–UPM proporcionando una vía para la publicación de los artículos científicos y los trabajos de investigación del alumnado y garantizando su excelencia gracias a la constatación de que los mismos han tenido que superar un tribunal fin de máster o de los programas de doctorado del DUyOT.

Así, la publicación persigue dos objetivos: por un lado, pretende abordar la investigación dentro del ámbito de conocimiento de la Urbanística y la Ordenación del Territorio, así como la producción técnica de los programas profesionales relacionados con ellas; por otro, promueve la difusión de investigaciones o ejercicios técnicos que hayan sido planteados desde el ámbito de la formación de postgrado. En este caso es, principalmente, el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio el que genera esta producción, gracias a la colaboración con la asociación Ne.Re.As. (Net Research Association / Asociación Red Investiga, asociación de investigadores de urbanismo y del territorio de la UPM), que, por acuerdo del Consejo de Departamento del DUyOT, es la encargada de la edición de la revista electrónica.

DATOS DE CONTACTO

<http://polired.upm.es/index.php/territoriosenformacion>

